



Le Bulletin

du Club René Bonnet Matra Sports



Classic Days 2021



N°106 Août 2021





Le Bureau



Présidente :

Delphine HUMBERT
grabouille37@club-internet.fr



Secrétaire :

Danielle HUMBERT
iphumbert@sfr.fr



Trésorier :

Christian PEAN
christianetmichele@hotmail.fr



Responsable pièces détachées :

Jacques CRESIEL
icresiel@orange.fr



Responsable internet, communication et sorties :

Daniel HARQUIN
daniel.harquin@gmail.com



Développement nouveau Site Internet :

Laurent Thimonnier
lthimonnier@yahoo.fr



Responsable technique :

Jean Paul HUMBERT
jpaulhumbert@sfr.fr



Sommaire

Couverture: Classic Days 2021 Magny Cours

Page 3: Le Mot de la Présidente

Page 4: Classic Days, Magny Cours 26-27/06/21

Page 7: Les 60 ans de Magny Cours

Page 10: Jean Pierre Jausseaud

Page 13: Les 37E-m

Page 14: Une rue François Cevert à Magny Cours

Page 15: GP de l'Age d'Or, Dijon 04-06/06/21

Page 15: Pièces Détachées

Page 16: Le Musée Matra est ouvert

Page 16: Vente aux enchères

Page 17: L'exploit d'Henri Pescarolo, Spa 1973

Page 18: GP de France Historique 11-13/06/21

Page 19: Albi Historic Tour 09-11/07/21

Page 21: Nogaro Classics Peter Auto

Page 23: Petite balade en Lauragais

Page 24: 1981, le baron d'honneur du V12

Page 43: Solution du Sudoku

Page 44: René Bonnet par lui-même, 1981

Page 51: La Cuisine

Page 51: Le Sudoku

Page 52: Images des Classic Days





Le Mot de la Présidente

Mesdames, Messieurs,

J'espère que vous êtes tous en bonne santé. Vous avez reçu un message vous indiquant les salons que nous allons faire. Si vous souhaitez venir au salon de Lyon, le club vous propose des entrées à tarif réduit. Il vous suffit de m'envoyer un mail.

Pour les autres salons :

- Nous venons d'apprendre que le salon d'Aigues est annulé et reporté en Mars 2022.
- Pour Automédon, les places sont à prendre directement sur leur site ou revendeur. Nous vous laissons prendre les tickets en direct.

Pour l'Assemblée Générale, nous vous avons donné les dates du 25 et 26 Septembre. L'ensemble du week-end se fera aux alentours d'Amboise. Nous prévoyons de tous dormir au même endroit.

Le programme complet sera dévoilé prochainement dès qu'il sera finalisé.

Par contre, le «Pass Sanitaire» sera obligatoire.

Dans les autres nouvelles, un ancien pilote Matra vient de nous quitter: «Papy Jaussaud».

Nous avons pu recommencer les sorties voitures et circuits. Vous en trouverez ici les comptes rendus.

Prenez soin de vous et de vos proches. Passez un bel été.

Bonne lecture et à bientôt.

Cordialement,

Delphine



Bulletin de Liaison

Club RBMS

26 rue du Village des Papillons

41200 ROMORANTIN

Tél: 02 54 76 02 23

<http://www.rbms.fr/>

Directrice de la Publication :

Delphine HUMBERT

Rédaction, Photos :

Membres du club

Mise en page :

Jacques AUGIER

jacques.augier22@orange.fr

Impression :

Copietout, 41200 Romorantin Lanthénay





Par Daniel Harquin (Père Noël)



Classic Days, Magny Cours 26 et 27 Juin 2021



Après un an et demi de confinement, nous pouvons circuler un peu plus librement!... Il faut quand même observer les gestes «barrière» et avoir sa muselière dans la poche! Au cas où... et pour éviter les tracasseries avec les contrôles. A l'arrivée sur Nevers, j'ai fait le crochet par le circuit de Magny-Cours pour récupérer mon «Pass-Covid» et éviter de faire la queue les deux matinées suivantes. Puis direction Varennes-Vauzelles chez Delphine.



Après une bonne nuit, lever de bonne heure pour se rendre sur le circuit et prendre possession de nos places de parking, il n'y a pas foule, ni de queue. Cela a été vite! Le temps est au beau fixe et le soleil commence à chauffer. Le passage des contrôles est vite fait. Nous prenons nos places repérées au sol, on est situé juste sous les paddocks. Nous voilà partis pour un tour de ceux-ci, une bonne partie des exposants habituels étaient présents, mais il y avait quand même des manquants. Au niveau des voitures, c'est un cas semblable et il y a eu malgré tout de bons moments !



La zone des Matra avec le beau Jet « service compétition » de Dominique Bachard. Photos prises le Dimanche, le soleil est parti.

Nous avons eu la présence d'Olivier Panis qui a remplacé au dernier moment Derek Bell et qui nous a fait une belle démonstration de pilotage au volant de la F1 Prost AP04 de 2001 et d'Alain Serpaggi sur le Proto Alpine A442 de 1978. Ils se sont bien amusés! Etaient présents aussi Tico Martini, Jacques Laffite, Jean Pierre Jarier et les plateaux de voitures habituelles : Formule Renault dont on fêtait les 50 ans, Lotus Seven, Super Tourisme Old et Young, Avant Guerre, F1 et Protos... L'occasion aussi de célébrer les 130 ans de Panhard et les 60 ans du circuit de Magny Cours.





Alain Serpaggi dans l'Alpine A442



Olivier Panis surveillé par Jacques Laffite, Tico Martini et Serge Saulnier

Toutes les autos René Bonnet et Matra ont participé à la Parade sur le circuit mouillé le Dimanche midi, comme d'habitude, cela a donné lieu à quelques exhibitions de certains conducteurs, heureusement sans mal et le Samedi soir, à la Parade de Nevers qui s'est faite au départ du Parc Thermal de Pougues les Eaux pour rejoindre le Parc Roger Salengro dans le centre de Nevers où un pot d'amitié nous a été servi, précédé d'une allocution brève du maire de Nevers, du directeur du circuit de Magny-Cours et d'Olivier Panis qui a accepté ensuite de faire une photo avec le groupe RBMS ravi de cette initiative.



Les Matra du Club RBMS à la parade un peu humide...



Y'a d'ta joie chez les RBMS autour d'Olivier Panis !

Le Dimanche a été maussade et pluvieux jusque vers 11h30, ce qui a bien dégradé le moral de certains, l'ambiance et les évolutions des autos sur la piste pour la matinée. Mais cela a aussi arrangé pas mal de personnes car l'entrée du musée du circuit (Conservatoire de la Monoplace Française) était gratuite.



Jacques Laffite et Tico Martini dans la salle Ligier du Musée





Au Musée : le coin des Matra et la superbe salle des Ligier et Prost

Ce fut un bon week-end malgré tout et toujours sans oublier la contrainte de l'épidémie !



Au fil des stands, une Porsche 917 Replica et l'authentique Alpine A442 gagnante du Mans 1978



Olivier Panis dans ses œuvres avec la Prost AP04 à moteur ACER/Ferrari de 2001





Par Jacques Augier

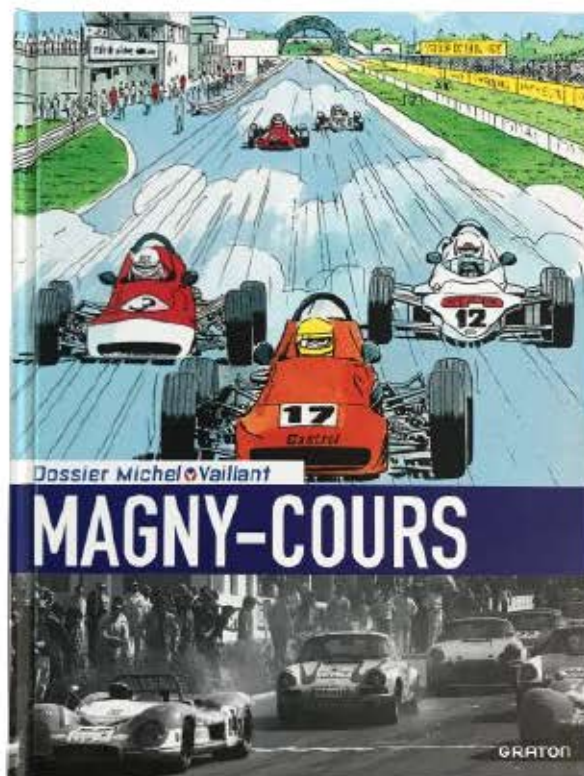
Les 60 ans de Magny Cours

Le programme des Classic Days annonçait la célébration du soixantième anniversaire du circuit de Magny Cours et, à cette occasion, la publication d'un Dossier Michel Vaillant aux Editions Graton dont le titre est « Magny Cours » et qui retrace l'histoire des 30 premières années du circuit de 1961 à 1991. Un autre dossier relatant les 60 années de 1961 à 2021 sera publié en 2022.



Qui mieux que Jean Louis Balleret, natif de la Nièvre, élu local, Président du Conseil de Surveillance du Circuit de Magny Cours et, cerise sur le gâteau, membre de notre Club RBMS et possesseur d'un beau Djet Matra Bonnet bleu, pouvait être l'auteur de ce dossier ?

L'ouvrage alterne textes et photos d'archives avec des bandes dessinées réalisées par Michel Janvier. La présentation est très plaisante, l'histoire passionnante et il se lit d'un trait. La préface ne pouvait être faite que par Tico Martini qui incarne l'histoire de Magny Cours depuis son installation sur le circuit en 1963. En couverture on note la photo des Matra 650 lors du passage du Tour de France Auto 1970 sur le circuit.



Jean Louis Balleret, Michel Janvier et Tico Martini étaient présents aux Classic Days et tous les trois m'ont fait l'honneur de me dédicacer le livre.



Sans dévoiler le contenu de l'ouvrage, les soixante ans du circuit se décomposent en deux périodes très différentes de 30 années chacune. La première période est celle du petit circuit permanent de campagne né de la volonté et de la passion d'un homme, Jean Bernigaud, agriculteur-éleveur et Maire du village qui décide avec l'aide de son associé Charles Ardoin de créer sur ses propres terres à l'emplacement d'un ancien hôpital américain de la première guerre mondiale un petit tracé de 2 kms appelé « Circuit Jean Behra » durant l'hiver 1960/1961, la



Départ de la première course de Formule Junior devant J. Bernigaud. Magny Cours, 28 Mai 1961, de G à D : Tony Maggs et John Love sur Cooper et Henri Grandière sur Lotus



première course s'y déroulera fin Mai 1961 avec en tête d'affiche les Formule Junior.

En 1963 s'y installe l'école de pilotage britannique Jim Russell financée par Bill Knight et dont le premier moniteur est Henry Morrogh avec des Lotus 18. Rapidement il est fait appel à Tico Martini pour entretenir les voitures et prendre la fonction d'instructeur puis de directeur, avant de devenir quelques années plus tard le célèbre constructeur de monoplaces que l'on ne présente plus. Le meilleur élève de l'école sera récompensé par le « volant Shell » dont le premier lauréat n'est

autre que Jean Pierre Jaussaud. Cette école sera pendant de nombreuses années la pépinière du sport automobile Français avec des élèves et lauréats aussi prestigieux que Johnny Servoz Gavin, Roby Weber, François Cevert, Patrick Depailler, Jacques Laffite, René Arnoux Le circuit est agrandi fin 1969 pour passer à 3,85 kms, c'est Tico Martini qui guide sans plan les engins pour réaliser le tracé complémentaire! Au décès de Jean Bernigaud fin 1971 son épouse, Jacqueline, reprend le flambeau et procède à des aménagements successifs jusqu'à la fin de ce circuit en 1987.

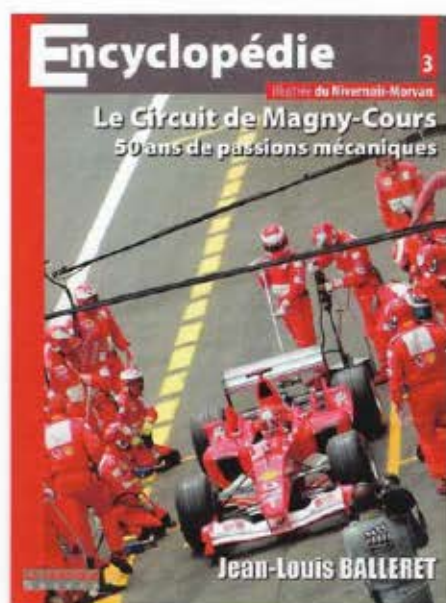
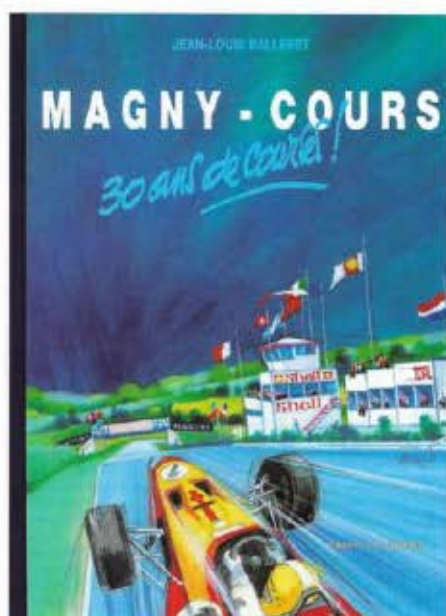
Madame Bernigaud vend le circuit au Conseil Général de la Nièvre qui décide de construire à la place un circuit flamant neuf de Formule 1: ce sera chose faite en 1989 et le Grand Prix de France de Formule 1 y sera organisé à partir de 1991, succédant au circuit Paul Ricard. C'est la deuxième vie du circuit qui passe au statut de Circuit International d'Etat: rappelons qu'à cette époque le Maire de Nevers n'est autre que Pierre Bérégovoy, Ministre de l'Economie des Finances et de l'Industrie et le Président de la République est François Mitterrand qui fut élu de la Nièvre pendant 35 ans. 18 Grand Prix de France de Formule 1 auront lieu à Magny Cours de 1991 à 2008.

Le livre peut s'obtenir sur la boutique en ligne du circuit de Magny Cours : <https://boutique.neversmagnycours.fr/fr/>

A noter que Jean Louis Balleret est l'auteur de deux précédents ouvrages sur le circuit de Magny Cours (voir page suivante) :

- « Magny Cours, 30 ans de courses » publié en 1993
- « Le circuit de Magny Cours, 50 ans de passions mécaniques » publié en 2011





MES MAGNY-COURS

Le 27 mai 1961 était inauguré le Motor Stadium de Magny-Cours. Le 11 novembre 1987 était organisée la dernière course. Puis les bulldozers entrèrent en action, faisant disparaître au fil des mois ce circuit où, pendant près de 30 ans, s'étaient déroulées des centaines de courses, où des spectateurs, des organisateurs, des officiels, des commissaires, des pilotes, des mécaniciens, des élèves de l'école de pilotage, des journalistes, etc. avaient partagé la même passion pour les sports mécaniques. Passion dont je savais qu'il ne resterait que des souvenirs qui disparaîtraient eux aussi, et bien sûr, des coupures de journaux, des photos et quelques documents, qui ne refléteraient que très partiellement cette riche histoire. Passionné d'histoire et de sports mécaniques, je décidais donc d'écrire un livre suffisamment complet pour faire revivre la vie intense qui avait été celle de ce circuit. J'allais être conforté dans ce projet par la réaction de certains commentateurs de l'arrivée du GPF1 à Magny-Cours en 1991, qui s'étonnaient et ironisaient sur le fait qu'une épreuve aussi prestigieuse soit organisée dans ce « trou perdu » de la campagne niver-saise, lequel ne remplacerait jamais les bords riants de la Méditerranée. Comme s'il s'agissait de choisir un lieu idéal de vacances! Mon livre *Magny-Cours. 30 ans de courses!*, sorti en 1993, fut donc aussi une réponse à l'ignorance et au mépris de la tradition automobile de ce site. Il fut rapidement épuisé. Celui des 50 ans, paru en 2011, fut différent car il ne s'agissait plus de traiter en détail une période aussi longue mais d'en faire ressortir les principaux événements, dont les dix-huit GPF1 et les autres grandes épreuves. L'album des 60 ans, qui sortira en 2022, sera encore différent. D'abord parce qu'il sera précédé du présent album des 30 ans qui sort cette année et qui sera inclus dans celui des 60 ans. Mais surtout parce qu'il alternera, textes et photos avec les remarquables bandes dessinées de Michel Janvier, tout à fait dans l'esprit « Michel Vaillant ». Et enfin parce qu'il sera publié par la prestigieuse maison d'édition Graton. Ainsi, grâce à tous ces livres, ces 60 ans de passions mécaniques vécus à Magny-Cours ne seront pas oubliés.

