

**DE RENE BONNET**

à

**MATRA SPORTS**



**BULLETIN DE LIAISON N° 90**

20 mai 2016

Club R.B.M.S. 26 rue du Village des Papillons 41200 ROMORANTIN  
Tél: 02 54 76 02 23 [www.rbms.fr](http://www.rbms.fr)  
Association Loi 1901

## Mot de la Présidente



Chers et chères membres

C'est avec grand plaisir que je vous écrit avec le soleil, Vive le mois de mai !  
Bon, la saison repart doucement mais sûrement. Je tenais à remercier Mr  
Beauvallet, ancien membre, qui s'est lancé dans l'aventure de l'organisation  
d'une sortie. Tous ont été ravi.

On se remet tout juste des Classics Days avec un jour pluie et un jour beau  
mais c'est comme ça, c'est le seul élément que nous ne maîtrisons pas.

On ne parle même pas de la sortie annuelle, nous sommes même pas une  
vingtaine de voitures; Cuh non! de personnes. Ça va, Serge est de bonne com-  
position et maintient sa sortie.

Bon, je vais me rassurer en disant que vous vous préparez tous pour les  
Mans Classics pour faire un grand SFO de Matra .

En dehors des sorties, on avait décidé, en réunion de bureau, de refaire quel-  
que salon. Nous avons été démarché pour un salon à Dijon. Monsieur  
Rouaud et Mr Lejour ont été formidable et ont organisé un beau stand. Un  
grand merci à eux et à Daniel Harquin qui a fait le déplacement pour nous  
fournir des photos afin de vous les faire partager.

Je vous dis à bientôt en pleine forme

## Annonce

Vend: boîte de vitesse Djet v  
Couple conique en très bon état

Prix: 3200 €

Gilles Boileau : 06 72 24 62 67

## Sommaire

Couverture:	En haut de la tour de Yèvre le Chatel	
Page 2 :	Mot de la Présidente - Annonce	
Page 3	Sommaire	
Page 4-5-6 et 7:	Maxi 1000—Saison 2015	Teamgrente
Page 8 et 9	Salons de Reims et Dijon	Daniel Harquin
Page 10 et 11:	Dijon	du Journal « LE BIEN PUBLIC»
Page 12:	Salon Auto Moto Rétro de Dijon	Jean-Louis Lejour Patrick Rouaud
Page 13:	Le saviez-vous?	Courrier LVA
Page 14 et 15 :	Sortie décrassage dans le Loiret	Marie-José et Guy Georget
Page 16-17 et 18 :	Magny Cours	Serge Rossini
Page 19 et 20:	J'ai acheté une Murena	Etienne Beauvallet
Page 21:	Respect Juste une mise au point	Gilles Boileau Danielle Humbert
Page 22-23 et 24:	Liste des membres 2016	
Page 25-26-27 et 28	Bon de commande pièces détachées	
Page 29	La page récré	Maryvonne Hardouin
Page 30	Photos sortie décrassage	
Page 31	Insolites à Magny-Cours	
Page 32:	Parade sur le circuit de Magny-Cours	Photo des Classic Days

## Maxi 1000 -----SAISON 2015 Suite

[www.teamgrente.fr](http://www.teamgrente.fr)

teamgrente@netcourrier.com

Ou en étais- je ? Ah oui à DIJON, pas facile comme reprise après avoir abandonné le volant en compétition depuis... plusieurs dizaines d'années. Mais nous voilà à CHARADE (19 et 21 juin) et une nouvelle aventure commence. Ouais mais les murs ça fait peur !

Les paddocks sont de plus en plus embouteillés. Avec l'arrivée du championnat de France le nombre de concurrents s'est accru mais l'espace dédié aux compétiteurs lui n'a pas bougé d'un pouce. A Charade, nous nous installons dans le paddock Formule Renault.

Avec Patrice, nous avons décidé de nous partager les essais qualificatifs, je les ai fait à DIJON, tu les feras à CHARADE. Mais discrètement notre chef Edmond nous a prévenus que nous avions enfreint le règlement mais que personne



ne l'avait remarqué ! Règlement oblige, à chaque meeting nous devons nous partager les essais. Ce n'est pas aidant quand on est deux à se partager le volant. 25 minutes d'essais ne nous permettent pas de se familiariser avec le circuit. Calcul fait, cela nous laisse 2 tours chacun pour faire un temps. Je sais bien, on est doué mais quand même !

Nous décidons de faire un sacrifice financier et de participer aux essais libres payants. Erreur. Si tout se déroule bien pour Patrice, il n'en est pas de même pour moi. Bien décidé à apprendre le circuit et à déceler tous ses pièges, je modère mon allure en conséquence. Mais les autres concurrents ne prennent pas forcément les mêmes précautions que moi et je suis (trop) attentif à ceux qui déboulent dans mon rétro comme des sauvages. Je serre ma trajectoire pour laisser passer une MINI, deux roues sur l'herbe et... une MATRA dans le mur ! Je vous passe tout ce que je rumine en cet instant.

Je n'ai pas tapé trop fort mais la rotule et le pivot avant droit en ont un sérieux coup dans le nez. Avec Vincent, un gars sympa de Clermont Ferrand qui court en Maxi 1000 au volant d'une Alpine, nous nous lançons vers la ville à la recherche d'une rotule. « On va prendre par l'ancien tracé du circuit, c'est plus rapide ». En effet pour être rapide, c'est rapide ! Au volant de son break Volvo, il me prouve qu'il a un sacré coup de volant et qu'il connaît bien le terrain. Il m'avoue avoir eu des ennuis avec la maréchaussée dans cette descente infernale, pas étonnant ! Pour en revenir à ma rotule, n'en connaissant pas l'origine nous faisons chou blanc. On fera sans et on remontera l'ancienne.



Ce week-end comme mécano nous avons la présence de Dominique. En jouant sur le réglage de la rotule, et avec un parallélisme réglé à la ficelle, le train avant du JET se retrouve en ligne ou presque!

Patrice attaque la 1<sup>ère</sup> course. Nous avons réussi (réussi n'est peut-être pas le terme approprié!) le 18<sup>ème</sup>

temps sur 24 participants. Il terminera 13<sup>ème</sup> après avoir bataillé dur et débordé la LANCIA FULVIA. Cerise sur le gâteau, Patrice est honoré par HVM Racing (Le gentil organisateur de l'Historic Tour!) pour la meilleure remontée du week-end. Interview, félicitations et moult cadeaux (des produits Motul). C'est toujours bon à prendre !

Après ma mésaventure dans le mur, j'étais légèrement tendu sur la grille de départ. D'autant plus que le Jet a des difficultés à démarrer, sur la pré-grille Olivier s'active à changer les bougies. Tout rentre dans l'ordre et m'élançant de la 13<sup>ème</sup> position, j'effectue un bon départ. Après la courbe des stands cela se bouscule dans le premier droite. Je parviens à me faufiler dans le bouchon, évite le tête à queue d'une RALLY 2 et conserve ma position. Comme à DIJON, impossible de tirer au-delà de 6500 trs/mn. Patrice avait raison, au freinage ça tire à droite. Le manque de roulage se fait ressentir. Le même refrain, là je pourrais freiner plus tard, ah! j'ai encore foiré ma trajectoire... La Lancia a été plus rapide lors du départ, malgré mes erreurs, je reviens dans ses roues mais encore échaudé par ma sortie de piste des essais, je ne prends pas le risque de l'attaquer et je passe sous le drapeau à damiers en... 13<sup>ème</sup> position.

En Formule Renault Olivier se bat comme un beau diable avec les réglages de sa monoplace. Il a fait la connaissance des frères LENTAIGNE les concepteurs de l'Orion qui lui ont prodigué de précieux conseils. A la 1<sup>ère</sup> course, il se classe 9<sup>ème</sup> sur 19 et 10<sup>ème</sup> à la seconde. Le métier rentre !

Début juillet, nous nous retrouvons au BUGATTI dans le cadre de la fête de l'A.C.O. Enfin sur nos terres, 100 bornes de la maison, du bonheur. Olivier n'est pas de la fête. Le plateau des F3 et FR Classic est absent, ce meeting ne comptant pas pour le championnat de France. Mais le fiston est sur le terrain pour soutenir les anciens. Le MANS attire beaucoup de concurrents. Trente-cinq autos ont répondu à l'appel du circuit manceau. C'est un circuit rapide ce qui ne favorise pas notre JET qui a du mal à prendre ses tours. Nous avons abandonné, Patrice et moi, les essais libres. De plus, c'est le seul circuit de la saison sur lequel nous avons déjà tourné au cours de nos diverses pérégrinations « automobiles ». Nous sommes donc plus sereins.

Qualifs le samedi matin. La MATRA peine dans la montée des stands. Ailleurs, aussi d'ailleurs, mais nous ne sommes pas surpris, ici il faut un bon moteur. Nous nous classons 26<sup>ème</sup> sur 36 concurrents. Ce n'est



pas fantastique mais il fait beau, les amis sont en nombre et nous prenons notre pied. Que demander de plus. J'allais oublier le principal: ce samedi un énorme banquet est organisé par notre vénéré chef Edmond, en plein air, dans la douceur d'un soir d'été, le bonheur. La course auto a du bon.

Je m'attaque à la 1<sup>ère</sup> course. Patrice souhaite courir dimanche car il aura des membres de sa famille comme spectateurs. Départ lancé, ça me convient. J'en grille plusieurs à l'extinction des feux mais avant la courbe Dunlop ils m'ont déjà redoublé ! Qu'importe, je fais ma course. Sans grands problèmes, un gros travers au raccordement, une CG qui ne m'a pas vu et qui se rabat brutalement devant mon capot et une course un peu en solitaire pour terminer 17<sup>ème</sup>. Le lendemain Patrice sera classé 18<sup>ème</sup>.

Fin juillet nous nous retrouvons de nouveau au BUGATTI pour une séance de réglage. Après maintes combinaisons, nous trouvons un réglage air-essence sur les webers qui nous satisfait, le moteur prend mieux ses tours et le ratatouillage paraît imperceptible.

Fort de ses essais, nous débarquons à NOGARO en septembre. Je n'aurais pas la chance de prendre le volant ! Gros souci avec le train avant, sans doute les conséquences de ma rencontre avec le mur de Charade. Dès que nous lâchons le volant, la MATRA se rabat brusquement sur la droite ? Jean-Claude, qui nous a accompagnés, se penche sur le problème. Après une très longue séance de mécanique, il résout le problème en travaillant sur les biellettes de direction et les rotules. Un mystère demeure : le JET ne présentait pas ce comportement au BUGATTI, nous n'avons pas roulé depuis, pourquoi sur les terres du GERS, la MATRA se dérobe t-elle en un écart brusque ???

Patrice débute les essais qualificatifs. Il n'ira pas bien loin. Le joint du cache culbuteur est défaillant et bientôt une fumée épaisse envahit l'habitacle du JET l'obligeant à stopper. Une place de 27<sup>ème</sup> couronne cette tentative avortée ! On remet au boulot le frangin !

Il colmate la fuite à grand renfort de pâte et on est prêt pour la première course qui se déroule en fin d'après midi. Patrice est au volant. Il attaque fort et remonte comme un beau diable. Mais à 2 tours de la fin, la MATRA se range gentiment sur le bord de la piste : arbre à cames cassé ! Il se classe néanmoins 21<sup>ème</sup>.

Heureusement à NOGARO, il y a toujours une grosse ambiance et une foule de passionnés importante. Le soir autour d'un orchestre local, c'est la fête. De plus ces courses du Maxi 1000 sont marquées par la présence d'un champion : Eric HELARY (vainqueur au 24 heures du Mans en 1993 sur une Peugeot 905). Il prend le départ sur une MINI. S'il gagne la 1<sup>ère</sup> course à la faveur d'un drapeau jaune il sera battu à la seconde par notre vieux camarade Michel FRENOY. C'est vous dire le niveau de nos camarades !

Pour nous, la saison se termine ici, un peu découragés il est vrai. Nous serons quand même présents au dernier meeting à LEDENON, en spectateurs pour suivre les tribulations d'Olivier et de son ORION.

Une grosse préparation est en cours car nous remettons le couvert en 2016.

\*\*\*\*\*

354-978-216	597-163-842	173-496-528
218-635-974	836-742-159	942-857-631
769-214-385	421-589-769	685-321-497
<b>Solutions du Sudoku</b>		

## Salons de Reims & Dijon en mars 2016



Par Daniel Harquin

Comme tous les ans, le salon de Reims se déroule toujours début mars, soit cette année le 12 / 13. Il est toujours aussi intéressant avec tout ses exposants « Pros et Non-Pros » à l'intérieur et ceux qui exposent à l'extérieur. Immuablement, il est toujours égal tous les ans et sert de référence pour les autres. Il y a toujours des clubs Matra, en l'occurrence Matra Passion qui chaque année arrive à diversifier et égayer un temps soit peu son stand, tandis que l'AM 530 demeure et reste passive avec le même très pauvre stand qui affiche des véhicules bien mal restaurés, présentation, peinture, ..... Je n'ai pas fait de photos du salon de Reims.

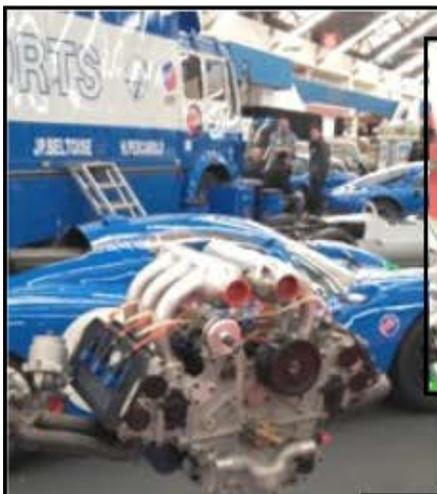
### Salon de Dijon.

Pour un premier salon, il était bien. Il y avait de la place, les véhicules exposés n'étaient pas entassés, de plus il y avait du beau matériel, mélangé, ce qui faisait peut être son charme, entre les voitures de tourisme, caisses carrées, vintages, de sport, de compétition avec Epaf et Matra, des véhicules publicitaires, des motos, sans oublier le parking extérieur des visiteurs venus avec les voitures d'époque.

Le stand EPAF – RBMS était très bien achalandé avec 2 Matra Djet de nos représentants locaux ; J-L. Lejour et F. Rouaud qui se sont surpassés et avec l'aide d'Epaf en arrière dont le camion assistance présentait admirablement bien en toile de fond. A l'avenir, je pense que c'est une expérience à renouveler.



# Salon de Dijon



# DIJON

## *Le salon Auto Moto Rétro a ouvert ses portes.*

### Commentaires tirés du journal "LE BIEN PUBLIC » du lundi 18 avril 2016

Salon auto moto rétro : la première édition a fait un malheur !!!

Plus de 18 000 visiteurs en deux jours et une soirée, des exposants satisfaits, des affaires réalisées... le salon Auto Moto Rétro de Dijon, organisé par Dijon Congrexpo, a connu dès sa première édition un succès au-delà des attentes.

Le premier salon auto moto rétro de Dijon a ouvert ses portes en avant-première vendredi à 18 h, et devant les grilles, les passionnés attendaient de pied ferme. Sur 15 000 m<sup>2</sup>, ils ont pu admirer plus de 250 véhicules de collection, des années 1930 aux années 1980.