Jean-Louis Balleret



Plan du nouveau circuit en 1971.
Stèle Jean Bernigaud, 1971.



Les différents circuits de Magny Cours de G à D: 1961, 1971 et 1991



Le Bulletin du Club René Bonnet Matra Sports

9

N° 106

Avril 2021





Jean Pierre Jaussaud

Par Jacques Augier



Ce 22 Juillet, Jean Pierre Jaussaud s'en est allé dans son sommeil à 84 ans. La nouvelle a attristé toute la communauté des amateurs de sport automobile tant l'homme était sympathique et attachant. Henri Pescarolo dit dans Ouest France: «je garderai surtout de lui l'image d'un combattant car depuis ces dernières années il s'est battu avec courage. C'était un être fabuleux dans la vie et un



concurrent à l'esprit sportif extraordinaire sur la piste. Nous avons été longtemps rivaux sur les circuits mais je dois dire qu'il a toujours fait preuve d'une droiture absolue. C'était quelqu'un de fidèle et humble. C'était un très bon pilote, un styliste absolu, l'un des plus beaux à voir passer. On le comparait à Jim Clark car il avait toujours

la bonne trajectoire, il n'était jamais en dérive... Il a manqué de chance dans sa carrière car son accident à Monza l'a sans doute privé d'un volant en Formule 1. Il méritait pourtant d'avoir sa place parmi l'élite. En endurance, il était également réputé pour ménager la mécanique.»

Jean Pierre Jaussaud est né à Caen le 03 Juin 1937 à peine un peu plus d'un mois après Jean Pierre Beltoise. Passionné par la course automobile qu'il découvre dans les années 50 sur le circuit de Caen,

il prend des cours de pilotage en 1962 à l'école Jim Russell à Snetterton en



Article de Moteurs N°41 (Jan. Fév. 1964)

Angleterre;

puis l'année suivante il s'inscrit dans cette même école qui vient de s'installer à Magny Cours et y gagne le premier Volant Shell.

Le prix est une Cooper BMC de Formule 3 bleue avec laquelle il va commencer à courir en 1964 à l'âge de 26 ans (on est bien loin de l'époque actuelle où des pilotes démarrent leur carrière en Formule 4 encore jeunes adolescents!). 1964 marque la fin de l'ancienne Formule Junior et le début de la Formule 3 et la Formule 2 1000cc. La même saison Alpine et René Bonnet se lancent ainsi qu'un pilote de moto de 26 ans nommé Jean Pierre Beltoise! En cette saison 1964 l'épouvantail en Formule 3 internationale est un certain Jackie Stewart. La saison démarre en trombe pour Jean Pierre Jaussaud car il gagne sa deuxième course de F3 qui se déroule à Pau suite à l'abandon d'Eric Offenstadt (à la même

Jean-Pierre Jaussaud, vainqueur du Volant Shell

C'est un Normand, au cheveu blond-roux et au sourire franc. Il est bâti en joueur de football: taille moyenne, muscles saillants et fermes. Né le 3 juin 1937, Jean-Pierre Jaussaud rêve de voitures de courses depuis qu'il est tout petit. Mais, plus que de rêver, il a réussi à concrétiser ses ambitions, en apprenant à bien conduire, et aussi en pratiquant du karting voilà quelques saisons. Et l'an dernier, il alla suivre les cours de pilotage Jim Russell à Snetterton, après avoir fait une petite cagnotte. Car, bien que tout jeune, Jean-Pierre Jaussaud est déjà père de famille (deux

enfants). Il doit donc avant tout subvenir aux besoins de sa famille, et, ensuite, consacrer l'argent dont il peut disposer aux automobiles. Il fut bien inspiré en allant à Snetterton. Acharné, il boucla des tours et des tours d'entraînement. «Quelle piste, se souvient-il encore. Il pleuvait toujours, ce qui ne facilitait pas la tâche des élèves. Mais il y avait de telles courbes que j'en oubliais les difficultés. Ça passait! Parfois, cela passait même si vite que Jim Russell me sermonait. Ce stage me servit prodigieusement par la suite. Songez que j'ai fait 600 kilomètres à Snetterton. C'était un régal...»



Pau 1964, première victoire F3 sur Cooper BMC



épreuve en F2 débute l'équipe René Bonnet avec G Laureau et JP Beltoise).

Malheureusement à Monaco JP Jaussaud détruit sa Cooper à cause d'un blocage d'accélérateur et doit ainsi interrompre un long moment sa saison qu'il termine à la troisième place du Championnat de France derrière Henri Grandsire (alias Michel Vaillant à la télévision) et Eric Offenstadt.

1965 voit l'entrée en scène de Matra en Formule 3 et la jeune équipe de Jean Luc Lagardère recrute comme pilotes : Eric Offenstadt, Jean Pierre Jaussaud et Jean Pierre Beltoise et un peu plus tard Henri Pescarolo. Jean Pierre Jaussaud sera ainsi au volant lors de la toute première course des Matra F3 à Monaco avec Eric Offenstadt, il réussit à se qualifier et termine 15^{ème}. Mais les débuts de la nouvelle équipe sont difficiles, beaucoup d'abandons qui finissent par lasser Offenstadt qui quitte le navire. Arrive Reims début Juillet, aux premiers essais une seule voiture est prête et Beltoise, culotté, s'y installe d'autorité. On connaît la suite: victoire de Beltoise en course,



Monaco 1965, premier départ d'une Matra F3, avec JL Lagardère



Monte Carlo 1966 avec Pescarolo sur Djet 55

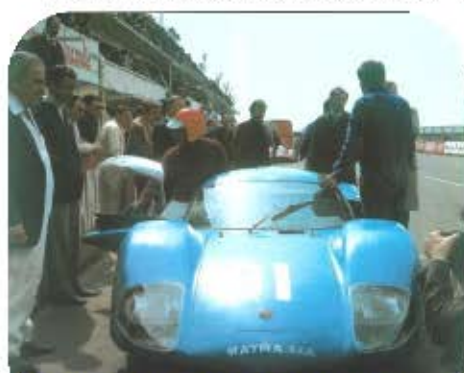
Jaussaud finit 10^{ème}. Beltoise prend l'ascendant mais Jaussaud réagit en fin de saison avec deux victoires à Montlhéry et Albi; il termine deuxième au Championnat de France derrière Beltoise. L'hiver suivant il fait équipe avec Henri Pescarolo au rallye de Monte Carlo sur un Djet 55: abandon.



Albi 1965, victoire sur Matra F3

En 1966 Beltoise monte en F2 et

Jaussaud reste en F3 avec Pescarolo et Servoz Gavin, c'est Servoz qui finit Champion de France. JP Jaussaud participe à ses premières 24 heures du Mans avec Henri Pescarolo sur la MS 620 « verte » N°43 (abandon).



Le Mans essais avril 1967 avec la MS630

En 1967, l'équipe Matra F3 comprend Henri Pescarolo et Jean Pierre Jaussaud qui, malgré cinq victoires, termine deuxième au championnat derrière Henri Pescarolo; il fera aussi quelques piges en Formule 2. Au Mans ils refont



MS5 F3 1967

équipe avec la MS 630 rouge N°30 (abandon). Avant cela l'équipe avait vécu un drame lors des essais préliminaires d'Avril. La nouvelle 630 était instable et JP Jaussaud signale qu'elle se déteste de l'arrière à haute vitesse. Roby Weber tout jeune pilote Matra en prend le volant. Jaussaud lui recommande d'être très vigilant, mais n'écoulant que sa fougue Weber se lance et ne reviendra pas, c'est le premier accident mortel de l'équipe.





Monaco 1968 victoire sur Tecno F3

En 1968 Matra n'engage plus d'équipe officielle en F3 et ses effectifs de F2 sont complets (Beltoise, Pescarolo), Servoz est mis en pénitence et on propose à JP Jaussaud un rôle de pilote d'essai qu'il décline. Il s'en va et grâce au soutien de Marcel Arnold directeur des Meubles Arnold il va

courir en F3 avec une Tecno et gagne la course de Monaco. Hélas fin Juin il s'engage dans la course de F2 du GP de la Loterie à Monza et est victime d'un grave accident qui met un terme à sa saison; François Cevert sera titré. Il repart en 1979 avec l'équipe Shell Arnold sur une Tecno F3 mais le Champion de France est son coéquipier François Mazet. Jean Pierre Jaussaud gagne enfin ce maudit Championnat de France de F3 en 1970. Les saisons suivantes il va courir en Formule 2 sur diverses voitures March, Brabham, Chevron, Rondel sans parvenir à décrocher le trophée européen (il est second en 1972 derrière Mike Hailwood).



Tecno F3 Shell Arnold 1969



1971 sur March 712 F2



Le Mans 1973, 3ème avec JP Jabouille, Matra 670B

A partir de 1973 Jean Pierre Jaussaud va se tourner davantage vers l'endurance, il participera au total 13 fois au Mans. En 1973 et 1974 il rejoint l'équipe Matra et obtient la troisième place en 1973 avec Jean Pierre Jabouille sur la MS670B rouge N°12, en 1974 avec Bob Wollek et José Dolhem c'est l'abandon sur la MS670B rouge N°9. Après une nouvelle 3^{ème} place sur Mirage en 1975, il participe à l'aventure Inaltera de Charles James et Jean Rondeau en 1976 avec

Jean Rondeau et Christine Beckers comme coéquipiers (21ème au Général et 3^{ème} en GTP).

En 1977 Gérard Larrousse l'appelle chez Renault où il obtiendra sa grande victoire de 1978 avec



Parade aux Champs Elysées avec D Pironi et l'Alpine gagnante du Mans 1978

Didier Pironi sur l'Alpine A442 qui était présente aux Classic Days cette année. Pironi terminera la course si épuisé qu'il s'évanouit à l'arrivée et ne peut monter sur le podium. JP Jaussaud à cette même période joue le rôle de pilote d'essai de la Renault F1 pour épauler Jean Pierre Jabouille espérant peut être un volant officiel qui sera attribué à René Arnoux pour 1979. En 1980 retour chez Rondeau pour sa deuxième victoire au Mans en compagnie de Jean Rondeau: 2 victoires au Mans 1978 et 1980 100% Françaises, voiture et pilotes.



Avec Jean Rondeau sur le podium du Mans 1980



La Triumph Dolomite production 1979

JP Jaussaud se distinguera dans le Championnat de France des Voitures de Production qu'il remporte en 1979 avec une Triumph Dolomite de l'équipe René Metge, il court ensuite pour Ford, Alfa Romeo, BMW... Dans les années 80 il participe aussi au Paris Dakar sur Renault Rodéo, Mercedes, Lada Niva, Mitsubishi et même camion Hino !

Jean-Pierre Jaussaud a continué la compétition jusqu'en 1992, pour devenir ensuite instructeur de course. Il est resté

cependant actif en démonstration jusque dans les années 2000. Son seul regret aura certainement été de n'avoir jamais couru en Formule 1 en dehors d'une course hors championnat sur une ancienne Surtees à Nogaro en 1979; grâce à l'EPAF il a pu aussi piloter en démonstration la Matra F1 MS10 à Angoulême ou Montlhéry.

Jean Pierre Jaussaud a rejoint le paradis des pilotes disparus où il va pouvoir reposer en paix et retrouver ses coéquipiers de victoire au Mans Didier Pironi et Jean Rondeau et les nombreux anciens Matraciens avec lesquels il a démarré son impressionnante carrière.



Paris Dakar sur Mercedes





Les ZFE-m

Les ZFE-m (Zone à Faible Emissions-mobilité) c'est-à-dire les zones où la circulation est interdite aux véhicules anciens dans les villes pour améliorer la qualité de l'air (réduction des oxydes d'azote NOx et des particules fines en particulier) commencent à se mettre en place. Elles ont été instaurées par loi LOM (Loi d'Orientation des Mobilités) votée fin 2019 et remplacent les anciennes ZCR (Zones à Circulation Restreinte). Elles sont déjà en vigueur dans les Agglomérations de Paris, Grenoble et Lyon et vont l'être au plus tard fin 2021 dans sept autres Métropoles: Aix-Marseille, Nice, Toulon, Montpellier, Rouen, Toulouse et Strasbourg. Ce mois de Juillet 2021 vient d'être approuvée la nouvelle loi Climat-Résilience qui doit étendre ces ZFE-m à toutes les Agglomérations de plus de 150 000 habitants, ce qui va concerner 33 nouvelles villes dont Nantes, Angers, Bordeaux, Orléans, Lille ou encore Nancy et ceci au plus tard fin 2024.



L'objectif est d'interdire dans un périmètre fixé par chaque Métropole autour du centre ville, la circulation des véhicules les plus anciens en se basant sur la classification Crit'Air.

Le calendrier minimal est pour les 10 premières Métropoles d'aboutir à une interdiction de circulation pour :

- les véhicules Crit'Air 5 en 2023 (Diesel commercialisé entre le 1er juillet 1997 et le 31 décembre 2000) ;
- les véhicules Crit'Air 4 en 2024 (Diesel entre 2001 et 2005) ;
- les véhicules Crit'Air 3 en 2025 (Diesel entre 2006 et 2010 et Essence entre 1997 et 2005).

Il est évident que les véhicules antérieurs à 1997 et qui n'ont pas droit à une vignette Crit'air sont soumis aux mêmes restrictions que les Crit'Air 5.

Donc en résumé l'objectif minimum est à terme d'interdire dans ces zones la circulation de tous les véhicules Diesel antérieurs à 2011 et tous les véhicules Essence antérieurs à 2006.

Mais chaque Métropole est libre de mettre en place des règles plus strictes (comme c'est le cas à Paris par exemple) et, à condition de ne pas dépasser les valeurs limites de qualité de l'air, elle est libre aussi de négocier des dérogations; l'interdiction peut être valable 7 jours sur 7, 24 heures sur 24 ou seulement certains jours ou à certaines heures.

Par exemple pour l'Agglomération Parisienne, depuis le 1er juin 2021, tous les véhicules Crit'Air 4, 5 et sans vignette sont interdits de circulation de 8h à 20h, du lundi au vendredi pour les véhicules particuliers, les utilitaires légers, les voiturettes et les deux et trois-roues, toute la semaine pour les poids-lourds, bus et cars. Il est prévu que ces restrictions de circulation s'étendent aux véhicules



Crit'Air 3 au 1er juillet 2022, aux véhicules Crit'Air 2 au 1er janvier 2024 et à l'ensemble du parc non propre d'ici 2030. Par ailleurs Paris, suite à négociation avec la FFVE, a accordé une dérogation aux véhicules de collection, c'est-à-dire ceux qui ont un certificat d'immatriculation (carte grise) collection (CIC).

Les représentants de la FFVE sont en négociation avec chaque Métropole concernée pour essayer, comme à Paris, d'obtenir une dérogation aux ZFE-m pour les voitures de collection (plus de 30 ans AVEC certificat d'immatriculation collection CIC), argumentant que ces véhicules roulent peu, que leur contribution à la pollution de l'air est négligeable et qu'ils représentent un patrimoine technique à préserver.