D'autant que les visiteurs sont parfois venus de loin, bien au-delà « des frontières » de la Bourgogne-Franche Comté, pour non seulement admirer, mais aussi... acheter des véhicules d'exception. Pour Dijon Congrexpo, « grâce à l'appui de l'Automobile Club de Bourgogne, l'aide et le soutien de nombreux clubs, d'amateurs et de propriétaires de véhicules de collection, le salon a pu offrir aux quelque 18 000 personnes qui l'ont fréquenté et qui sont venues parfois de très loin, un choix d'autos et de motos de qualité et d'une grande diversité. » Une chose est certaine, Auto Moto Rétro, qui s'est inscrit dès sa première édition dans le paysage des plus grands salons d'automobiles d'exception français, connaîtra une seconde édition. La demande est déjà là, de la part des exposants comme de la part des visiteurs...



Elle est la star du Salon : cette sublime Lagonda accueille les visiteurs à l'entrée.

Elles sont presque toute là, les marques de légende : des Delahaye, Delage, Panhard et autres Hotchkiss aux Abarth, Rove, Porsche, Mercedes, Renault, Peugeot, Ford, Matra, Triumph.... Les visiteurs tournent autour, admirent avidement les carrosseries rutilantes, les chromes étincelants, les cuirs brillants. Bichonnées par les 42 clubs présents et d'heureux collectionneurs, les cylindrées à deux ou quatre roues s'offrent sans détours. Pour la ballade familiale, le public peut rêver de cette énorme Rolls Royce de 1937, d'une Hotchkiss ou d'une Traction – toutes deux à vendre, avis aux amateurs.... - sans crainte de se faire repérer par la SM Maserati 1973 de la gendarmerie nationale. Le club des « i », Venturi, Lamborghini, Ferrari et même Bugatti donnera à la sortie une allure beaucoup plus sportive. En recherche de sensation ? Il suffit d'enfourcher (en rêve) cette Kawasaki 1976 Godier-Genoud, arrivée 2<sup>e</sup> au Bol d'Or 1976. Quant à la futuriste Messerschmidt, à la Fiat 500 et la MiniComtesse, elles rivalisent de petitesse et ne dépareraient pas dans les rues urbaines.... Pour se faufiler partout, on pourra aussi préférer une Vespa ou une moto Terrot, estampillée 100% dijonnaise.

La protection des civils est assurée par les camions de pompiers et les véhicules militaires du Musée Bourguignon, et les réparations sont possibles auprès de nombreux stands spécialisés.

Ce premier salon promet une promenade très variée.

Dans les années 1960 la gendarmerie s'est équipée de Matra Djet



## *Salon auto moto rétro de Dijon*



**Par Jean Louis Lejour et Patrick Rouaud**

Dijon Congrexpo avec le concours de l'Automobile Club de Bourgogne, le 1er salon Auto moto rétro, les 18, 19 et 20 mars 2016.

Après avoir pris contact avec le club, nous décidons avec les membres de Dijon de participer.

EPAF étant invité, le stand du club RBMS se situera dans le prolongement de leur présentation.

Le temps est venu de l'organisation. Les voitures représentant le club René Bonnet Djet CRB1 de Jean-Louis, la Matra Jet VI de Fabien et la décoration sous la responsabilité de sa maman. Ces voitures viennent compléter l'exposition d'EPAF, le Jet 610 Napoléon, une F2 Granham Hill, une Matra 630 aux couleurs de Pescarolo. Était aussi exposé le moteur V6 bis turbo de F1 qui devait remplacer le V12 et qui est resté, malheureusement au stade de prototype.

Le vendredi matin avec Jean-Paul Humbert, nous installons les voitures après avoir mis en place le camion représentant Matra Sport, une voiture avec des miniatures représentant la gamme René Bonnet Matra, ainsi que de la documentation. Les fleurs qui égayent, sont disposées dans un pneu, une caisse à outils. Tout est prêt pour 18 h pour l'inauguration.



Les marques de légende sont presque toutes représentées: Delalaye, Delage, Panhard, Hotchkiss, Abarth, Alpine, Rover, Porsche, Mercedes, Renault, Peugeot, Ford, Triumph, Mathis, etc...Trois cent modèles présentés, motos comprises.

De nombreuses questions nous ont été posées concernant les véhicules exposés ainsi que sur la 530. Des membres du club sont passés nous rendre visite.

Le salon a connu une très bonne fréquentation (18 000 entrées). Un seul regret, le manque de pièces détachées. Il sera renouvelé dans les années à venir.

Les organisateurs contents de notre présence, nous ont remercié par courrier.

\*\*\*\*\*



## *Le saviez-vous ?*

**Avant de devenir pilote automobile et constructeur des célèbres DB, les médecins avaient condamné René Bonnet à rester alité.** Il a 10 ans lorsqu'éclate la Première Guerre mondiale.

Les professeurs étant mobilisés, il devient l'apprenti de son père menuisier, puis travaille dans une sclerie à Moulins.

Appelé dans la Marine à 20 ans, l'instructeur le fait plonger dans une eau trop peu profonde, il se blesse la colonne vertébrale. Trois médecins civils diagnostiquent une tuberculose osseuse ou mal de Pott et lui prescrivent le port d'un corset de plâtre et l'immobilité totale. Après deux ans de ce régime au sanatorium de Berck, il ne sait plus marcher, ses muscles ont fondu. Il a juste obtenu l'installation de métiers à tisser pour que ses camarades et lui gagnent un peu d'argent.

L'hôpital ne disposant pas d'appareil de radiologie,

il se fait conduire en cachette chez le pharmacien de la ville, où il apprend qu'il n'est atteint que d'une déviation de la colonne vertébrale ! Il rentre chez lui, se rééduque, vit de son tissage jusqu'en 1929. Son beau-frère garagiste à Champigny-sur-Marne vient de mourir et sa sœur lui demande de venir l'aider.



## Sortie décroassage dans le Loïret Dimanche 3 avril 2016



Par Marie-José et Guy Georget

Dimanche 3 avril, c'est le rendez-vous avec nos voitures, pour la sortie décroassage à Chilleurs aux Bois devant le château de CHAMEROLLES (alentours de Pithiviers) où Véronique et Etienne nous attendaient avec un café chaud, jus de fruits et brioche. De là, on découvrait une partie du château et de son parc et admirer un splendide portail. Il faisait frais et l'herbe bien humide, le soleil était de la partie. Pourtant, en chemin, nous avons eu du



brouillard assez dense par endroit.

Après les retrouvailles avec les participants

présents, tout le monde est allé garer son véhicule au parking.



Ensuite accueil pour la visite du château Français de la Renaissance, par une jeune guide bien sympathique qui attendait le groupe des Matraciens, et demander des volontaires pour une démonstration du bon fonction-

nement du pont levis, qui surplombait la douve pleine d'eau profonde par endroit de 5 à 6 mètres. Et c'était parti pour l'intérieur, d'abord la cour, et nous sommes rentrés dans le château. Notre guide a su captiver notre attention et nous faire remonter le temps à partir du XV<sup>e</sup> siècle. Certains rois ont habité là, Louis XVI et Louis XV. On a découvert, en avançant, plusieurs pièces entièrement meublées, aux décors et ameublement d'époque; on pouvait qu'être admiratif en passant les différents décors (salle de réunion, bureau, fauteuils, chaises style Louis XVI- Louis XV) et le mobilier de celles-ci et toutes avaient sa propre cheminée.

Et puis, nous sommes passés dans la partie MUSEE: « la promenade des Parfums », un parcours au fil des siècles dans le monde du parfum, des fragrances, de la toilette et de l'hygiène. Premièrement, le laboratoire, où on a pu découvrir plusieurs pièces et objets exceptionnels (alambic, fourneau à réverbère, orgue à parfum, brûle-parfum, etc...) Eh oui...! Dans ce temps-là, nos rois se faisaient laver et parfumer, dans des baignoires de différentes sortes et y rester très longtemps, comme sur les coffres d'aisance.

Au fur et à mesure de la visite, on pouvait humer des senteurs, pas toujours agréables à l'odorat, et toujours attentifs, grands et petits, nous avons pu admirer dans des vitrines, tout un ensemble unique et diversifié de petits flacons signés par les plus grands verriers, de vraies petites merveilles aux formes originales, un plaisir pour les yeux.



Pour finir cette visite, on est passé dans une salle avec des éclairages feutrés, où se trouvaient des vitrines lumineuses qui mettaient en valeur des flacons et des vaporisateurs de grands parfumeurs, certains noms sont encore en vogue actuellement.



C'était une visite très enrichissante, et nous n'avons pas vu le temps passer.

En sortant, toujours le soleil avec en bonus une température printanière, c'était bien agréable pour la visite à travers le jardin.

Et déjà, il fallait prendre nos voitures, direction la ferme auberge de la vallée de ESTOUY, pour le repas de midi, où nous sommes arrivés avec du retard.

Bon accueil...Bonne cuisine...Moment de détente et à 15 h, de nouveau on reprenait nos véhicules direction YEVRE le CHATEL, pour visiter ce village classé l'un des plus beaux villages de France. Visite libre des rui-

nes du château fort et là, une dame nous attendait pour nous expliquer comment en ce temps-là, il était impossible de franchir cette porte ou porche bien protégé par double mur, avec meurtrières, herses et jets de pierres.

Ensuite, une place d'où partait un escalier qui menait dans une cour intérieure, et beaucoup de marches à monter et descendre, pour accéder dans des cours, par des petites tours, escaliers étroits et tournants, pour atteindre le chemin de ronde, d'où on avait un point de vue sur la Beauce et le Gâtinais.

En sortant du château fort, on a repris notre promenade à travers les ruelles pour se rendre aux remparts de la poterne et de l'église inachevée St LUBIN, et retour au parking.

Il était déjà 17 heures passées, et l'heure de clôturer cette sortie bien agréable.

Merci à Véronique et Etienne pour cette journée.



# Magny Cours

## 30 avril—1er mai 2016

Par Serge Rossini

Ah pas facile d'accepter cette difficile mission confiée par Delphine ; à savoir faire un résumé des Classics Days 2016...



Comme à chaque fois, c'est un plaisir de revenir. Pour tout vous dire, comme avant j'habitais la Région, c'est forcément un week-end de retrouvailles...

Vendredi soir, j'étais prêt à partir tôt samedi matin pour venir au circuit. C'était sans compter sur une météo plus que passable et ma motivation a pris un gros coup.

Arrivé sur le circuit, première grosse surprise : est-ce le fait d'être venu avec le Rancho ; toujours est-il que ma place pour me garer est à côté d'une.....poubelle. Ça commence fort !

C'est la vengeance du club, peut-être. René Bonnet ne s'est jamais penché sur ce précurseur des déplaçoirs en vogue actuellement. Rigolez !! n'empêche, j'étais le seul sur site avec un Rancho.

Les piètres journalistes de Top Gear France ont bien écorné son image, tout le monde a mémorisé le triste sort réservé à la belle...Snif.



Samedi matin sur le circuit, tour des festivités pour aller jeter un œil. Passage au stand pour saluer Jean Paul qui est déjà très occupé et un monde dingue tourne autour des Matra. Raison de la gloire, quand on sort des voitures d'exception forcément ça attire les foules. Chaque année c'est tout de même une belle fête, un nombre impressionnant de belles voitures, mais malheureusement également des moins fréquentables.

Comme je suis venu avec ma fille et un ami ancien mécanicien F1, nous nous attardons devant la Larousse-Calmels F1 conduite par Alliot. Il était chez mécano sur celle-ci et il a même engagé la conversation avec le propriétaire. Celui-ci ne semblait même pas ému plus que ça de pouvoir côtoyer un ancien membre du team. Vous avez dit passionné ???



Repas bien organisé comme d'habitude par le club, mais le barnum semble vraiment tout petit quand le temps est pluvieux. Nanou fidèle à ses habitudes propose l'apéro ; sans alcool évidemment. Ben oui quoi, Ricard, Whisky etc ce sont des produits naturels !

L'après-midi, je me dépêche car inscrit au Classic Tour, la promenade organisée. Tracé très sympa cette année et différent de ma dernière venue en 2014. Nous traversons des petits

villages en empruntant essentiellement des toutes petites routes.

Heureusement que j'ai mon copilote. Un bon conseil, ne suivez pas les personnes devant vous ; elles se perdent assez vite. Nous connaissons pourtant bien le périmètre mais je pense n'être jamais passé dans des endroits aussi étroits. Dommage, il pleut et personne n'est dehors pour profiter du spectacle.

Encore une fois, je me rends compte que l'étalonnage de mon compteur kilométrique n'est pas optimal. Il faut être vigilant et recalculer en permanence.



Moi qui d'habitude ne sors jamais mes voitures quand il pleut ; j'ai un peu les boules !

Halte à mi-chemin, et déjà plus de 80 km parcourus. Cette année le château de la commune de Château sur Allier nous reçoit. Pour les locaux dont je fais partie, il y avait à l'époque en 1970 à peu près un parc animalier qui s'appelait St Augustin. Une collation, des boissons chaudes et froides sont servies. Plutôt que de rester

trop longtemps enfermés, nous optons pour une visite du parking afin d'admirer les voitures. Volvo, Mustang, Mini, Bmw, Jaguar ; il y a vraiment toutes sortes de véhicules qui font le rallye. Une visite du château est prévue mais par groupe de 30 personnes seulement. Nous n'attendons pas et préférons revenir au circuit.

Chaque année finalement, opter pour la promenade c'est faire une croix sur l'après-midi au circuit. Pas simple.

Heureusement nous nous rattrapons le dimanche pour voir enfin arriver un ciel plus clément et de belles batailles sur le circuit. Grand moment d'anthologie en voyant 4 furieux en R12 Gordini se tailler la bourre pendant la session.



Belle surprise également que cette Mini verte très préparée et affûtée qui tourne autour de tout le monde

Delphine me demande de passer en tête du groupe avec le Rancho. Cette fois nous sommes 4 à l'intérieur ! Dans la ligne droite d'Adélaïde, je suis heureux ; ma voiture fait un bruit de V8. Ah! Si on m'avait dit que je tournerai sur un circuit F1 avec ça ...

En fait, le bruit sympa vient d'une armada de

Camaro... je me disais aussi, je suis plus habitué au bruit de machine à coudre typique!!!

848 voitures sont rassemblées, belle performance qui rapporte un beau pécule à l'institut de la moelle et du cerveau pour sa recherche.

Les avions de voltige nous gratifient d'un spectacle ahurissant. Du grand art!!!

Repas tout aussi bon que la veille. Je sors une bouteille de Sancerre de mon coffre pour l'apéro ; c'est plus mon truc mais je ne suis pas le seul.

Imaginez quand même mon pauvre Rancho avec 4 passagers et 10 cartons de vin ; ça fait du lesté ! Après-midi bien rempli, les sessions s'enchaînent et le circuit se vide de plus en plus.

Fin de journée. Allez, il faut monter la voiture sur le plateau et direction Saumur et la maison.

Dans 2 semaines, j'en retrouve certains qui viennent faire ma sortie.

Encore de bons moments en perspective !

\*\*\*\*\*



# *J'ai acheté une Murena*

Par Etienne Beauvallet

**J'ai acheté une Murena pour pouvoir rouler en Matra avant que mon Djet soit restauré.**



J'ai un Djet en cours de restauration depuis 1994. Je l'avais acheté un an plus tôt à l'état d'épave (comme de nombreux autres, il me semble). J'ai fait une bonne partie de la carrosserie; j'avais d'ailleurs mis un article dans le bulletin à l'époque. Puis, j'ai eu des changements professionnels qui m'ont pris beaucoup de mon temps libre.