Donc la seule chance pour nos voitures anciennes de pouvoir encore circuler dans ces zones est d'avoir une carte grise collection et que la dérogation pour ces dernières soit accordée par les Métropoles: la carte grise collection deviendrait elle le «pass sanitaire» des anciennes? Bien sûr les centres ville ne sont pas le terrain de jeu favori des anciennes mais certaines y ont leur garage et il est parfois nécessaire de les traverser ou de s'y rendre pour des rassemblements.

Sachant par ailleurs que la loi LOM prévoit la fin de la vente des voitures à moteur thermique (incluant bien sûr les hybrides) en France en 2040 et que la Commission Européenne souhaite avancer cette échéance à 2035, l'avenir de nos loisirs automobiles apparaît quand même bien sombre et bien compromis....bonne raison pour profiter au maximum du temps présent!

Une rue François Cevert à Magny Cours



Vendredi 07 Mai 2021 à Magny Cours, inauguration, à proximité du circuit, d'une rue François Cevert en présence d'Anthony Beltoise son neveu – fils de sa sœur Jacqueline Cevert Beltoise – de son frère Elie Cevert et du Maire de Magny Cours.

François Cevert, immense pilote Français de Formule 1, mort en course, le samedi 6 octobre 1973, au

volant de sa Tyrrell, lors des essais qualificatifs du Grand Prix des États Unis, disputé à l'époque sur le circuit de Watkins Glen dans l'état de New York Piste où, curieux destin, deux ans plus tôt il avait triomphé remportant, le Dimanche 03 octobre 1971, ce GP des USA!

Mais François fut aussi un excellent pilote d'endurance chez Matra, marque avec laquelle il remporta de nombreuses victoires et contribua au titre mondial décroché par la firme de Vélizy en 1973.



GP de l'Age d'Or à Dijon 04/06 Juin 2021



Reprise des manifestations Peter Auto en ce début du mois de Juin 2021 avec le GP de l'Age d'Or sur le circuit de Dijon. Le temps a été mitigé entre soleil et pluie. De très belles voitures étaient au rendez vous particulièrement en Sports Prototypes des années 60/70. Les moteurs V12 étaient de sortie avec la Matra MS 650 EPAF de M. John of B. et une Ferrari 312 P de 1969; les V8 Ford n'étaient pas en reste avec une Ligier JS2 et une Inaltera.



Pièces détachées

Un site internet spécialisé pour les pièces d'Estafette et de 4L:

<https://www.vehicules-anciens.fr/fr/>

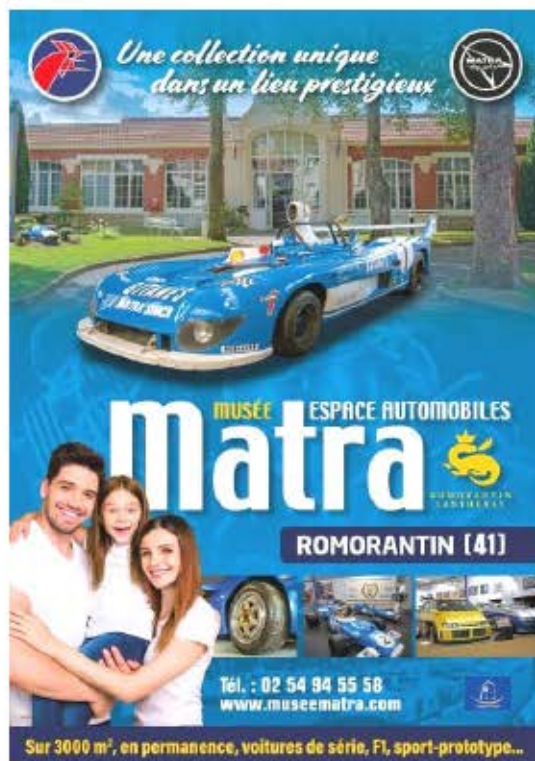


vehicules-anciens.fr
specialiste Renault Estafette & R4



Le Musée Matra est ouvert

Depuis le 19 Mai le Musée Matra de Romorantin est ré-ouvert. Il n'y aura pas cette année d'exposition particulière.



Musée Matra officiel
22 h · 🌐

🔔 Réouverture ! 🎉

La date de réouverture du musée Matra tardant, il n'était plus possible d'organiser cette année l'exposition « Les Légendes du Rallye ». L'équipe du musée Matra, loin de baisser les bras, n'abandonnera pas ce projet. Il sera donc reconduit pour la saison 2022 afin de ne pas brider l'ampleur de la prospection de véhicules mise en route début 2020 et le caractère commémoratif de cet événement, prévu pour fêter les 20ans d'existence du musée.

Pour la saison 2021, le musée Matra sera dans sa configuration traditionnelle, c'est-à-dire exclusivement axée sur la mise en valeur de notre marque emblématique. De plus, les visiteurs de tous âges auront le plaisir de flâner dans une boutique avec une offre renouvelée, comprenant de nouveaux articles souvenirs, des vêtements et autres accessoires.

3000 m², dont le tiers en espace de déambulation selon un itinéraire balisé en sens unique et pourvu de points d'approvisionnement en gel, attendent impatiemment la venue des Romorantinois et amis de tous horizons passionnés de Matra !

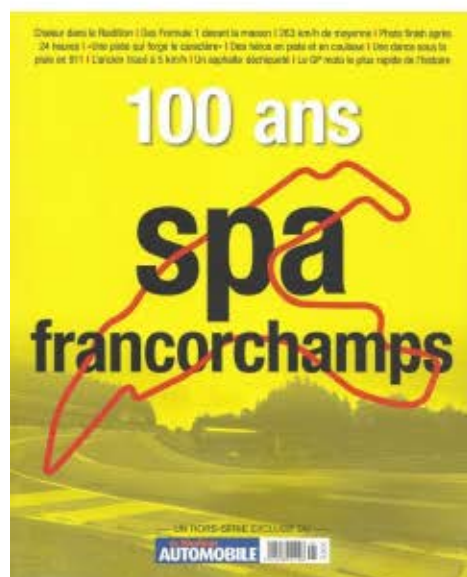
🕒 **Horaires d'ouverture du musée**
Toute l'année : Ouvert du lundi au vendredi de 9h à 12h et de 14h à 18h. Samedi et dimanche de 10h à 12h et de 14h à 18h.
Fermé le 25 décembre.
Du 1er juillet au 31 août : ouvert 7j/7 Du lundi au vendredi de 9h à 12h30 et de 13h30 à 18h. Samedi, dimanche et jours fériés de 10h à 12h30 et de 13h30 à 18h. Voir moins

Vente aux enchères

Le 20 Juin dernier lors de la vente aux enchères d'été Aguttes une Matra Djet 5S de 1965 s'est vendue 47.560 €.



L'exploit d'Henri Pescarolo à Spa en 1973



Cette année le circuit de Spa Francorchamps fête ses 100 ans, un numéro spécial du magazine Belge Le Moniteur Automobile retrace les grands événements qui ont marqué son histoire: parmi eux le record du tour absolu du grand circuit de 14 kms établi par Henri Pescarolo en 1973 avec sa Matra 670. Autodiva consacre un article complet à cet exploit dans son N°47 d'Avril-Juin 2021.



10 MOMENTS MÉMORABLES (1)



262,46 KM/H (1973)

Henri Pescarolo signe au volant de sa MS670B du constructeur de fusées Matra – ce n'est pas un hasard – le tour le plus rapide de tous les temps (hors circuits ovales) lors des 1.000 Km de Spa. Le pilote français avale les 14,1 kilomètres à une vitesse moyenne extraordinaire de plus de 262 km/h. Cette moyenne n'était battue qu'en 2018 par Kimi Räikkönen sur le circuit de Monza. Les sport-prototypes d'alors sont des F1 carrossées. Et les pilotes de référence proviennent aussi de la catégorie reine. Le Parisien est très à l'aise au volant de son proto bleu, qui dispose d'un 3 litres V12 et d'un châssis exceptionnel. «La Matra adorait les courbes



rapides. Dans Burnenville, malgré l'asphalte dégradé, nous pouvions passer à 300 km/h. Nous étions les rois de cette piste». Cette course, «Pesca» n'allait cependant pas la gagner puisqu'il était trahi à deux reprises par un pneu. Mais ce record du tour en course, il allait tenir quasiment un demi-siècle. Notez bien qu'à cette époque, on ne tenait pas compte des chronos en qualifications. Ainsi, le chrono record signé la veille par Jacky Ickx sur sa Ferrari 312 PB reste officiel. Notre compatriote est dans les faits le pilote à avoir bouclé le tour le plus rapide de l'histoire sur l'ancien tracé avec une moyenne de 263,41 km/h.



GP de France Historique 11/13 Juin 2021



Mi Juin, s'est déroulé pour la première fois sur le circuit Paul Ricard le Grand Prix de France Historique organisé par HVM (les deux précédentes éditions s'étaient tenues à Magny Cours). Le public y était admis dans la limite de 5000 personnes, avec présentation d'un pass

sanitaire.

Ce n'était sans doute pas évident pour les organisateurs en cette période de timide reprise en «sortie» de pandémie de savoir à l'avance si l'évènement allait pouvoir accueillir des spectateurs ou s'il se tiendrait à huis clos. Par ailleurs le Grand Prix de France de Formule 1 qui devait avoir lieu deux semaines plus tard a dû être avancé d'une semaine à la demande des instances de la F1. Tout ceci peut expliquer que, si les plateaux des concurrents étaient nombreux (onze au total) et bien fournis, quasiment aucune animation en dehors des courses n'avait été prévue pour les spectateurs, c'est bien dommage pour une manifestation historique de cette ampleur et surtout qu'elle correspondait au 50^{ème} anniversaire du premier GP de France sur ce circuit en 1971.

Les paddocks étaient accessibles mais les plus belles voitures se trouvaient dans les stands où l'autorisation d'accès était pour le moins floue; les portes arrières des stands étant ouvertes on pouvait s'y glisser pour prendre des photos mais pas toujours avec le sentiment d'y être vraiment le bienvenu... bref une certaine impression de «pourrait mieux faire» surtout que le billet d'accès pour le week-end complet n'était quand même pas donné: 99 euros.

Les plateaux comportaient sept groupes de monoplaces avec toute l'échelle des catégories: Formule Junior, Formule Ford, F3 et Formule Renault, F2, et 3 plateaux de F1 (avant 1966, 1966-1985, et un troisième plateau de grosses monoplaces des années 2000 mélangeant F1, GP2, Indy, Renault/Nissan 3,5 litres etc...). Il y avait aussi un très gros plateau de Lotus Seven avec 60 voitures et trois plateaux de GT/Protos: années 50/60, 60/70 et 2000.



Le plus beau plateau était celui des F1 3 litres atmosphériques de 1966-1985 avec essentiellement des moteurs V8 Ford Cosworth sauf pour la Matra MS120B 1971 de Nicolas Matile qui avait fort à faire car elle se retrouvait être une des plus anciennes du plateau dominé par les Williams et Lotus des années 80.



Nicolas Matile et sa Matra MS120B 1971





Mr John of B. était présent avec une Matra MS 120 C 1972 qui n'a pas tourné, une Ligier Ford JS11 de 1979 et une Lola 1500 cc de 1962... un magnifique stand, le premier de la ligne, et un énorme camion motor-home...

Du beau spectacle quand même avec quelques autres F1 à droite et à gauche en exposition statique. Très peu de pilotes vedettes invités; Jean Pierre Jarier était présent pour les commentaires des courses de Formule 2, on dit que Jean Alesi est aussi passé, mais il est difficile d'être partout à la fois, car si l'on se trouve dans le paddock on ne voit pas la piste et lorsqu'on va dans les tribunes, toutes à l'extérieur du circuit, on se retrouve très loin du paddock.



L'impressionnant matériel de M John of B. dans le stand N°1: Matra MS 120C, Ligier JS11, et transporteur de première classe

Albi Historic Tour 09/11 Juillet 2021



Important d'aller en ce moment à Albi lorsqu'il s'y déroule une manifestation car le circuit est menacé de fermeture administrative suite à des actions en justice de riverains pour cause de dépassement de niveau sonore... La manche de l'Historic Tour a cependant pu avoir lieu en ce week-end chaud et ensoleillé de Juillet. Assez peu de spectateurs présents, malheureusement pour les organisateurs qui venaient d'être honorés fin Juin d'une plaque distinctive «Lieu de l'Histoire de l'Automobile» par la FFVE. Les plateaux habituels du championnat de France Historique étaient présents avec de belles voitures.





Parmi elles une DB HBR5 avec des peintures de guerre semblables à celles des Matra 630 du Mans 1967 (Beltoise Servoz) et 1968 (Pescarolo Servoz). Cette DB a appartenu à Antoine Laureau, le petit fils de Gérard Laureau, avec laquelle il est venu à l'AG RBMS 2016 et a fait le Tour Auto Classic 2019 (cf Bulletin RBMS N°99 de Mai 2019). J'ai eu le plaisir de bavarder avec l'un de ses pilotes actuels, Philippe Boutevin, ancien motoriste de chez Matra et Peugeot et qui est ravi d'évoquer ses souvenirs de cette belle époque. Il partageait le volant de la DB avec son actuel propriétaire, Arnaud Dupin.



Philippe Boutevin et la DB HBR5



Christian en plein boom

Autre rencontre dans le paddock, un habitué de l'Historic Tour, notre ami Christian Péan qui veille avec grand soin sur la Martini Formule Renault Turbo de Lionel Robert qui se bagarre toujours aux avant-postes de sa catégorie dans les courses regroupant les Formule 3 et des Formule Renault, dans ces courses on note aussi la présence du grand patron de PSA Carlos Antunes Tavarès.



Carlos Antunes Tavarès



Lionel Robert et sa Martini FR Turbo

Dans le peloton des maxi 1300, le Jet d'Olivier Comelli est toujours là fidèle au poste, lui aussi mariant le bleu Matra au vert fluo!



Le Jet d'Olivier Comelli



Nogaro Classics par Peter Auto



Il est toujours agréable de se rendre à Nogaro: la campagne y est belle, la gastronomie savoureuse, et l'ambiance toujours chaleureuse. Peter Auto nous a fait la surprise d'y organiser en ce mois de Juillet pour la première fois une de ses manifestations avec ses célèbres séries de GT et Prototypes allant des années 50 jusqu'aux années 2000. On ne présente plus les organisations de Peter Auto: Le Mans Classic, le Tour Auto Optic 2000 et différents autres week-ends « Classic » sur des circuits prestigieux comme Dijon, Spa, Monza, Estoril ou Le Castellet sans parler des rassemblements comme Chantilly Arts et Élégance.



Arrivé sur le circuit et après avoir sacrifié au désormais rituel du pass sanitaire, surprise, les parkings dévolus aux voitures anciennes des clubs et des spectateurs sont presque vides au point que toutes les voitures modernes garées à l'extérieur auraient pu y stationner. Même impression en arrivant dans les paddocks réservés aux concurrents, ce n'est pas l'affluence.

En fait il y a moins d'une centaine d'engagés pour six plateaux. Si trois d'entre eux sont assez fournis avec une vingtaine de voitures chacun (Sixties Endurance, Heritage Touring Cup et Classic Endurance Racing), les trois autres sont bien maigres avec une dizaine d'engagés (The Greatest Trophy, Fifties Legends et Endurance Racing Legends). Au fil de la journée le parking des clubs s'est un peu garni mais ne doit compter lui aussi qu'une petite centaine de voitures.

Effet Covid? Entrave de circulation des concurrents britanniques? Date en plein été peu idéale dans le Sud Ouest où les spectateurs ont plutôt tendance à aller au bord de la mer ou à la montagne? Bref c'est bien dommage pour les organisateurs car les voitures présentes sont magnifiques et d'une présentation irréprochable. Mais il est évident qu'une course à moins de dix voitures et d'un niveau inégal devient vite ennuyeuse et se transforme en simple démonstration. Le plaisir est quand même évident dans les paddocks 100% accessibles (y compris Stands et Pit Lane).