En 1998, j'ai récupéré une R4 rouge, que certains ont déjà vu à l'AG par exemple. Elle avait beaucoup de mécanique à faire pour rouler mais j'avais toutes les pièces d'avance et ce n'était que des réparations courantes. Cela m'a permis d'avoir une voiture ancienne en état de rouler rapidement, de participer aux petites sorties à proximité de chez moi et j'ai trouvé cela très agréable.

Puis, n'ayant toujours pas le temps de travailler sur le Djet, j'ai pensé acheter une voiture un peu moins ancienne et plus rapide pour un budget raisonnable. (J'ai aussi d'autres choses à financer). A une AG, j'avais eu l'occasion d'être passager d'une Bagheera pour un rallye cartographique et j'avais apprécié la voiture. Je savais que la structure métallique avait la réputation de mal vieillir, avec pour conséquence de prendre le risque de voir plusieurs épaves maquillées avant de trouver une auto où il n'y ait pas de travaux à faire ou encore la perle rare dépasserait mon budget. J'ai commencé à regarder les annonces, pour voir le marché et aussi en pensant que la Murena, avec sa structure galvanisée, pouvait être un achat plus judicieux. J'ai feuilleté les revues et le bon coin, pour voir ce qu'y avait sur le marché. A l'époque il y a environ quatre ans, pour les Bagheera, il y avait tout et n'importe quoi à n'importe quel prix. Pour les Murena, c'était beaucoup plus sain, les annonces plus claires sauf quelques voitures en mauvais état ou proposées trop chères qui traînaient (si par hasard, il y avait un pigeon à plumer, pourquoi ne pas en profiter). Cela a duré un an pour les Bagheera. Les voitures qui valent le coup sont rares et surestimées. La piste a été progressivement abandonnée. Pour les Murena, j'ai vu des voitures qui auraient pu me convenir mais elles étaient à Marseille ou à Strasbourg ou plus près de chez moi mais trop chères. Je n'étais pas pressé puisque ce n'était pas une voiture pour rouler tous les jours.

Puis est arrivé un moment où je regardais très régulièrement le bon coin; ma 405 était à 6 mois du contrôle technique et il était plus judicieux de la changer que de faire des frais sur une voiture sans valeur. Je cherchais une 406 essence et aussi un Express pour remplacer celui qu'on m'avait cambriolé et qui me faisait faute. Le bon coin, c'est bien, mais pour trouver une voiture correcte au prix du marché, vous avez une heure après la parution de l'annonce (si vous avez besoin d'un tas de ferraille trop cher, vous avez l'embarras du choix). Etant obligé de regarder le bon coin pour les deux autres autos, j'en profitais pour regarder les Murena au cas où je trouverai.

Un lundi matin à 9 h, j'allumai l'ordinateur pour la Xe fois pour trouver ce que j'avais besoin. **Je tombe sur une Murena grise qui était au Mans à 200 km de chez moi et au prix du marché.** L'annonce était déjà parue depuis 1 h 30. Je me dépêche de faire le numéro de portable. Le vendeur était en train de travailler, je laisse un message sur le répondeur et j'envoie un mail par précaution en me disant que j'allais être le 2e ou 3e. A 13h, le vendeur me téléphone en me disant qu'il n'avait pas pu m'appeler plus tôt à cause de son travail et que j'étais le 1er. Il m'a tout de suite donné des informations claires sur l'état historique et l'entretien de la voiture. Je suis allé la voir. L'auto correspondait à la description, le vendeur était sérieux et sympa. La voiture avait quelques petits défauts dont évidemment la sellerie, ce que j'avais vu sur les photos, le prix était en conséquence. **J'ai essayé la voiture qui m'a tout de suite plu et j'ai fait affaire.**

Puis, il fallait retourner chercher la voiture, la situation administrative ne facilitait pas les choses puisque le vendeur était le fils du propriétaire qui était décédé brusquement et le notaire n'avait pas fini les papiers. D'autre part, je n'avais rien dit à Véronique puisque je voulais lui faire une surprise, donc pas question de lui demander de m'accompagner pour récupérer la voiture. Je ne savais pas bien à qui demander. J'ai alors pensé que mon voisin retraité, amateur de promenades et de voyages, me rendrait bien ce service. C'est avec un grand plaisir qu'il accepta de m'accompagner. **Quand je lui ai dit que c'était une Matra à 3 places, il m'a regardé comme un martien. Arrivé devant la voiture, il la regarda d'un air charmé, et comme il a la blague facile, il me dit « avec une voiture comme ça, tu vas pouvoir changer ta femme de 50 ans contre deux de 25 ».**

Sur le chemin du retour, par les petites départementales, j'ai découvert un peu plus la voiture. Première impression: le moteur AR me rappelle le bon temps où j'avais des R8 ou des Simca 1000. On est par contre assis beaucoup plus bas et la visibilité latérale est moindre, il faut s'habituer. On sent tout de suite le châssis conçu pour supporter une puissance bien supérieure. C'est sur le 1600 cm<sup>3</sup> Simca fait un peu montage au rabais, mais il a été conçu 25 ans plus tôt pour motoriser la voiture de monsieur tout le monde. Il n'a pas à rougir face à la concurrence, il est souple, agréable, toujours prêt à accélérer et prend ses 6 000 tours sans broncher. Il est épaulé par une boîte de vitesses bien étagée à la commande franche et efficace, bien plus agréable à utiliser que pas mal de ses concurrentes de l'époque. Les 4 freins à disques ralentissent la voiture sans problème, le pont tire un peu plus court que les voitures actuelles. Il y a deux choses qui m'ont surpris, c'est la direction qui ne revient pas seule et la pédale d'accélérateur qui est, au repos, au même niveau que la pédale de freins alors que sur la plupart des voitures, elle est plutôt un peu plus enfoncée, cela fait bizarre, au début. **L'échappement monobloc et sans longueur de tuyauterie rend la voiture plus bruyante et attire l'attention, tout cela associé à une carrosserie basse aux lignes tendues qui ont déjà 35 ans, vous ne passez pas inaperçu.**

**Voilà maintenant 3 ans que je l'utilise régulièrement et que je peux faire des sorties plus lointaines, en circulant à la même vitesse que tout le monde. Je peux aussi me faire plaisir quand je trouve des petites routes sinueuses.**

Elle arrive à un âge où elle a besoin d'entretien, même si elle n'a pas énormément de kilomètres: 120 000. Un précédent propriétaire avait fait changer les pistons et les segments sans réalésage d'après la facture. Il trouvait que le moteur consommait trop d'huile et cela n'a finalement pas changé grand-chose. Je n'ai pas trop confiance dans la jauge électronique et j'utilise une vieille jauge de Simca 1100. Je rajoute de l'huile pour maintenir le niveau près du maximum. Elle a l'inconvénient de toutes les voitures qui ne font pas beaucoup de kilomètres par an, des pièces vieillissent avant d'être usées. La pompe à essence faisait passer le carburant dans l'huile. J'ai eu des problèmes de démarrage, j'ai vérifié et changé les bougies 2 sur 4 n'était pas la bonne référence. La tête allumeur avait été remplacée par une adaptable bas de gamme qui n'avait plus de charbon. Les plaquettes de freins AR n'étaient qu'au 3/4 de l'usure mais le Ferado se décollait du support métallique. J'ai eu des problèmes de tenues de ralenti et finalement, c'est un petit bout de durite pourri dans le circuit du servofrein qui était en cause. La panne a été diagnostiquée par un mécano collectionneur qui avait déjà eu des cas similaires. L'échappement, apparemment adaptable, a perdu son tube de sortie à son porte à faux. Je l'ai soudé et mis un renfort, on verra combien de temps cela durera. Le voyant de charge s'est allumé, bilan régulateur défectueux, le remplaçant possédait une cosse de moins dans le connecteur, cela nécessite des vérifications et des renseignements pour être sûr de ne rien abîmer.

**Finalement, c'est une voiture originale, agréable à utiliser, qui n'a pas une cote très élevée, qui paraît-il remonte doucement. Je pense l'avoir achetée au bon moment, elle m'a permis de faire des sorties tout de suite, ce qui est quand même plus agréable que d'être simple spectateur ou passager.**

**Je suis satisfait de mon achat!!!**



# RESPECT

**Par Gilles Boileau**

En ce jour du 17/01/2016 à 13h et des brouettes, je suis en train de finir mon repas devant TF1.



Qui a t-il à l'écran ??

Une entreprise du Loir et Cher entretient et poursuit l'épopée MATRA !!!!!!!!!!!!!

Je vois :

Bernard, Jean Paul, Laurent et divers autres employés de chez EPAF ainsi que PESCAROLO !!!

Respect et merci pour eux d'avoir eu cette passion qui les anime et dont le Club en bénéficie....

Je suis fier de faire partie de cet ensemble ainsi que tout membre du Club.

Merci à eux

Longue vie à cette entreprise!

La bête des Vosges Gilles Boileau

Pour faire suite à ce message, nous avons enregistré l'émission sur l'ordi. Si certains désirent la voir, on peut mettre sur clé USB et vous l'envoyer.

Demander Maryvonne: [marynanou@wanadoo.fr](mailto:marynanou@wanadoo.fr)

## *Juste une mise au point....*

**Par Danielle Humbert**

Une association est composée de membres!!

Mais pour qu'elle puisse être viable, il faut la faire bouger et la ....**nourrir**!!!!!!!

De ce fait, pour faire partie d'une association, il est demandé une participation financière annuelle.



En ce qui concerne le Club René Bonnet Matra Sports, son année n'est pas une année civile mais elle part du 1er octobre au 30 septembre de l'année suivante et nous laissons jusqu'à fin décembre pour régler la cotisation. Passé cette date, le titulaire sera considéré comme **démissionnaire** de cette association.

En ce qui concerne les nouveaux membres cotisant dans l'année, le bureau étudiera chaque cas.

Comme indiqué sur le compte rendu de l'Assemblée Générale que vous recevez, il ne sera jamais fait de rappel, cela coûte cher et l'on ne peut pas forcer les gens à se réinscrire.

**Ce qui est désagréable, ce sont les membres qui trouvent un tas d'excuses pour faire passer leur oubli de paiement de cotisation. Mais lorsqu'ils ont besoin de pièces, ils se rapprochent de leurs excuses, sachant très bien que les pièces détachées sont réservées uniquement aux membres du Club à jour de leur cotisation payée avant la fin de l'année soit du 1er octobre au 31 décembre.**

**L'idéal, c'est de participer à l'Assemblée Générale et de payer sur place.**

A bon entendeur !!! Salut....

## LISTE DES MEMBRES CLUB R.B.M.S 2016

NOM Prénom	Adresse
ALEXANDRE Franck	28130 SOULAIRES
AMALRIC Claude	34190 CAZILHAC
ANDERNACK michel	MOUSCRON BELGIQUE
ANSELL Stéphane	AMPSIN Belgique
ARTIS Bernard	33138 CASSY LANTON
AUDOUY Serge	82000 MONTAUBAN
AUGIER Jacques	31130 PIN BALMA
BABUT Bruno	58640 VARENNES VAUZELLES
BACHARD Dominique	91720 MAISSE
BALZEAU Bernard	41200 ROMORANTIN
BAREAU Thierry	83700 ST RAPHAEL
BAURY Laurent	31490 BRAX
BEAUVALLET Etienne	45300 RAMOULU
BIREBENT Yves	65300 CLARENS
BOILEAU Gilles	88250 LA BRESSE
BOMBAUD Daniel	91840 SOISY SUR ECOLE
BOREAN Christian	36600 VALENCAY
BOSSEBOEUF Michel	16410 SERS
BOUCHET René-Bernard	37100 TOURS
BOULNOIS Jean-Marie	51170 FISMES
BRIDOUX Jean	41200 ROMORANTIN
BROCHE Thierry	73210 MACOT LA PLAGNE
BRUCKNER Manuella	TULBING AUTRICHE
CACHALDORA Seoane	OURENSE ESPAGNE
CALU Thierry	76000 ROUEN
CERF Michel	77410 MESSY
CEYSSEL David	61100 SAINT GEORGES DES GROSEILLERS
CHEVALIER Claude	91430 IGNY
CLAPAREDE Gérard	34170 CASTENAU LE LEZ
CLOUTOUR Jean	85440 TALMONT SUR HILAIRE
COLMANT Yves	VILLE SUR HAINE BELGIQUE
CONQUET Charles	46330 TOUR DE FAURE
CORSET Laurent	41200 ROMORANTIN
COUILLOUX Patrick	65290 JUILLAN
CRESIEL Jacques	91120 PALAISEAU
CROSNIER Guy	94400 VITRY SUR SEINE
DAUPHY Didier	61100 ST GEORGES DE GROSEILLERS
DELAUNAY André	94440 VILLECRESNES
DEVOYE Jean-Francois	84380 MAZAN
DIRAISON Bernard	29800 LA FOREST LANDERNEAU

DJALTI Norbert	71260 SAINT GENGOUX DE SCISSE
DOLBEAU Stéphane	18340 ST GERMAIN DES BOIS
DONNE Eric	91120 PALAISEAU
DUFFORT Bernard	92160 ANTONY
EPAILLY Bernard	25300 LES FOURGS
FALLOT Gabriel	25310 MESLIERES
FERRAO Manuel	LISBOA PORTUGAL
FITRZYK David	38460 VILLEMOIRIEU
FONTBONNE Georges	53600 SAINTE GEMMES LE ROBERT
FOURNET Jérôme	95400 ARNOUVILLE LÈS GONESSE
GAVEAU François	74800 LA ROCHE SUR FORON
GEORGET Guy	37270 LARCA Y
GEUENS Willy	LIER BELGIQUE
GIRAUD Robert	06810 AURIBEAU SUR SIAGNE
GOULLEY José	89560 OUANNE
GRENTE Bernard	41120 LES MONTILS
GRENTE Jean-Claude	14100 LISIEUX
GRIMAUT Marcel	46000 CAHORS
GUILLAUME Denis	78380 BOUGIVAL
HARDOUIN Daniel	46350 PAYRAC
HARQUIN Daniel	63140 CHATELGUYON
HARQUIN Olivier	63140 CHATELGUYON
HENO Michel	27660 BEZU SAINT ELOI
HERRY Jean-Marc	54730 GORCY
HUMBERT Danielle	41200 ROMORANTIN
HUMBERT Delphine	58640 VARENNES VAUZELLES
HUMBERT Jean-Paul	41200 ROMORANTIN
JEANTILS Alain	08000 CHARLEVILLE MEZIERES
JOLLAIN Jacques	83300 DRAGUIGNAN
JUSTOU Michel	31620 FRONTON
KAISER Friedrich	NEUNKIRCHEN SEELSCHEID ALLEMAGNE
KOUT André	WIERINGERWAARD PAYS BAS
KUCABA Johan	74360 VACHERESSE
LABBE Jean-Louis	40180 RIVIERE
LABORDE Jean-François	64200 BIARRITZ
LALLEMENT Gérard	TROOZ BELGIQUE
LAPOUMEROULIE J.P	87110 SOLIGNAC
LAUREAU Antoine	75008 PARIS
LE FOURNIS Gilles	44250 ST BREVIN LE PINS
LE GAL Alexis	85430 AUBIGNY
LEGAY Michel	60240 CHAUMONT EN VEXIN
LEJOUR Jean-Louis	21000 DIJON
LEROY Yves	53410 BOURGNEUF LA FORET
LETEURTRE Patrice	14100 COURTONNE LA MEURDRAC
LIOGIER GUY	05000 GAP