Les trois « gros plateaux » ont cependant donné lieu à des courses intéressantes.

La palme revient aux « Heritage Touring Cup » c'est-à-dire les voitures qui se disputaient le Championnat d'Europe de Tourisme dans les années 70/80. On y retrouve les Ford Capri 2600 RS, Ford Escort 1600 RS, BMW 3.0 CSL et autres Ford Mustang, Jaguar XJR ... beaucoup de concurrents Allemands, Belges et Suisses; le bruit strident des 6 cylindres Ford et celui plus rauque des BMW. Course d'une heure avec arrêt obligatoire de deux minutes (avec changement ou pas de pilote) à mi-course, donc très agréable à suivre depuis la terrasse qui surplombe les stands.

Même satisfaction pour la course des « Sixties Endurance » qui regroupe des GT des années 50 à 65 avec Cobra, Jaguar E, TVR, Porsche, Lotus Elan, Ford Mustang, Austin Healey... Seule la durée de deux heures semble trop longue pour ce type de course générant pas mal d'abandons.

Enfin le plateau du « Classic Endurance Racing » regroupait les GT et Prototypes entre 1966 et 1981 principalement dominé par les barquettes 2 litres Lola, Chevron, Toj, Cheetah plus deux Lola T70, une Porsche 908, une de Tomaso Pantera et hélas pas de Matra.....

Dans les parkings des clubs, une seule Matra 530 Jaune Soleil bien isolée à proximité de la tente de la FFVE qui avait rassemblé quelques autres beaux spécimens anglais, italiens et allemands.

Espérons que Peter Auto renouvellera l'expérience à Nogaro à une autre date et dans un meilleur contexte.





Les Classic Endurance Racing



Les Sixties Endurance



Les Heritage Touring Cup



La FFVE et les Clubs





Par Jacques Augier

Petite Balade en Lauragais



En ce premier Dimanche de Juin et après de longues semaines de restriction de circulation, il nous tarde de sortir un peu nos voitures. L'occasion pour un petit groupe d'amateurs et possesseurs de Djet/Jet



roulant ou en passe de l'être prochainement, d'origines diverses mais résidant tous en région Toulousaine, de se rassembler à la limite de la Haute Garonne et de l'Aude, au sud du Canal du Midi, dans le secteur de Villefranche de Lauragais et



du seuil de Naurouze où se partagent les eaux vers la Méditerranée et l'Atlantique. Le Lauragais, vaste territoire à l'Est de Toulouse, délimité par les villes de Toulouse (Haute Garonne), Castres (Tarn), Carcassonne (Aude) et Pamiers (Ariège), terres agricoles fertiles dont le pastel fit la richesse au 16^{ème} siècle et lui donna le nom de Pays de Cocagne, également grenier à blé du Languedoc, avec comme axe central le Canal du Midi et de nos jours l'A61, portion de l'Autoroute des deux mers, reliant Toulouse à Narbonne; région très vallonnée et sillonnée par un réseau dense de petites routes étroites et sinueuses

idéales pour les «anciennes» où il est possible de prendre du plaisir à conduire sans enfreindre les limitations de vitesse. A l'initiative de notre organisateur, Bruno, passionné de voitures anciennes depuis sa jeunesse et délégué régional de la FFVE, nous sommes dix à nous retrouver dans six voitures pour une boucle d'une grosse centaine de kilomètres. Trois Djet/Jet sont présents dont un René Bonnet et deux Matra, une Austin Healey 3000 et deux plus récentes Avantime et Peugeot RCZ.



Cela fait un beau petit groupe de bonne humeur et qui ne passe pas inaperçu avec ses couleurs vives. Un démarrage vers 10 heures, tous derrière l'Austin qui est notre voiture pilote, quasiment personne sur la route, des paysages magnifiques et verdoyants, une halte à mi parcours pour boire un verre au



bord du Canal du Midi dans une agréable auberge, puis reprise de la route qui évoque parfois les paysages d'Irlande pour finir sur la terrasse d'un restaurant de village bien animé et rentrer en suite chacun chez soi après une superbe journée. Aucun incident mécanique, parfait respect de la réglementation, il était de toutes manières impossible de rouler à plus de 80 km/h sur ces tourniquets... Un grand merci à Bruno et son épouse Brigitte pour ce beau Dimanche comme on aimerait en vivre souvent !





1981, le baroud d'honneur du V12

Par Jacques Augier

14 décembre 1974: Jean Luc Lagardère organise une conférence de presse à Vélizy pour annoncer que Matra arrête la compétition. Tous les objectifs annoncés dix ans auparavant par le même homme à la tête d'une société au nom peu connu du grand public qui venait de reprendre le très artisanal petit constructeur René Bonnet avaient été tenus: Champion du Monde pilotes et constructeurs de Formule Un en 1979, deux fois Champion du Monde des constructeurs Sports Prototypes en 1973 et 1974, trois fois vainqueur des 24 heures du Mans de 1972 à 1974, plus les nombreux titres de Champion d'Europe et Champion de France... La coupe était bien remplie, et il était sage d'un point de vue industriel de se retirer en pleine gloire même si ce choix allait consterner tous les amateurs de sport automobile. Un petit bémol cependant, Matra n'avait pas pu imposer son moteur V12 dans un Grand Prix de F1 de championnat du monde et ce moteur ne comptait qu'une seule victoire dans un Grand Prix hors championnat en Argentine début 1971.

10 décembre 1974 - Conférence de presse pour annoncer aux journalistes l'arrêt de la compétition chez Matra. De G à D : Philippe Chassagny, Georges Martin, Jean Luc Lagardère, Bernard Boyer et Jean Pierre Beltoise.



L'équipe compétition était alors partagée en deux groupes d'une quarantaine de personnes chacun: le département moteurs à Vélizy dirigé par Georges Martin et le département structures (tout le reste de la voiture plus l'exploitation en piste) à Signes dans le Var dirigé par Bernard Boyer.

Boyer allait se battre pour maintenir en vie «son» usine de Signes et les emplois associés, car un sondage parmi le personnel indiqua que 25 sur 40 voulaient rester sur place; quelques uns rejoignirent Matra Automobile dont Jean Louis Caussin, d'autres furent détachés chez Ligier. Le site va reprendre les fabrications mécaniques d'armement conventionnel aéroporté de Salbris. Les bâtiments loués à Paul Ricard jusque là vont être rachetés par Matra, les effectifs vont progressivement s'accroître jusqu'à atteindre plus de 260 personnes au plus fort de l'activité en 1982. Hélas la charge déclina par la suite au point qu'en 1991 la direction de Matra décida de regrouper les productions sur le seul site



de Salbris et de fermer Signes ce qui fut effectif en 1992. Le site avait vécu 20 ans toujours dirigé par Bernard Boyer qui pouvait prendre une retraite bien méritée.

Georges Martin, de son côté, argumenta auprès de Jean Luc Lagardère que l'activité moteurs était critique et que si elle s'arrêtait totalement il ne serait ensuite plus possible de la relancer. Le savoir faire de motoriste pouvait aussi être utile à Matra Automobile. Il eut gain de cause et put maintenir une équipe réduite de veille de 17 personnes avec un budget limité, à charge pour lui de trouver des clients externes pour alimenter ce groupe. L'équipe continua à développer le V12 pour toujours améliorer ses performances.

Les années précédentes, Matra avait été approché par différents constructeurs pour pouvoir utiliser le V12, Georges Martin reprit contact avec certains d'entre eux pour relancer les discussions. Deux candidats allaient se préciser, tous deux pour équiper des châssis de F1:

- UOP Shadow, équipe américaine appartenant à Don Nichols et basée en Angleterre, court en Formule 1 depuis 1973 et engage en 1975 deux voitures type DN5 à moteur V8 Ford Cosworth pour le Gallois Tom Pryce et le Français Jean Pierre Jarier; ce dernier est un excellent intermédiaire entre Matra et Shadow puisqu'il a couru toute la saison 1974 de Sports Prototypes sur Matra 670 avec Jean Pierre Beltoise comme coéquipier.
- Guy Ligier, Vichyssois, ancien rugbyman, entrepreneur de travaux publics, pilote polyvalent de prototypes et monoplaces, constructeur depuis 1969 de voitures de Grand Tourisme et Sport Prototype (les Ligier JS1, 2 et 3) et qui rêve de se lancer en Formule 1, voit une opportunité avec l'arrêt de Matra de reprendre son «sponsor» SEITA/Gitanes et de renforcer son équipe technique par des spécialistes Matra et pourquoi pas d'utiliser le moteur V12.



Don Nichols et Tony Southgate, patron et ingénieur de l'équipe Shadow, avec leurs nouveaux « associés », Jean-Pierre Jarier et Jean-Luc Lagardère.

Avec Shadow les discussions traînent en longueur et l'équipe n'est pas du tout pressée de signer un contrat, elle souhaite d'abord faire des essais avant de s'engager. Si le patron Don Nichols et le pilote J.P. Jarier sont plutôt enthousiastes, les ingénieurs anglais, dont leur responsable Tony Southgate, sont moins convaincus de l'intérêt du V12 Matra par rapport au V8 Cosworth. Matra veut rester fournisseur de moteur et faire payer ses prestations et Shadow veut bien sûr le maximum de prestations sans bourse délier. L'installation d'un moteur nécessite la réalisation de nombreux éléments «périphériques» comme les échappements, les radiateurs, le réservoir d'huile, les circuits d'eau et huile, le circuit d'alimentation en essence ... et tout le jeu consiste à définir qui définit, qui fabrique et qui est responsable de quoi.



MATRA ENTRE EN SCENE



Silverstone : Jarier fait faire à la nouvelle Shadow-Matra DN7 ses premiers tours de roues.

par Johnny Rives, de l'Équipe

Enfin en Juillet 1975 une séance d'essai a lieu à Silverstone d'une Shadow équipée du moteur V12 et pilotée par J.P. Jarier: la voiture est baptisée DN7, son châssis est très similaire à celui de la DN5 à moteur Ford Cosworth.... Jarier est heureux du comportement de la voiture et de la souplesse du moteur. Georges Martin et Jean François Robin sont moins optimistes car ils constatent que les fameux «périphériques» réalisés par Shadow, en particulier réservoir d'huile et échappements sont assez loin de ce qu'ils avaient recommandé. La voiture perd de l'huile et est obligée de s'arrêter souvent faute de pression suffisante, elle s'avère aussi trop lourde mais personne ne semble vouloir y remédier.

JP Jarier, Shadow Matra DN7, Monza 1975



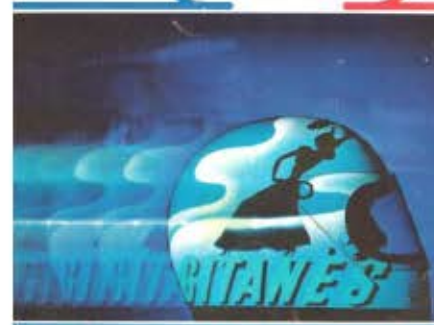
L'expérience fut finalement un fiasco. La Shadow DN7 Matra n'a participé qu'à deux Grand Prix en Autriche en Août et en Italie en Septembre. Lors des essais la DN7 Matra pilotée par J.P. Jarier s'est qualifiée deux fois en milieu de grille juste devant la DN5 Ford de Tom Pryce, mais les courses se sont traduites par autant d'abandons sur problème d'alimentation. La voiture était présente au GP des USA en Octobre mais ne participa qu'aux essais de la première journée, Jarier ayant réalisé de meilleurs temps le second jour avec la DN5 Ford choisit cette dernière pour la course.





ingénieur diplômé de l'INSA Lyon en Juin 1972 (Michel Tétu le concepteur des premières Ligier était parti chez Alfa Roméo); ce groupe comprenait en particulier Gérard Ducarouge promu directeur technique, Paul Carillo projeteur, Lionel Hublet chef mécanicien, Jo Salas mécanicien. Jean Pierre Beltoise joua le rôle d'entremetteur entre les trois partis: Ligier, SEITA, Matra. En 1975 il est pilote Ligier en Sports Prototypes: au Mans il partage une Ligier JS2 à moteur Maserati avec Jean Pierre Jarier (les 2 autres Ligier engagées cette année là avaient des moteurs Ford Cosworth). Au début le bureau d'études Ligier partit sur une monoplace avec moteur V8 Cosworth et avait l'espoir de participer aux GP de fin de saison 1975. Comme le dit Guy Ligier dans le N° de Sport Auto d'Avril 1975, J.P. Beltoise sera le pilote de développement et le pilote de la voiture unique qui courra fin 1975.

guy ligier
construit
la formule 1
française



Jean-Pierre Beltoise: pilote-essayeur de la Ligier F1. Il fera équipe l'an prochain avec un jeune pilote français.



Gérard Ducarouge: «J'aimais déjà la course automobile, mais je l'ai découverte chez Matra».



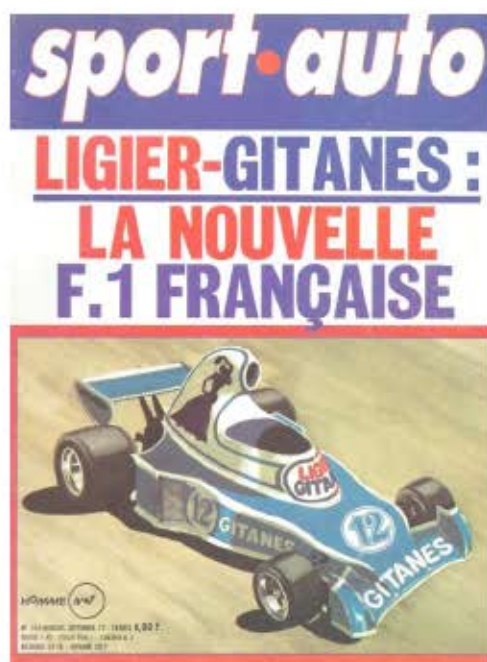
Michel Beaujon: «J'ai eu mon diplôme d'ingénieur en juin 72, en juillet je travaillais chez Ligier».

Pour les saisons suivantes Ligier prévoit d'engager deux voitures avec un jeune second pilote français sur lequel il puisse compter pour plusieurs saisons, permettant ainsi à J.P. Beltoise de se retirer lorsqu'il ne souhaitera plus conduire. Par ailleurs Ligier espère remplacer dans le futur le moteur V8 Cosworth par un moteur français et évoque Matra et Renault. Ligier annonce aussi que la coque sera fabriquée par la société Hurel Dubois (le premier employeur de Paul Carillo avant René Bonnet puis



Matra, Ligier... et un retour chez Matra!) et que les études aérodynamiques sont confiées à la SERA (Société d'Etudes et de Réalisations Automobiles) de Charles Deutsch au sein de laquelle Robert Choulet (ex concepteur de la Matra 640) est chargé du dossier.

Les choses allaient sensiblement évoluer dans les mois suivants car Matra conclut avec Ligier un accord de location entretien des moteurs V12 pour la saison 1976 pour un montant correspondant au budget interne alloué par JL Lagardère à Georges Martin, ainsi la pérennité de l'équipe moteurs était assurée. L'accord fut rendu public en Mai 1975. Il n'était plus alors question de courir en 1975, puisque les études châssis étaient à reprendre et, le budget moteur étant en augmentation, la perspective d'engager deux voitures s'éloignait.



Dans le numéro de Sport Auto de Septembre 1975 apparaît en couverture un dessin de la nouvelle Ligier: ce numéro est riche en informations Matra puisqu'il inclut une visite chez Ligier à Vichy alors que la nouvelle Formule 1 baptisée JS5 est en cours de réalisation, une interview de Georges Martin sur le retour de Matra en compétition, et le compte rendu du premier essai de la Shadow Matra F1 par Jean Pierre Jarier à Silverstone. On note sur

le dessin de la Ligier l'impressionnante prise d'air pour le moteur qui sera baptisée « bonnet phrygien » et qui résulte des études et essais aérodynamiques de la SERA : un magnifique emplacement pour afficher la « Gitane » de la SETTA ! La rigidité de la coque est mise en avant avec des couples transversaux en acier et des tôles en alu, mais son poids s'en ressent, aussi la chasse au poids sur tous les autres éléments est un objectif premier avec beaucoup d'utilisation de titane au détriment du coût. Il est confirmé que l'auto ne sera présentée officiellement qu'après des essais satisfaisants et que J.P. Beltoise fera ces essais et sera le pilote de la saison prochaine malgré son peu



LE RETOUR DE MATRA

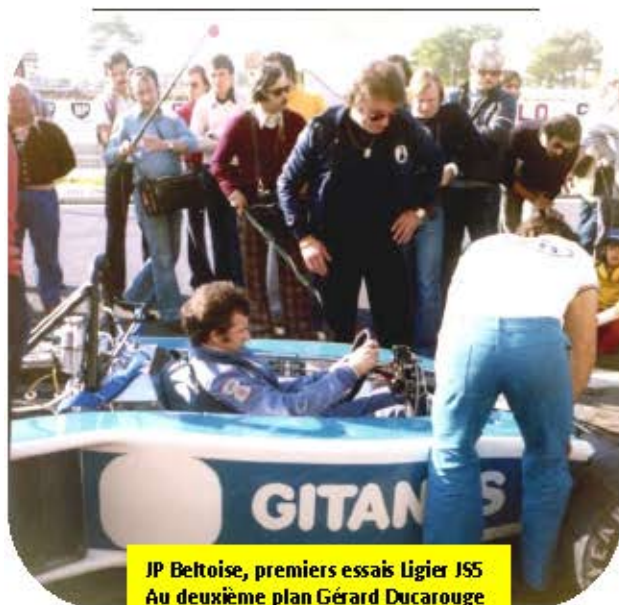
Interview de Georges Martin

de compétition en 1975 (4 courses sur Ligier JS2 en Protos et 3 courses de Formule 2).

Georges Martin confirme la fourniture des moteurs Matra V12 à Ligier, ceux-ci étant du type MS 73 optimisé et donnés pour une puissance de 500 ch. George Martin évoque un parc disponible d'une quinzaine de moteurs dont 5 déjà optimisés par rapport à 1974.



Enfin début Novembre 1975 la Ligier JS5 est prête pour ses premiers essais qui font l'objet d'un reportage dans le Sport Auto de Décembre. La voiture a fait un bref galop à Dijon pilotée par Guy Ligier le 04 Novembre puis elle est acheminée au Circuit Paul Ricard. Jean Pierre Beltoise va faire les premiers tests les 05 et 06



**JP Beltoise, premiers essais Ligier JS5
Au deuxième plan Gérard Ducarouge**

Novembre sur le petit circuit de 3,3 kms, mise au point progressive avec pneus durs et réglages itératifs des suspensions. Le moteur ne sonne pas clair à haut régime: il «pétarouille» comme dit Jean François Robin sans en trouver la cause malgré plusieurs changements de réglages et d'équipements. Les temps

au tour sont corrects, le meilleur en 1'12" très proche de ce qu'a fait Fittipaldi (Champion du Monde 1972 et 1974) quelques jours avant en pneus durs avec sa McLaren, mais Jean Pierre Beltoise donne des signes de fatigue.



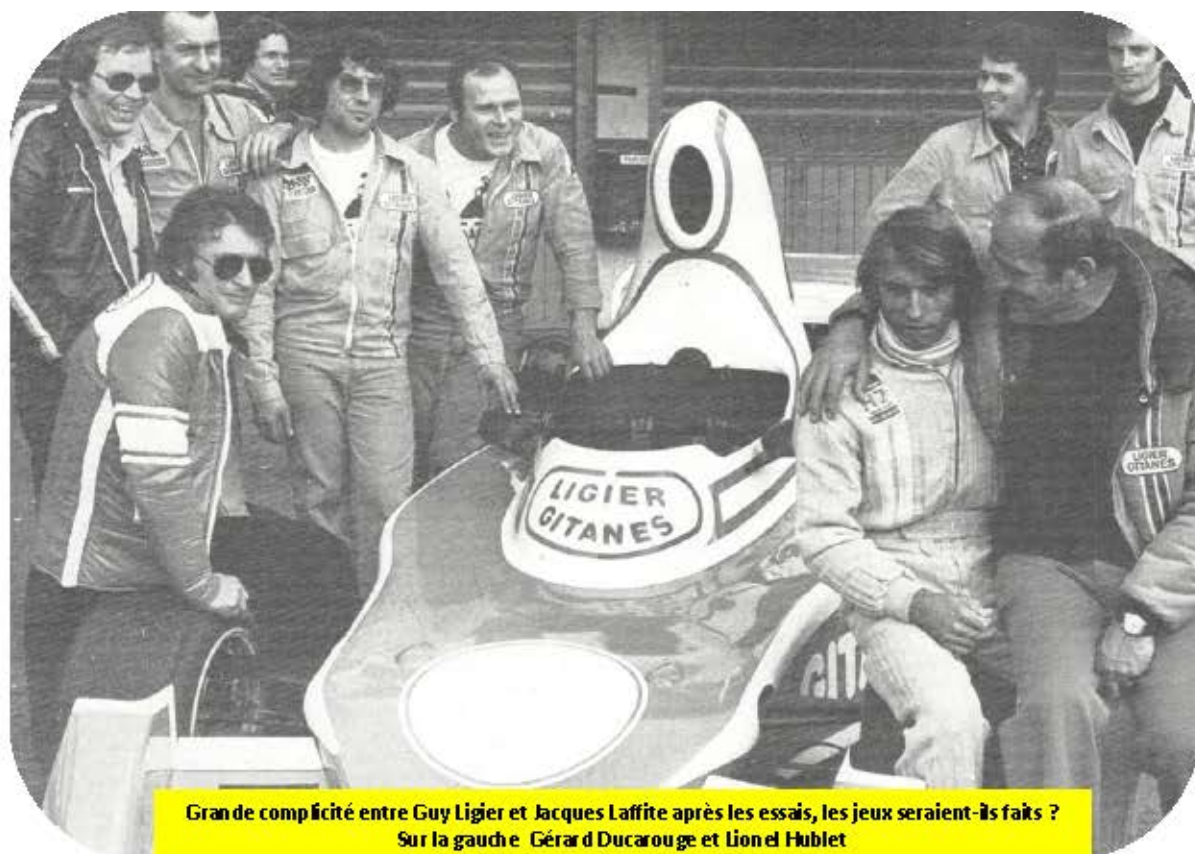
Mais voilà, Guy Ligier a convoqué d'autres pilotes d'essais: Jean Pierre Jarier et Jacques Laffite. Si Jarier se désiste au dernier moment, Laffite est bien présent et prend le volant de la Ligier les deux jours suivants: 07 et 08 Novembre. Le moteur a été changé dans la nuit du 06 au 07 dans les locaux de Matra Signes. En début de journée le nouveau moteur «pétarouille» comme le précédent mais après une intervention «pour voir» sur un relais derrière le tableau de bord, les choses rentrent dans l'ordre et les temps s'améliorent.



**Jacques Laffite succède à JP Beltoise
Circuit Paul Ricard Novembre 1975**

Après montage d'un train neuf de pneus tendres, Laffite parvient en fin de séance à réaliser 1'10"1 soit mieux que Fittipaldi avec les mêmes pneus. Beltoise demande à Ligier de pouvoir refaire quelques tours le lendemain. Le dernier jour, Laffite refait des séries de tours et finit par un temps de 1'11" en pneus durs mais on ne laisse pas Beltoise reprendre le volant. La séance se termine ainsi sans décision sur le choix du pilote de la saison prochaine. Beltoise se sent protégé par son contrat avec Ligier et Gitanes, Laffite espère qu'il y aura une voiture pour lui, mais les jeux semblent faits, il n'y a qu'à voir la photo où Ligier enlace Laffite avec un grand sourire à la fin des essais.





Grande complicité entre Guy Ligier et Jacques Laffite après les essais, les jeux seraient-ils faits ?
Sur la gauche Gérard Ducarouge et Lionel Hublet

Et effectivement Jean Pierre Beltoise ne pilotera plus la Ligier, quelques jours plus tard Jacques Laffite est officiellement désigné comme pilote officiel de la seule Ligier alignée en Championnat du Monde F1 1976. Le choix de Ligier peut se comprendre du fait de la différence de forme des 2 pilotes: Jean Pierre Beltoise, 38 ans, avait très peu couru en 1974 et pas du tout en F1, Jacques Laffite, 32 ans, venait de faire une très belle saison en étant Champion d'Europe de Formule 2, Champion du Monde de Sports Proto avec Alfa Romeo et pilote de F1 pour Williams avec une 2^{ème} place au GP d'Allemagne.

Le procédé de sélection ne fut néanmoins pas très élégant vis-à-vis de J.P. Beltoise dont la carrière en F1, interrompue fin 1974, subissait un coup d'arrêt définitif. Il allait en conserver de l'amertume et une certaine rancœur vis-à-vis de Guy Ligier et surtout de Gérard Ducarouge de ne pas l'avoir averti de ce «volant Ligier» bien que ce dernier s'en défende et dit l'avoir adjuré dès Juillet de se préparer à cette épreuve..... Beltoise trouvera refuge en 1976 dans le nouveau Championnat de France de



J.P. Beltoise, BMW production

Voitures de Production qu'il remportera au volant d'un coupé BMW 3 litres CSL et pour les 24 heures du Mans il fera partie de la nouvelle équipe Inaltera (voiture Grand Tourisme Prototype GTP à moteur V8 Ford Cosworth) montée par Charles James, Jean Rondeau et Vic Elford

avec comme équipiers nos deux membres d'honneur RBMS Christine Beckers et Henri Pescarolo, ainsi que Jean Rondeau et Jean Pierre Jaussaud.



Les deux Inaltera à l'arrivée des 24 h du Mans 1976



OPTIMISME CHEZ **LIGIER** GITANES

Après trois séries d'essais sur le circuit Paul Ricard, l'équipe Ligier-Gitanes et Jacques Laffite sont super-optimistes. Résumons ces essais :

1ère série pour la détermination du choix du pilote, sur le 3.3 km. Laffite tourne en 1'10".

2ème série avec un nouvel aileron et un radiateur plus épais : Laffite réalise 1'9"8.

3ème série sur le grand circuit de 5.8 km le museau a été modifié, les radiateurs d'eau sont devenus longitudinaux et le radiateur d'huile est reporté à l'arrière. Laffite réalise 1'46"8 alors qu'avec les mêmes pneus, en juillet, Lauda avait tourné en 1'47"84.

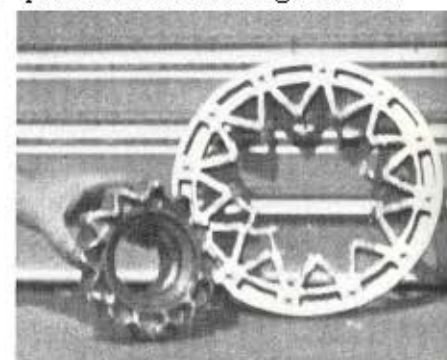
La voiture courra en Argentine sous cette forme et Matra espère améliorer encore la puissance du moteur.

Tout cela est très encourageant et nous donnons rendez-vous à nos lecteurs dans le prochain numéro pour la première sortie de la Ligier-Gitanes à Buenos Aires.



Après des essais d'hiver prometteurs sur le circuit Paul Ricard où les temps sont tombés, la saison 1976 démarre au Brésil à São Paulo fin Janvier. Aux essais, Laffite se qualifie en milieu de grille mais est victime de rupture de jante arrière (BBS) qui provoque sa sortie de piste à grande vitesse, heureusement sans dommage pour lui. Pour arranger le tout Ducarouge tombe malade et c'est Jean François Robin qui le supplée dans ses fonctions. Dans la nuit, des nouveaux voiles de jante seront fabriqués par des usiniers de

l'équipe Copersucar (Fittipaldi) qui a ses ateliers à proximité, sous la supervision et les directives de Georges Martin et Guy Ligier qui mettent même la main à la patte pour aider à découper les ébauches! La Ligier réussit à prendre le départ mais devra abandonner sur rupture de sa commande de boîte de vitesses.



La roue B.B.S. de la Ligier : le moyeu s'est détaché du voile. Ligier utilisera des Speedline italiennes dès le prochain G.P.



J.Laffite et la Ligier JS 5 au GP du Brésil

Les progrès vont se manifester rapidement: premiers points lors de la 3^{ème} course à Long Beach aux Etats Unis (4^{ème} place); premier podium en Belgique à Zolder (3^{ème} derrière les deux Ferrari); première pôle position en qualification en Italie à Monza où la puissance du V12 peut s'exprimer; Laffite finit 7^{ème} au Championnat du Monde pilotes et Ligier 5^{ème} chez les constructeurs, Laffite a fait trois podiums au total: celui de Belgique, puis 2^{ème} en Autriche et 3^{ème} en Italie. A noter que très vite dans la saison, dès le début des Grand Prix Européens au mois de Mai, la voiture a abandonné son beau «bonnet phrygien» pour une prise d'air de taille beaucoup plus modeste: la Gitane a dut être rétrécie et est passée de la couleur noire sur fond blanc à blanc sur fond bleu!



En Belgique le bonnet phrygien a disparu et la Gitane a rétréci !



Difficile d'évoquer cette saison 1976 sans parler du grand duel pour le titre de champion du monde entre Niki Lauda (Ferrari) et James Hunt (Mc Laren) avec le terrible accident de Lauda au Nürburgring dont il gardera à vie les stigmates sur son visage: ce duel a fait l'objet du film Rush.

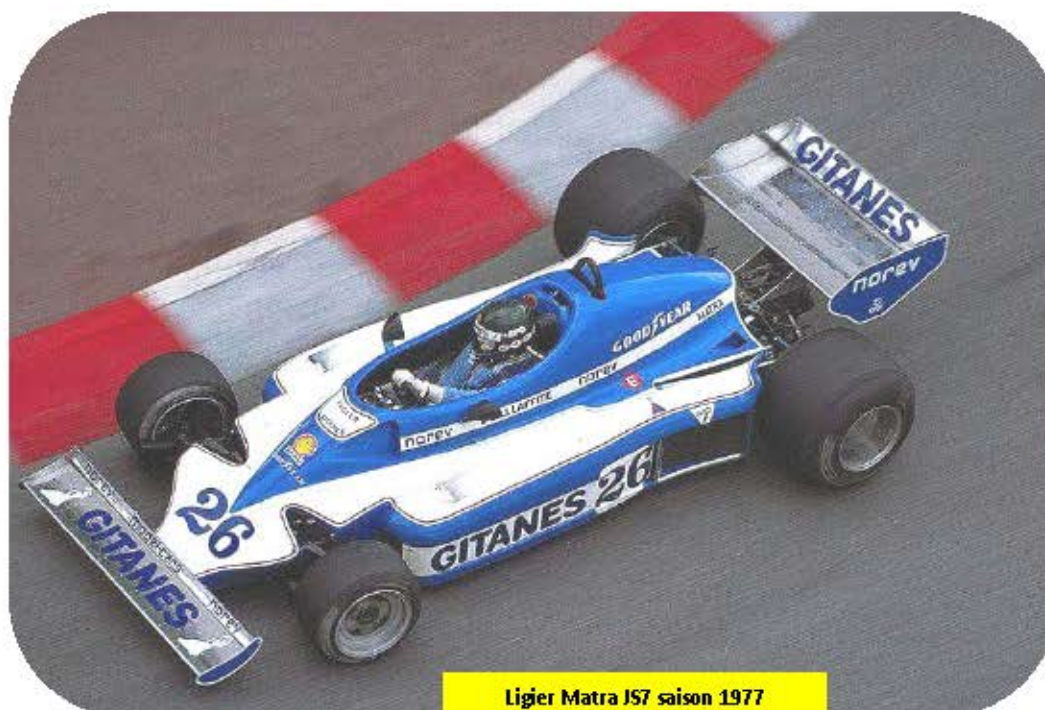
Georges Martin et Jean François Robin jugent assez durement Jacques Laffite en cette fin de saison: il est rapide combatif et sûr en course mais peu impliqué dans la mise au point de sa voiture, un gentleman driver, un type merveilleux mais difficile à gérer et à faire travailler de manière rigoureuse. Jacques Laffite de son côté plaide un certain manque de concentration sur la Formule 1 à cause de son engagement en parallèle en Sports Prototypes avec Renault et ceci du fait du salaire un peu maigre que lui allouait Ligier!