MARCHENOIR Hubert	41200 ROMORANTIN
MASSIN Pascal	86440 MIGNE AUXANCES
MAVEL Philippe	94100 ST MAUR DES FOSSES
MESNARD Olivier	37260 VILLEPERDUE
MEYER Gérard	VELZEN ALLEMAGNE
MEYER Gérard	66130 BOULETERNERE
MICHELON Charlotte	42500 LE CHAMBON FEUGEROLLES
MICHELON Roland	43120 MONISTROL SUR LOIRE
MIRE Dominique	58000 SERMOISE SUR LOIRE
MOEGLEN Pierre	68470 RANSPACH WESSERLING
MOHEDANO José	31000 TOULOUSE
MOURLON Patrick	03100 MONTLUCON
NEDELEC Jean-Marie	86220 DANGE ST ROMAIN
ORTH Jan	WEININGEN SUISSE
PADLEY Joanne	LINCOLN .GRANDE BRETAGNE
PAVIOT Alain	22000 ST BRIEUC
PAYSSOT Gérard	46330 CABRERETS
PAVY Stéphane	37190 CHEILLE
PEAN Christian	72300 AUVERS SUR HAMON
PERIE Jean-Noel	31300 TOULOUSE
PERRIER Marc	41100 VILLEFRANCHE SUR CHER
PESCAROLO Henri	MEMBRE D'HONNEUR
PERSCICH Rodolfo	VENEZIA Italie
PROVOST Jean-Claude	87270 BONNAC LA COTE
RAQUIN Jean-Claude	11370 LEUCATE
REMAZELLES Daniel	33610 CESTAS
RITTER Martin	MUMPF SUISSE
ROBIN Alexis	37700 ST PIERRE DES CORPS
ROLLAND Patrice	60650 HODENC EN BRAY
ROSSINI Serge	49650 ALLONNES
ROUAUD Fabien	21121 FONTAINE LÈS DIJON
SCARSI Claude	13012 MARSEILLE
SCHERER Gérard	49700 FORGES
SERVANT Jean-Marie	79000 NIORT
TRACHSLER Marcel	USTER SUISSE
VALENTIN Francis	59253 LA GORGUE
VALLA Jean	26200 MONTELMAR
VANESSON Sylvia	63200 CELLULE
VINCENT Gérard	91880 BOUVILLE
WAGTMEESTER Jean-Paul	27200 VERNON
ZVERKOFF Stéphane	41130 SELLES SUR CHER
<b>126 Membres</b>	

# **BON DE COMMANDE PIECES CLUB R.B.M.S**

Sous réserve de disponibilité  
Consultation possible sur le site [www.rbms.fr](http://www.rbms.fr)

**NOM:**

**Les prix s'entendent sans frais de port et d'emballage**

INTITULE	REFERENCE	PRIX €	Quantité	total
Affiche publicitaire "Matra est dans la course"		8,00		
Allumeur Djet 5	1T(2)-0001-40	40,00		
Axe	5A- 5225-1	8,00		
Axe tige de poussée	2B- 5515	2,00		
Banjo double carbu solex	1bis P- S 0306-31	6,00		
Banjo simple carbu solex	1bis M- S 0307-8	6,00		
Boitiers anti-brouillard	10H 7202-5	23,00		
Boule levier glissière siège	11H- 8507	3,00		
Bulle de phare droite	10H- 8012	70,00		
Bulle de phare gauche	10H- 8013	70,00		
Butée arbre came	1J- 000-4	4,00		
Butoir triangle Inf AR		15,00		
Butoir brut de fonderie droit	11R-8001	39,00		
Butoir brut de fonderie gauche	11R-8002	39,00		
Câble compteur	10F- 7509	23,00		
Câble de compte-tours	10F- 7508	30,00		
Câble frein à main AR	7G-B 5612	35,00		
Câble frein à main AR de René Bonnet	le jeu	35,00		
Câble frein à main AV COURT	7D- 5605	23,00		
Câble frein à main AV LONG	7D- 5605	23,00		
Câble primaire AV FAM RB		15,00		
Cache commodo couleur argent	11V- 7579	7,00		
Cache commodo couleur noir	11V-7579	7,00		
Calandre		50,00		
Came cde frein à main AR le jeu	8549521+520	20,00		
Caoutchouc butée missile		2,50		
Caoutchouc dessus porte	11M-6327	4,00		
Caoutchouc limiteur de porte		1,00		
Caoutchouc platine		1,00		
Carnet de bord jet 5 et 6		10,00		
Carter d'huile alu grosse ligne		420,00		
Cavalier colonne de direction	6C- 4116-2 ( ou 4122)	3,00		
Chappe arrêt cable	7G- 5609	2,00		
Chape cable accélérateur	1ter R- 0223	5,00		
Chape commande accélérateur	1P(2) 0223	3,00		
Chape commande	1P- 0206-1	8,00		
Chape ouverture hayon AR	11K- 6508	6,00		
Compte-tours	10F-7506-1	130,00		
Compte-tours Missile di am 80		107,00		

Compte-tours(sans sonde?) la pièce (sans ampoules)		70,00	
Compteur RB Missile		100,00	
Compteur vitesse	10F- 7507-1	130,00	
Conduite de frein AV avec embout looked+evasement	7B(2)- 13002	3,00	
Contacteur de porte	10B- 7014	5,00	
Couvre culasse Gordini alu		130,00	
Crochet capot moteur	11W- 6608	68,00	
Doigt de porte ou capot avant	11M- 6053 / 11J- 6207	8,00	
Drapeau RB à peindre		30,50	
Eclaireur de plaque AR	10J- 7402	10,00	
Ecrou bielette direction	6D- 4102-4	1,00	
Ecrou de blocage de bras de direction	6B- 4105	3,00	
Ecrou rappel embrayage	2C- 1219-2	1,00	
Embase fermeture lunette AR	11K- 6506	5,00	
Embout de cardan colonne direction	6C- 4110	15,00	
Enjoliveur bas de caisse le jeu		24,50	
Entrainement de pignon de crémaillère	6B- 4101-30	15,00	
Entretoise	4B- 5100-34	3,00	
Entretoise commande selecteur	3J- 1305	3,50	
Excentrique train AV	4B- 5102	3,00	
Feux avant clignotant Suisse Allemagne Italie	10B 7003	8,00	
Flector direction	6dD 4107	15,00	
Fourreau + vi BV	3G- 1001-90/92	10,00	
Fusée RB 10c		200,00	
Galet guide (diabolo)	11P- 6317	1,50	
Glace de Custode Gauche	11L- 6022	50,00	
Glace de Custode Droite	11L- 6028	50,00	
Goupille cardan	6C- 4114	2,00	
Grille de capot brut de fonderie	11J-6206	39,00	
Housse de toit ouvrant	11X- 6159	75,00	
Jeu de 4 joints pour vitres et custodes	11L- 6014/6015/6016/6017	140,00	
Joint capote missile		50,00	
Joint carter huile	1E/1bisE- 0024-1 + 0024-2	2,00	
Joint cuivre pour maître cylindre (les 2)	7C- 5311	2,00	
joint de custo de D	11L-6017	40,00	
joint de custo de G	11L-6016	40,00	
Joint d'échappement	1bis U- S-0404	1,50	
Joint etancheite porte		11,00	
Joint lunette AR René Bonnet		1,50	
Joint de pompe à eau		1,00	
Jonc de pare choc arriere + clé	11R- 8015-2 / 8015-3	22,00	
Kit sangle cuir pour capot moteur		33,00	



**MUSÉE MATRA**

## La France qui gagne

Le musée Matra de Roanneville vient d'inaugurer sa nouvelle exposition thématique annuelle. Cette année, c'est un thème automobile qui a été fort opportunément retenu, celui de la France qui gagne ! Des titres, des victoires, des lauriers, la glorieuse époque des voitures françaises sera contée jusqu'au 20 novembre. L'exposition regroupe une vingtaine de voitures, aussi bien des sportives titrées que des populaires incontournables. Rallye, Formule 1, endurance, voitures de prestige et de grande série... Il y en aura pour tous les goûts. Avant de planifier votre visite, notez bien que le musée est ouvert toute l'année et tous les jours - sauf le mardi - de 9 h à 12 h et 14 h à 18 h. Ouverture à 10 h les samedis, dimanches et jours fériés (sauf fêtes exceptionnelles le 1<sup>er</sup> janvier, 1<sup>er</sup> mai et 25 décembre). Tarif : 6 € pour les adultes, 4 € pour les enfants de 8 à 16 ans et gratuits pour les moins de 8 ans.