Moteur Matra V12 M576 (musée de Romorantin)

Pour la saison 1977, Ligier affirme qu'il va engager deux voitures. Pour Georges Martin cela change tout et la perspective d'un budget en hausse l'incite à entreprendre un important programme de modifications qui va donner naissance à la version MS76 du V12 caractérisé par une hauteur réduite de 35 mm abaissant d'autant son centre de gravité. Mais en réalité Ligier n'alignera qu'une seule voiture: la nouvelle JS7 dont

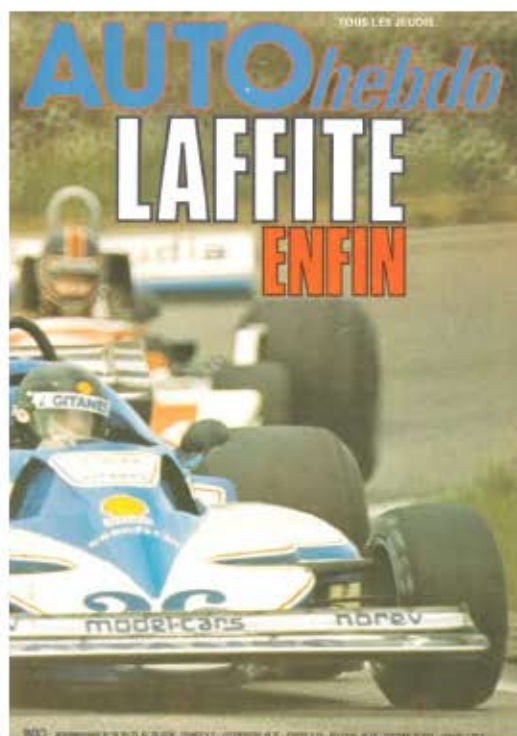
l'allure générale est différente de la JS5, une forme plus fluide avec un grand aileron à l'avant à l'exemple des Ferrari, mais la coque et le train arrière sont repris de la JS5, ce qui ne permet pas de bénéficier de l'avantage de la réduction de hauteur du moteur.



Ligier Matra JS7 saison 1977



En début de saison la fiabilité n'est pas au rendez vous avec beaucoup de problèmes de distribution et l'équipe ne marque aucun point lors des sept premiers Grand Prix. Les problèmes du V12 et le fait que Matra ait beaucoup investi sur une prévision trop optimiste de Ligier n'arrangent pas les relations entre les deux partis. La cause des défaillances de soupape a été attribuée par l'équipe Matra à la méthode de rétrogradage de Jacques Laffite qui avait évolué: au lieu de descendre les vitesses une à une dans les gros freinages comme auparavant, il s'était mis à passer directement du rapport haut au bas, ceci pouvant occasionner des sursrégimes au-delà de 13000 tours /minute, non détectés par le compte tours électronique...



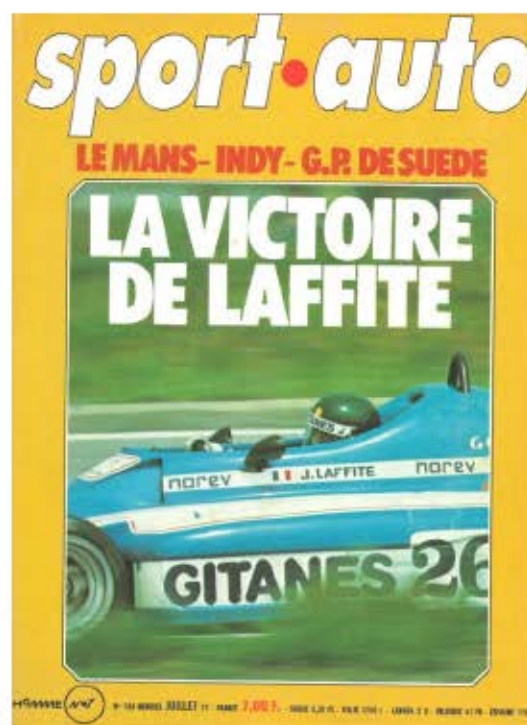
Bref c'est dans ce contexte plutôt tendu qu'arrive le Grand Prix de Suède mi Juin où Ligier n'envoie qu'une équipe réduite (lui-même n'y va pas) pour mieux préparer le GP de France à venir début Juillet sur le circuit de Dijon. Aux essais Laffite fait le 8^{ème} temps mais n'est pas satisfait du comportement de sa voiture et dit à Ducarouge qui est particulièrement préoccupé, «pour détendre l'atmosphère» que «la voiture est bonne à mettre à la poubelle»...humour peu apprécié! Le soir les réglages du train avant ont été revus et un train de pneus neufs d'un nouveau type (testé le samedi sans résultat particulier) est

fourni par Goodyear. Le dimanche matin lors de la séance d'essais libres avec le plein la voiture semble transfigurée et Laffite fait le meilleur temps! (effet des réglages? d'un jeu de pneus particulièrement performant? de la piste lavée par la pluie dans la nuit? de la température?).

Au premier tour Laffite perd trois places puis progressivement remonte un à un tous ceux qui le précèdent dont Stuck, Reutemann,



Mass, Depailler, Hunt; il bénéficie aussi des abandons, arrêts ou accrochages de Peterson, Nilsson, Scheckter, Watson; seul Andretti vole en tête dans sa Lotus noire avec plus de 20 secondes d'avance et il reste 30 tours.



**GITANES
norev**



félicitent Jacques LAFFITE
Guy LIGIER
Gérard DUCAROUGE
et toute leur équipe

pour leur première victoire en Grand Prix de Formule 1
G.P. de SUEDE
19 Juin 1977 Circuit d'ANDERSTORP
1^{er} Jacques LAFFITE sur LIGIER GITANES JS7



Laffite essaie de remonter mais il reprend difficilement du temps et se fait à l'idée de finir second ce qui était inespéré la veille. Mais à un peu plus de deux tours du but, Andretti doit s'arrêter à son stand à cours de carburant, il savait depuis le début de la course que sa consommation était excessive et malgré tous ses efforts pour la limiter, il s'attendait à cette issue. Et Jacques Laffite passe en vainqueur la ligne d'arrivée en ce 19 Juin 1977: première victoire 100% française en Formule1 (pilote, voiture, moteur.), seuls les pneus sont américains et ironie du sort, ils ont peut être eu un rôle important dans cette victoire. Première victoire du V12 Matra en championnat du monde de F1. La maigre colonie Française présente en Suède exulte et les organisateurs n'ont même pas un enregistrement de la Marseillaise à passer lors de la cérémonie du podium: c'est dire si cette victoire a surpris tout le monde ! Cette victoire va faire les gros titres de la presse et, grâce à elle, le GP de France à Dijon 15 jours plus tard va afficher «complet».

SUEDE F1 LAFFITE-LIGIER- MATRA: C'EST EXTRA !



G.P. de Suède LAFFITE, LIGIER ET MATRA enlèvent leur premier Grand Prix !

Correspondance spéciale
José Rodinski



SUEDE F1

Jacquot qui rit, Mario qui pleure. A l'arrivée du GP de Suède, date historique de la première victoire d'un équipage 100 pour 100 Français, il n'y avait même pas de Marseillaise sur le pick-up des organisateurs et il fallait à tous un moment pour réaliser la signification de cette victoire : espérée si longtemps, elle nous a tous un peu surpris au coin d'une forêt suédoise.

La chance a fini par touter - A deux tours de l'arrivée, et pour faire sortir le bleu-blanc-rouge elle a du impitoyablement frapper les noirs : Andretti perdait au bout d'une course gagnée son second GP en deux semaines.

" Lucky Win " ? demandaient les journalistes anglo-saxons (par ailleurs heureux de la victoire de Laffite qui est apprécié des Britons) - " Yesse ", répondait Laffite " but it ize ze race ", et, se tournant vers un francophone : " C'est bien notre tour après toutes les merdes qu'on a eues avant " . !

par Jean-Jacques RENAUX



La saison 1977 se poursuivra avec un seul nouveau podium en Hollande à Zandvoort au mois d'Août où Jacques Laffite prend la deuxième place, après un beau duel, à deux secondes derrière le futur champion du monde Niki Lauda (Ferrari) qui lui confie sur le podium que si il l'avait attaqué plus sèchement, il l'aurait laissé passer pour ne pas compromettre ses chances au championnat! Laffite avait fait le deuxième temps des essais mais avait du partir avec son mulet, une fuite d'huile s'étant déclarée au dernier moment sur sa voiture de course.

Au bilan global du Championnat du Monde 1977, Laffite est 10^{ème} du classement pilotes et Ligier 8^{ème} chez les constructeurs.

En fin de saison Jean Luc Lagardère organise une réunion dans son bureau de la rue de Presbourg à Paris avec Georges Martin et Guy Ligier. Il demande à Martin s'il évalue à plus ou moins de 50% les chances de gagner le Championnat du Monde la saison suivante. Martin répond qu'il n'y a aucune chance d'y parvenir car il juge que « nous ne nous y prenons pas comme il faut, pas assez professionnellement », ceci vaut pour le pilote et le reste est à l'avenant. Lagardère dit que dans ce cas « autant tout arrêter tout de suite ».... Mais pour ne pas laisser Ligier sans solution, Lagardère lui demande combien de temps il lui faut pour construire une voiture avec un autre moteur; Ligier annonce 10 mois ce qui mène jusqu'au GP d'Italie en Septembre à Monza. Martin plaide pour faire la saison 1978 en entier et convainc Lagardère mais ce sera la dernière pour Matra.

La saison fut hélas médiocre et ceci ne sera pas la faute du V12 qui a été amélioré, en particulier au niveau de la distribution qui encaisse dorénavant les 14000 trs/mn. Mais la nouvelle Ligier JS9 (celle qui se trouve au musée de Romorantin) engagée à partir du GP de Monaco ne sera pas une réussite: trop encombrante, trop lourde, manquant d'appui mais fiable puisque Laffite ne compta que 2 abandons dans la saison dont un seul à cause du moteur. Mais il n'eut que deux podiums (des 3^{ème} places) en Espagne et en Allemagne.



Ligier Matra JS9 saison 1978, pas une réussite !

Au Championnat du Monde Laffite se classa 8^{ème} et Ligier 6^{ème}. La saison fut dominée par l'équipe Lotus et ses modèles 78 et 79 pilotés par Mario Andretti et Ronnie Peterson avec leurs pontons en forme d'aile inversée et les jupes latérales qui permettaient de générer une dépression sous la voiture (l'effet de sol) et de lui assurer une tenue de route extraordinaire: le temps des «voitures à effet de sol» ou «wing cars» était arrivé. La saison fut marquée également par le drame de l'accident mortel de Ronnie Peterson à Monza lors d'un carambolage au départ.



Matra ayant arrêté, Ligier se tourne vers le moteur V8 Ford Cosworth pour les saisons 1979 et 1980 avec les Ligier JS 11 et JS 11/15 qui se mettront à la mode «wing car». Grosse nouveauté aussi, Ligier aligne deux voitures par saison: pour Jacques Laffite et Patrick Depailler (puis Jacky Ickx à partir de la mi-saison suite à un accident de deltaplane de Depailler) en 1979 et Jacques Laffite et Didier Pironi en 1980. 1979 démarrera en fanfare avec trois victoires dont deux pour Laffite et une pour Depailler puis le rythme faiblira, semble-t-il parce que le matériau (composite résine fibre de verre) des pontons vieillissait avec le temps et que ceux-ci perdaient leur rigidité, perturbant ainsi l'effet de sol. En 1980 Ligier obtient deux victoires dont une pour Laffite et une pour Pironi.

En 1979 Laffite sera 4^{ème} et Depailler 6^{ème} au classement mondial des pilotes et Ligier 3^{ème} chez les constructeurs. En 1980 Laffite sera 4^{ème} et Pironi 5^{ème} au classement mondial des pilotes et Ligier 2^{ème} chez les constructeurs. Les Champions du Monde seront Jody Scheckter (Ferrari) en 1979 et Alan Jones (Williams) en 1980.



**La JS 11, JS 11/15, 5 victoires en 1979/1980
avec le V8 Ford Cosworth**

Pendant cette période l'équipe moteurs de Georges Matin revit des années sabbatiques, elle en profite pour déménager du Centre de Matra de Vélizy vers des ateliers situés à Buc au sud de Versailles.

Mi 1978 le groupe PSA Peugeot Citroën (issu du récent rachat en 1976 de Citroën par Peugeot) reprend toutes les filiales européennes de Chrysler, dont Simca et son usine de Poissy en France ainsi que Rootes (Sunbeam, Hillman...) en Grande Bretagne et Barreiros en Espagne. Pour unifier et relancer ces marques qui sont sur le déclin, PSA décide de leur donner un nom unique si possible prestigieux, connu dans les différents pays et faisant partie de leur histoire. Mi 1979 sera choisi le nom de Talbot, célèbre constructeur de prestige d'avant guerre et qui avait été racheté par Simca à la fin des années 50.

Matra lié industriellement à Simca se retrouve ainsi lié au Groupe PSA dont le président Jean Paul Parayre s'entend bien avec Jean Luc Lagardère. Pour lancer le nom de Talbot et lui donner une image dynamique, PSA souhaite l'associer à la compétition automobile. En Championnat du Monde des Rallyes vont être engagées les Talbot Sunbeam Lotus qui gagneront le titre constructeur 1981 et dont un des équipages sera Guy Fréquelin/ Jean Todt et l'autre objectif est de faire de la Formule 1. Par l'intermédiaire de Lagardère, Parayre est mis en contact avec Ligier. Finalement un accord est obtenu et Ligier Sports est constituée entre PSA Talbot (70% des parts), Ligier (29 %) et Matra (dont la participation de 1% est symbolique). Les voitures seront baptisées Talbot Ligier Gitanes (Ligier étant écrit en tout petit), la première année ce seront des châssis équipés du moteur V12 Matra et pour 1982 Matra devra fournir un tout nouveau moteur turbo dont le premier exemplaire devra tourner au banc en Novembre 1981.



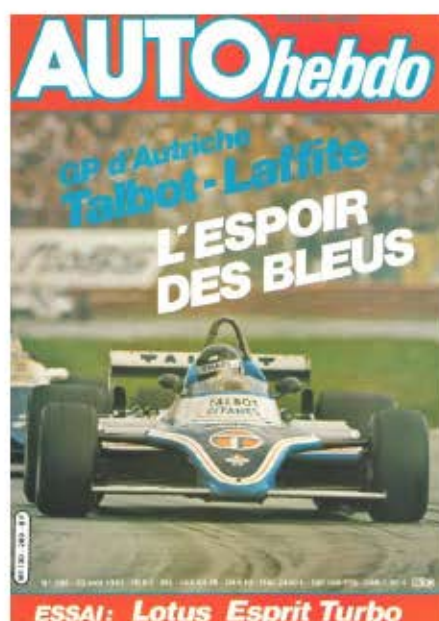
C'est donc la troisième vie du moteur Matra après les périodes 1968/1974 et 1976/1978. Pour cette saison 1981 d'«attente du turbo» la voiture est baptisée JS 17, elle est équipée d'un moteur V12 Matra nouvelle version type MS81 dont la puissance est de l'ordre de 510ch mais où l'on a surtout travaillé la souplesse et la consommation. Cette fois ci même les pneus sont Français et viennent de chez Michelin.

Moteur Matra V12 MS81 (musée de Romorantin)



Les pilotes annoncés sont Jacques Laffite et Jean Pierre Jabouille qui vient de chez Renault auréolé de deux victoires avec la F1 Turbo (France 1979 et Autriche 1980). Mais au dernier GP du Canada Jabouille a été victime d'un accident où il s'est brisé les jambes et il n'est pas certain de retrouver toutes ses facultés de pilote. Il sera engagé dans les premiers GP de la saison mais se rendit compte très vite qu'il ne pourrait continuer et renonça à la mi-saison, prenant le rôle de directeur technique de l'équipe Ligier en remplacement de Gérard Ducarouge qui vient d'être remercié «parce qu'il ne délégait pas assez ses pouvoirs», celui-ci passera chez Alfa Romeo. Jean Pierre Jarier assura les deux premiers GP en début de saison aux côtés de Laffite puis après la mi-saison c'est Patrick Tambay qui prit le relais.

Le début de saison fut difficile avec beaucoup d'abandons mais, à partir du mois de Mai et du GP de Belgique, Laffite s'est mis à enchaîner les podiums: 2^{ème} en Belgique, 3^{ème} à Monaco, 2^{ème} en Espagne, 3^{ème} en Grande Bretagne, 3^{ème} en Allemagne... pour une saison de transition c'était plutôt réussi et le meilleur était à venir avec...deux victoires: le 16 Août au GP d'Autriche et le 27 Septembre au GP du Canada! Ce qui lui valut bien sûr deux couvertures d'Auto Hebdo.



En Autriche Laffite fait le 4^{ème} temps des essais derrière les deux Renault Turbo d'Arnoux et Prost et la Ferrari Turbo de Villeneuve, c'est donc le meilleur des moteurs atmosphériques. Mais au départ Didier Pironi avec l'autre Ferrari Turbo le passe et s'intercale entre lui et les Renault (Villeneuve s'est loupé à la première chicane après être parti en tête). Laffite mettra 9 tours pour doubler Pironi et pendant ce temps là les Renault se sont échappées, Prost en tête a presque 20 secondes d'avance. Laffite se met à grignoter son retard. A mi course Prost casse sa suspension et abandonne et Laffite menace Arnoux dorénavant leader. Douze tours plus tard au 39^{ème} sur 53, Laffite passe en tête et y restera jusqu'à l'arrivée avec 5 secondes d'avance sur Arnoux: le V12 a maté les Turbos! Laffite prend la 3^{ème} place au classement provisoire du Championnat du Monde pilotes à 11 points du leader Carlos Reutemann sur Williams.



GP D'AUTRICHE

La pêche miraculeuse de Laffite

Jacques Laffite, traditionnellement fort à l'aise en Autriche, tant sur le tracé de Zeltweg qu'aux abords des rivières avoisinantes, lors de ses désormais célèbres séances de pêche à la truite, l'a enfin gagné, son premier Grand Prix de la saison !

Jacques Laffite, Ligier Matra J517, GP Autriche 1981

Après deux abandons en Hollande et en Italie arrive le GP du Canada fin Septembre. Aux essais Laffite n'est pas très satisfait de sa voiture, il alterne le mulot et la voiture de course et fait le 9^{ème} temps derrière les Williams, Brabham, Renault et Lotus. Les essais se sont déroulés sur piste sèche. Le dimanche le temps est gris et pluvieux, il fait froid et un problème administratif d'assurance retarde le départ. Finalement après quelques minutes d'essais libres sous un déluge le départ est donné à 15h30 sous un ciel bas et crépusculaire, tout le monde est en pneus pluie. Accrochages et sorties de route vont se succéder alors que les voitures roulent presque au ralenti et dans ce jeu de massacre les pneus Michelin font merveille avec Prost (Renault), Laffite (Ligier) et Villeneuve (Ferrari) en tête dès le 8^{ème} tour. Assez vite (16ème tour) Prost rencontre des problèmes et Laffite passe en tête. Après deux heures de course et 63 tours couverts sur les 70 prévus, Laffite l'emporte! Les pneus Michelin et la souplesse du V12 ont été souverains sous la pluie et Laffite revient 3^{ème} au championnat du monde pilotes à 6 points de Reutemann, Piquet est intercalé entre les deux. Le championnat va se jouer dans le dernier Grand Prix à Las Vegas le 17 Octobre car à cette époque le vainqueur d'un GP marque 9 points (puis 6, 4, 3, 2, 1 pour les cinq suivants).



GP DU CANADA

Laffite et Michelin surnagent...

Reutemann, Piquet, Laffite, voici les trois hommes qui pourront espérer devenir champion du monde le 17 octobre prochain à Las Vegas...

Par Didier BRAILLON

Si, pour les deux Sud-Américains, ce n'est pas une surprise, par contre, pour l'homme à la Talbot, c'est nettement plus inespéré, mais celui-ci dimanche dernier à Montréal, a largement mérité la chance qui lui sera bientôt offerte dans le

Nevada : au milieu de conditions psychologiques et climatiques désastreuses, il a fait un incroyable sans-faute... dû, il est vrai, à 99 pour cent à l'extraordinaire tenue des Michelin sous le déluge !



Jacques Laffite, Ligier Matra JS17, GP Canada 1981



Hélas à Las Vegas, les pneus Michelin si magiques au Canada ne résisteront pas à l'abrasivité de la piste, Laffite sera contraint à un arrêt au stand pour en changer un peu tardivement et finira 6ème de la course. Piquet sur sa Brabham sera couronné Champion du Monde, Laffite finit 4^{ème} au classement final des pilotes et Ligier 4^{ème} chez les constructeurs. Mais c'est la seule saison de Ligier et Laffite où ils sont restés en lice pour le titre de Champion du Monde jusqu'au dernier Grand Prix.



C'est sur le tapis neuf du nouveau circuit de Las Vegas, capitale américaine du jeu, que la couronne mondiale 1981 va... se jouer ! Reutemann et Jones se sont élancés en première ligne, Piquet en seconde, Laffite depuis la sixième seulement. Il réussira cependant à remonter son handicap et à s'emparer de la seconde place à mi-course. À cet instant, le titre est en vue...

... mais ses pneus sont à bout, et il doit stopper pour changer de roues. Le rêve est passé... Jacques se classera tout de même quatrième devant Prost au Championnat. Déçu. Pourtant, au début de la saison, qui l'eût cru ?

Pendant qu'en piste l'année 1981 était bonne, la meilleure du V12 Matra, en coulisse la situation s'avérait plutôt conflictuelle.



Sur le plan industriel la marque Talbot ne marche pas: la clientèle est perturbée par le changement de nom, et il y a le cumul du deuxième choc pétrolier, de la crise économique, des grèves et de modèles vieillissant. Le groupe PSA est inquiet. Pour tenter de résoudre le problème, PSA décide courant 1980 de fusionner Peugeot et Talbot mais les concessionnaires Peugeot sont très peu motivés pour commercialiser des anciennes Simca ou des Matra et c'est la chute vertigineuse des ventes. De plus dans l'opération, Peugeot, outre les charges liées à Talbot, hérite de deux «fardeaux»: 45% de Matra Automobile dont l'exploitation est déficitaire et 70% de Ligier Sports que Talbot vient d'acquérir pour le programme F1...tout ceci n'est pas dans la culture Peugeot de l'époque plutôt rigoriste et appréciant modérément la compétition automobile en dehors des rallyes mettant en valeur les voitures de production. Ligier sent que la situation se gâte et souhaite renégocier les accords Ligier Sports et impliquer davantage Matra: le lancement de la saison 1981 semble compromis. In extremis un accord est trouvé: Peugeot, craignant de complètement achever Talbot en renonçant à la F1, cède 20% de ses parts Ligier Sports à Ligier et annonce la confirmation de l'engagement jusqu'à la fin 1983! Mais Peugeot ne veut pas se retrouver comme seul financier avec Gitanes de l'équipe F1, il veut que Matra contribue au financement par la fourniture et la maintenance des V12 et par l'étude et la mise au point du moteur turbo. Ce n'est évidemment pas ce que souhaite Lagardère qui veut garder le rôle de fournisseur payant allouant simplement un budget de fonctionnement interne à l'équipe de motoristes. Pour Matra Automobile, Peugeot se fait aussi tirer l'oreille pour renflouer les comptes en sa qualité d'actionnaire, considérant que le Groupe Matra est suffisamment profitable pour assumer seul...Les dossiers de litige ne manquent pas...Début Octobre avant le GP de Las Vegas Matra présente à Peugeot la facture du développement du moteur V6 Turbo MS82, c'est le clash...la présentation du nouveau moteur qui devait se faire à Las Vegas est immédiatement annulée. Lagardère prévient Peugeot que tant qu'aucun accord financier n'est trouvé pour le moteur turbo et pour Matra Automobile, le nouveau moteur ne sera pas fourni à Ligier.



Moteur Matra V6 Turbo MS 82 (musée de Romorantin)

En parallèle de ces différents financiers, 1981 est marqué par l'accession au pouvoir le 10 Mai de François Mitterrand et de la gauche. Parmi les 110 propositions de son programme, il y a la nationalisation de l'industrie de l'armement...par ailleurs durant la campagne électorale Jean Luc Lagardère a soutenu Valéry Giscard d'Estaing. La menace est donc grande de voir Matra démantelé pour nationaliser sa seule branche militaire. Le triumvirat Chassagny /Floirat/Lagardère fait bloc et actionne le grand réseau de ses contacts dans les couloirs du pouvoir. De rudes mois de négociations attendent Jean Luc Lagardère pour in fine, en Septembre, aboutir à un accord avec Matignon (Pierre Mauroy); Matra conserve toutes ses branches industrielles et est nationalisé globalement à 51%, l'Etat rentre bien sûr en force au conseil d'administration mais Jean Luc Lagardère sauve sa présidence, toute la partie Hachette est séparée de Matra pour ne pas subir la nationalisation.



Le 7 Septembre 1981 en Normandie, Arnaud Lagardère alors âgé de 20 ans, a un très grave accident de voiture avec sa Matra Murena, il va rester dans le coma plusieurs mois. On comprend mieux au vu de tous ces événements que cette année 1981 fut rude pour Jean Luc Lagardère et Matra et que la Formule Un dans tout ça n'était probablement pas une priorité.

Malgré tous ces conflits, début 1982, un nouveau compromis est trouvé pour redémarrer la saison avec les voitures de l'année précédente, les JS17 à moteur V12, en attendant mieux. L'ambiance est délétère, les membres de l'équipe moteurs Matra vont se sentir mis à l'écart par Peugeot et Ligier qui annoncent mi Mars leur intention de poursuivre leur association au-delà de 1983... Guy Ligier essaiera même de débaucher Jean François Robin, puis s'appuyant sur ses relations politiques (c'est un très proche de François Mitterrand qu'il avait ramené dans sa voiture de Château Chinon à Paris le soir du 10 Mai 81) approche Renault en vue des saisons suivantes. Matra bloque toujours le V6 Turbo. Durant l'été 1982, l'issue inéluctable intervient: la direction de Peugeot jette l'éponge, cède à Ligier sa participation dans Ligier Sports et l'indemnise partiellement pour le budget prévu pour 1983. Georges Martin se met alors en quête d'autres partenaires pour utiliser le V6 turbo et contacte Williams ...



Le «dessin orange» d'Antoine Volanis 1978 : première esquisse du van

Dans le même temps pour sauver Matra Automobile, Philippe Guédon, suite à une visite aux Etats Unis, travaille depuis fin 1978 sur un projet de van. Après plusieurs projets itératifs présentés à Peugeot, un prototype roulant P18 est réalisé et soumis à des essais routiers, et doit faire l'objet d'une décision d'industrialisation de la direction. Au mois de Mai 1982 il est présenté au Président de Peugeot, Jean Boillot, qui se montre séduit par le concept mais juge la situation économique trop précaire pour investir dans ce

développement qui ne correspond pas au besoin immédiat de fournir de la charge à Poissy. Boillot conseille de contacter Citroën ; ceci se fait quelques semaines plus tard sans conviction et effectivement Citroën décline à son tour. Jean Luc Lagardère et Philippe Guédon décident alors de solliciter Renault. Guédon appelle un camarade de promotion et très bon ami, Christian Marin, responsable du produit chez Renault et lui présente le prototype; Marin est séduit et va tenter de convaincre sa direction. En parallèle l'équipe Matra modifie le véhicule pour l'adapter à une mécanique Renault, il devient P23. En Décembre une présentation est faite chez Renault à Bernard Hanon qui demande à réfléchir et fait organiser un «test de clientèle» c'est-à-dire une présentation anonyme à un groupe de clients potentiels, le test est encourageant et Hanon accepte le projet fin 1982. Un accord est conclu fin Janvier 1983 qui conduira au lancement de l'Espace mi 1984, au sauvetage de Romorantin et au succès que l'on connaît pendant une vingtaine d'années même si le nom de Matra devra s'effacer derrière celui de Renault. Du coup il n'est plus question de faire un moteur de compétition concurrent de Renault et c'est cette fois l'arrêt définitif de Matra en compétition avec la fermeture de la DMEA (Division Méthodes et Etudes Avancées), c'est à dire l'équipe moteurs de Georges Martin à Buc, en Mars 1983. Quelques uns de ses membres rejoindront Renault Sports.



Matra P18



**Ligier Matra JS19 saison 1982 avec ses jupes longues à Monaco
A gauche torse nu : Jean François Robin**



8^{me} au Championnat du Monde des constructeurs, chez les pilotes Cheever est 12^{me} et Laffite 17^{me}. La saison a été marquée par la domination des moteurs turbo Ferrari et Renault. Ferrari a manqué le titre pilotes du fait des drames qu'elle a vécus avec l'accident mortel de Gilles Villeneuve aux essais du GP de Belgique et le grave accident de Didier Pironi aux essais du GP d'Allemagne; Ferrari a cependant remporté le titre mondial constructeurs, le premier d'un moteur turbo. C'est Keke Rosberg qui est sacré Champion du Monde des pilotes avec une seule victoire au volant de sa Williams à moteur V8 Ford Cosworth dont ce sera le dernier titre après 15 ans de gloire. A partir de 1983 et jusqu'à leur interdiction en 1989, les moteurs turbo règneront en maître.

Il y eut quand même une saison de Formule 1 1982 avec une équipe Talbot Ligier Gitanes et Jacques Laffite et Eddie Cheever comme pilotes. La JS17 commença la saison remplacée à partir de Monaco par la JS 19 à l'aérodynamique novatrice avec des jupes se prolongeant au-delà des roues arrières. Mais ceci fut interdit par la FIA et la voiture perdit son avantage supposé en appui aérodynamique. L'équipe fit quatre podiums dont trois pour Cheever et termina



Eddie Cheever Ligier Matra JS19

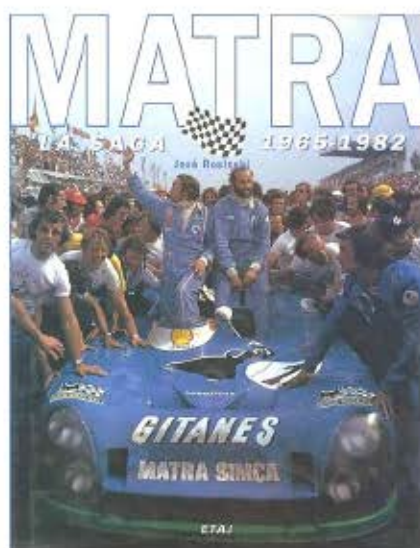
Fin 1982 Jacques Laffite quitte Ligier pour Williams, tout un symbole, il ne gagnera plus de Grand Prix jusqu'à la fin de sa carrière en 1986, ses six victoires ont toutes été acquises sur Ligier dont trois avec le V12 Matra. Ligier ne gagnera qu'un seul GP supplémentaire après 1982 en 19 saisons grâce à Olivier Panis à Monaco en 1996 (15 ans après la dernière victoire Ligier de 1981) portant son total à neuf victoires (trois avec Matra, cinq avec Ford, une avec Mugen-Honda). L'équipe va passer de nombreuses saisons dans le milieu du peloton, allant de saisons de transition, en cessions et reprises par Cyril de Rouvre puis Flavio Briatore et enfin Alain Prost, utilisant des moteurs Ford, Renault, BMW-Megatron, Lamborghini, Judd, Mugen-Honda, Peugeot, Acer-Ferraril'histoire s'acheva fin 2001 avec la fin de Prost Grand Prix et se trouve désormais au Conservatoire National de la Monoplace du circuit de Magny Cours.