ESPACE AUTOMOBILES MATRA, 17, rue des Capaches, 41200 Roanneville-Lantheuil, tél. 02 34 34 05 06, e-mail : mussematra@freebox.fr

Article paru sur La Vie de l'Auto  
du 12 mai 2016

Kit tuyau d'eau inox	1S (1) 2009-2007-2026-2028	200,00		
Kit visserie bulle de phare		8,00		
Leve glace	11N-6310+6314	25,00		
Leve glace	11P-6410+6414	25,00		
Lunette AR plexiglace pour djet (bleue)	11K-6511	380,00		
Lunette AR plexiglace pour djet (blanche)	11K-6511	360,00		
Macaron matra sports capot		20,00		
Macaron matra sports volant		20,00		
Macaron rond RB peint	11Q- 4120	20,00		
Monogramme JET 6	11H(2)- 19011	30,00		
Monogramme Matra Bonnet	11R- 8018	34,00		
Monogramme Matra Sports Djet		34,00		
Monogramme René Bonnet		34,00		
Moyeu de volant		20,00		
Papillon de roue à polir	8A- 5242	20,00		
Patte accroche ressort	1ter R- 10022	5,00		
Patte arret cable accélérateur	1P(2)- 30428	8,00		
Pièce boite de vitesse	13E- 1001-136	3,00		
Pipe à eau djet 5 2 trous		50,00		
Pipe à eau jet 6, 5S 1trou		50,00		
Pissette de lave glace Droite		30,00		
Pissette de lave glace Gauche		30,00		
Piston de frein AR		25,00		
Piston de frein AV		25,00		
Planche de bord	11V-7551+7552+7582	120,00		
Plaquette de frein le jeu 4	ABB 310 /ABB 906	15,00		
Plaque frein( excentrique train av) la paire	4 B- 5105	5,00		
Plaque support	1N -0005	1,00		
Plaque support ressort	2 C- 1221	5,00		
Plaque voyant version luxe	10M- 7563	15,50		
Platine ressort capot AV	11J- (6039) ? 6071	5,00		
Platine support renvoi accelerateur	1TerR- 10024	4,00		
Poignee extérieure de porte	11M-6331	54,00		
Pompe à l'huile Djet 5	1Q- 001-100	60,00		
Raccords arrivée essence	1Z- 9113/2 + 1Z-9113	10,00		
Renvoi cde accélérateur	1P- 0214	8,00		
Renvoi cde boite vitesse	3K- 1318	5,00		
Renvoi cde boite vitesse	3J- 1312	5,00		
Renvoi cde selecteur BV	3J- 1302	15,00		
Renvoi frein à main AR	7D- 5608	40,00		
Répartiteur de commande de frein	7C- 5325	15,00		

Article paru sur La Vie de l'Auto  
du 12 mai 2016  
dans le reportage du 9e Classic Days  
à Magny Cours



Ressort Cde cable accélérateur coté carbu /rappel	1P(2)- S 0315 / 1 bis T - S-0315	3,00		
Ressort de pédalier la paire	2B - 5508 / 5509	20,00		
Ressort de pédalier droit	2B - 5508	10,00		
Ressort de soupape Djet 5 (8)	1J- 18	30,00		
Rondelle banjo	2B - 5511-10	0,50		
Rondelle banjo	2B - 5511-11	0,50		
Rondelle conique de fusée	5B - 5217	2,00		
Rondelle de frein	1J- 0003-6	1,00		
Rondelle laiton pour enjoliveur de roue	8B -5159	0,50		
Rondelle pour pare choc luxe	11T- 8022-1	0,50		
Serrure capot avant matra djet/René Bonnet	11J-6066	43,00		
Serrure de porte droite	11M - 6306	90,00		
Serrure de porte gauche	11M- 6406	120,00		
Sigle Djet V S	11R- 8018-2	30,50		
Sigle Djet V	11R-8018-3	30,50		
Sigle Djet		30,50		
Sigle Jet V		30,50		
Simili cuir gris largeur 140 (1e mètre)		9,50		
Support macaron centre volant		18,00		
Tampon de butoir	11R- 8003	12,00		
Tige accélérateur	1ter R- 10019	2,00		
Tige de commande accélérateur (modèle 67)	1P(2)-30424	8,00		
Tige renvoi cde boîte de vitesse	3J- 1311	21,50		
Tisu de verre mat largeur 100 (1e mètre)		2,00		
Triangle inf.AR Jet 6 la paire	5A(2)- 15017+15018	120,00		
Triangle sup AR la paire	5A 5267+5220	120,00		
Tubulure d'admission Djet 5	1N- 301	70,00		
Tuyau pour pissettes lave glaces(1e mètre)	10K-7007.3	3,00		
Vis cardan	5B - 5246-2	2,00		
Vis chromée basculeur	11L- 6025	3,00		
Vis de cardan btr	5B -15003	2,50		
Vis de tige de poussée MC	7C - 5513	2,00		
Vitre de porte	11P-6312	72,00		

<b>DOCUMENTATION</b>				
Catalogue de pièces	n°1	20,00		
Liste des pièces constituantes pour Matra Djet 5-5S-6	n°2	8,00		
Matra Sports Service Après Vente	n°3	10,00		
Manuel de réparation Djet 5 et Djet 5S	n°4	19,00		
Manuel de réparation Djet 5-5S-6 vol 1+2	n°5 SAV inclus	34,00		
lot 1+2+3+4		50,00		
lot 1+2+5		55,00		

TOTAL Pièces

Frais de port et d'emballage

**TOTAL FACTURE:**

Chèque	Espè- ces
--------	--------------

Date:

# Mesdames, à vos fourneaux...

Par Maryvonne Hardouin



*Le Safran du Gâtinais*

*Rôti de porc au lait et au safran*



- 1 kg de filet de porc
- 30 g de beurre
- 1 ou 2 oignons
- 1/2 litre d'eau
- 24 filaments de safran environ,
- 2 gousses d'ail
- 2 carottes
- 1/2 litre de lait
- sel et poivre, bouquet garni.

Piquez le rôti avec les gousses d'ail, puis, dans une cocotte, faire fondre le beurre sans qu'il noircisse. Mettez le rôti à dorer sur toutes ses faces. Faire ensuite revenir les oignons émincés et les carottes en rondelles.

Salez, poivrez, mettez le bouquet garni et couvrez avec l'eau et le lait.

Laisser cuire à feu doux pendant une heure. La sauce doit diminuer de moitié.

Environ 15mn avant la fin de la cuisson, ajoutez le safran à la sauce et remuez avec une cuiller en bois.

## Moment de détente

*Le Sudoku*

	6		2		4	3		5
	1			3				4
			9				1	6
4		1						
	3		7		2		5	
						8		2
6	8				1			
9				5			3	
1			4		6		2	

# Sortie décroassage



*Insolites...*



*...A  
Magny-Cours*





[circuitmagnumyours.com](http://circuitmagnumyours.com)