Musée de Magny Cours, les 5 Ligier Matra côte à côte : JS5, 7, 9, 17, 19 de G. à D.



Sources bibliographiques: Matra La Saga de José Rosinski, Editions ETAI; Jacques Laffite les jeux du risque, Editions du Palmier; magazines Sport Auto et Auto Hebdo; Wikipédia.



Pour l'histoire du développement du moteur Matra V6 turbo MS82 en 1981/1982, lire l'excellent article de Philippe Coblence dans le numéro 44 d'Autodiva de Juillet/Octobre 2020.



Solution du Sudoku

Moyen

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

Facile

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

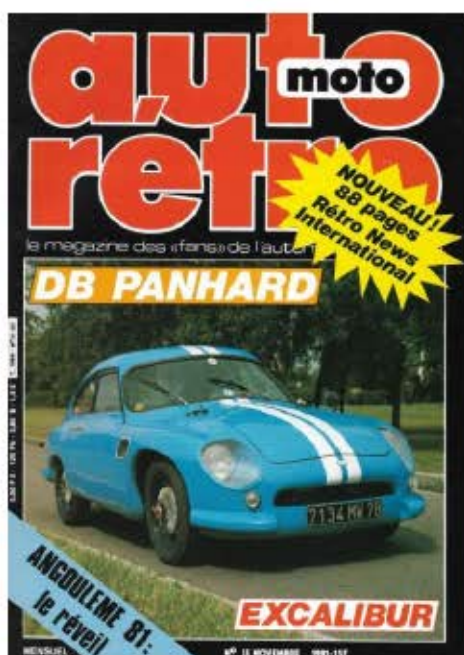




René Bonnet par lui-même, 1981

Par Auto Moto Retro

Il y a soixante ans, en 1961, après les dernières 24 heures du Mans des célèbres D.B Panhard qui venaient une fois de plus de gagner l'Indice de Performance, les deux créateurs de la marque, Charles Deutsch et René Bonnet, après un quart de siècle de fructueuse collaboration, allaient se séparer, en désaccord en particulier sur le choix de la motorisation de leurs futures voitures. Deutsch voulait rester fidèle à Panhard, alors que Bonnet estimait que ces moteurs avaient atteint leur limite de développement et souhaitait une mécanique plus moderne et performante. Ceci fut probablement le prétexte final car depuis déjà plusieurs années leur association s'était quelque peu distendue. L'année suivante (1962) vit la création de deux nouvelles marques qui allaient s'affronter en compétition: les automobiles René Bonnet à mécanique Renault et les automobiles CD (pour Charles Deutsch) à mécanique Panhard.



Vingt ans plus tard, en 1981, le magazine Auto Moto Rétro dans son numéro 15 du mois de Novembre publie un dossier sur les D.B Panhard et donne la parole à René Bonnet qui raconte cette épopée, l'article inclut aussi un hommage à Charles Deutsch qui venait de décéder en Décembre 1980. René Bonnet lui devait partir en Janvier 1983, l'article n'en est que plus émouvant. On peut toujours commander ce magazine sur le site internet de la Vie de l'Auto.

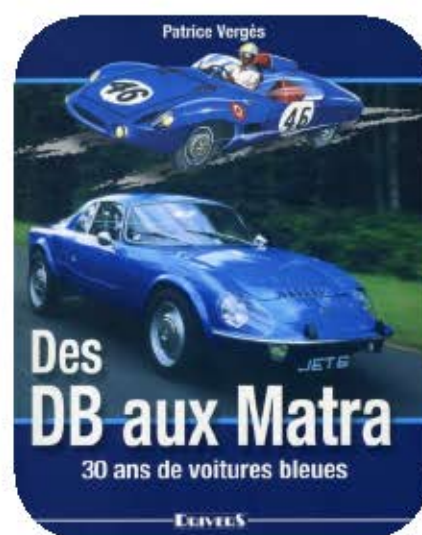
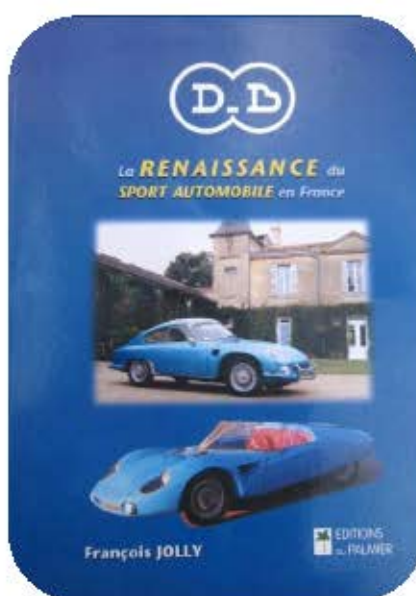
Quarante ans après cet article, le voici dans son intégralité dans le présent Bulletin du Club RBMS.

Pour ceux qui sont intéressés par la vie et l'œuvre de René Bonnet ils trouveront sur le site internet: <http://dbrb.free.fr> une biographie faite par Dominique Perruchon ainsi que de très intéressantes vidéos. Il existe aussi les différents livres de Patrice Vergès et François Jolly ainsi que la page Facebook de René Claude Bonnet et celle des Automobiles René Bonnet animée par Thierry Bareau.

Dominique Perruchon
RENE BONNET
1904-1983



Victoires pour la France



DB, c'est avant tout l'association de deux personnages hors du commun : Charles Deutsch (hélas décédé voici près d'un an), et René Bonnet. Ce dernier est heureusement encore de ce monde. Mieux que personne d'autre, lui seul pouvait nous parler de cette aventure à l'échelle humaine que fut la naissance, le développement et la mort de sa firme de Champigny. Dominique Cazenave l'a rencontré pour vous, et lui a demandé de se raconter en toute liberté au fil du magnéphone :

« La petite mémoire est de rappeler les petites choses et la grande mémoire c'est d'oublier les grandes ».

John LE CARRE



René Bonnet

I. « RENE BONNET PAR LUI-MÊME »

« Par un beau dimanche de mars 1978, j'ai découvert dans une vente aux enchères, parmi les casseroles en cuivre, les buffets Henri II et les masques africains, une petite voiture de sport de 1963, une René Bonnet type Missile. Le nom était déjà tout un programme qui a laissé froid les autochtones, puisque le soir même je rentrais à son volant. René Bonnet, ça éveillait bien quelques souvenirs : les « 24 heures du Mans » des années 50-60 que je suivais passion-

nément à la télé, mais rien de très précis. Alors le besoin de savoir a été le plus grand. Un vieux stock de revues, quelques livres aussi, le puzzle commençait à prendre forme. Mais curieusement, à mesure que je découvrais de nouveaux éléments biographiques, il me semblait que l'homme qui avait fait triompher la construction automobile française pendant près de 15 ans, aux Mille Milles, à Sebring, au Nürburgring et au Mans, était bien mal connu. C'est donc avec l'idée de réparer une sorte d'injustice que, confortablement installé dans un siège de Djet transformé en fauteuil, j'ai demandé à René Bonnet de se raconter.

« Je suis bourbonnais, né à Vaumas, un petit village de l'Allier, il y a 76 ans. J'ai dû quitter la classe très tôt, vers 11 ans 1/2. En effet, la guerre avait totalement paralysé la vie des campagnes ; il n'y avait plus d'instituteurs, c'était les filles du pays qui nous gardaient. J'ai donc travaillé avec mon père qui était menuisier-ébéniste ; l'essentiel de son travail consistait à installer et à réparer des minoteries. Il avait construit son outillage lui-même, depuis la toupe et la dégau-chisseuse jusqu'à un banc de scie à débiter les grumes qui était entraîné par un petit moteur de 3 cv dont il avait amélioré le rendement d'une façon étonnante.

Q. Cela vous a impressionné ?

R. Oui. Pour la première fois j'ai pris conscience que l'on pouvait faire de grandes choses avec une petite mécanique.

Q. Vous avez travaillé longtemps avec votre père ?

R. Non, assez vite je suis allé tenter ma chance à la ville. Et puis, j'ai fait mon service militaire dans la marine près de Toulon en tant que breveté charpentier. Là, il m'est arrivé un accident à cent jours de la classe : au cours d'un exercice de natation, l'officier qui nous instruisait, m'a fait faire le dernier plongeon dans un endroit où il n'y avait pas de fond. Le choc fut brutal et, sur le coup, j'ai eu très mal au dos, mais j'avais hâte de reprendre la vie civile et j'ai refusé de me faire hospitaliser.

auto
retro



De retour dans mon Bourbonnais, j'ai passé des radios et le médecin de Moulin consulté, a diagnostiqué « mal de Pott », à savoir tuberculose osseuse au niveau de la huitième vertèbre dorsale. On m'a donc plâtré et recommandé l'immobilité complète, et je m'y suis soumis. Malgré tout, je demeurais sceptique et six mois plus tard, je décidais de consulter un autre médecin de Moulins. Le diagnostic fut confirmé. Je suis resté à nouveau six mois dans ma famille, puis j'ai demandé à être hospitalisé à Berck où l'on soignait ma soi-disant maladie. Je suis arrivé à l'Hôpital Bouville avec mes deux radios et le médecin chef n'a pas désavoué les médecins de Moulins. Mal de Pott m'a-t-on confirmé, ce qui voulait dire que je devais rester allongé, immobile au moins deux ans et demi. Les mois ont passé et au bout de deux ans, alors que l'on ne m'avait fait aucune autre radiographie malgré mes demandes (il n'y avait d'ailleurs pas de service de radiologie à l'Hôpital Bouville) je décidais de faire faire cette radio à titre privé. J'ai fait retirer mon corset de plâtre et me suis fait conduire chez M. Touladjian, pharmacien, rue de l'Impératrice, à Berck, sur une civière et dans une voiture spéciale tirée par un âne. Là, bien sûr, j'ai rencontré quelques difficultés, car M. Touladjian était agréé de tous les hôpitaux et ne désirait pas me faire une radio sans l'ordre du médecin traitant.

Sur mon insistance et lui demandant de prendre un engagement d'honneur sur sa discrétion vis-à-vis de mon hôpital, il a accepté de faire cette radio et m'a confirmé que je n'avais jamais eu le mal de Pott. La cabane tombait sur le chien... Je suis donc rentré à l'hôpital confiant mais inquiet car je ne savais plus marcher. En cachette, j'ai commencé à me rééduquer en marchant la nuit entre deux lits. Puis enfin j'ai pu me rendre aux toilettes (quelle satisfaction), et sortir aux heures de visite avec la complicité de mes compagnons d'infortune. J'ai joué le jeu en demandant la visite du médecin chef et en lui présentant mes dernières radios. Grand scandale... La fiche accrochée à mon lit mentionnait rachisme spondylite dorsal. Ma 8^e vertèbre fut retirée et remplacée par un gros point d'interrogation. J'étais devenu la bête à abattre et comme je pouvais marcher un peu, j'ai demandé mon départ.

Q. Cette période de votre vie a dû vous sembler terrible ?

R. Oui, mais je me suis organisé. Quand on le veut on peut toujours donner un sens à la vie. J'ai initié d'autres malades aux travaux manuels et j'ai beaucoup travaillé intellectuellement et surtout, étudié la mécanique. Ce qui a été terrible, c'est de s'apercevoir au bout du compte, et encore en faisant faire une radio à mes frais, que je n'avais pas de tuberculose osseuse mais simplement une déviation de la colonne vertébrale.

Q. Comment êtes-vous passé de cette immobilité forcée à l'automobile ?

R. Mon beau-frère tenait un garage à Champigny. Sa mort subite au début de l'année 1929 amena ma sœur à me demander de l'aider à gérer son affaire, ce que je fis pendant deux ans. Puis, j'ai racheté l'atelier de charonnage de Mme Deutsch dont le fils, Charles venait d'entrer à Polytechnique. Je n'avais pas beaucoup d'argent et je me suis souvent contenté d'un sandwich pour tout repas.

Q. Est-ce que la course vous intéressait déjà ?

R. Passionné de sport et de mécanique

automobile, je m'étais inscrit à l'école de pilotage Georges Boillot où l'on avait notamment pour conseiller le champion Bugatti ; Robert Benoist. Et puis, j'avais été sélectionné pour participer au Grand Prix de l'A.C.F. 1936 sur une Amilcar 2,4 l en apportant une contribution financière au propriétaire de la voiture. Compte-tenu des grèves de l'époque qui immobilisèrent considérablement l'industrie automobile, mon Amilcar n'est pas arrivée pour l'épreuve et j'ai perdu ma participation. Une seule Amilcar a couru ce grand prix, pilotée par Mestivier. J'assistais à cette compétition en tant que spectateur avec Charles Deutsch comme invité, et compte-tenu de la médiocre performance de l'Amilcar, nous avons décidé (alors que nous étions sur les vieilles tribunes en bois de Monthéry), de construire notre propre voiture.

Q. Comment l'avez-vous conçue ?

R. Pour la carrosserie, Deutsch s'est fortement inspiré d'une étude du grand aérodynamicien Andreau (c'est lui qui a redessiné le « Bluebird » de Campbell) et nous avons opté pour une mécanique Citroën. Nous avons exécuté une maquette réduite en bois, que nous avons montrée un dimanche matin au Président de notre club, lequel connaissait parfaitement notre passion. Il m'a alors demandé ce que je pensais faire

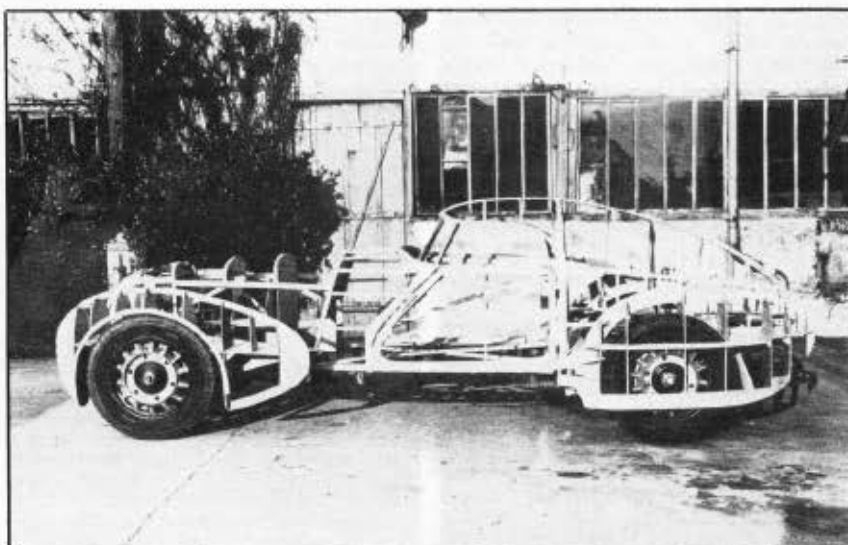
de cette maquette. Notre ambition était de construire la voiture mais nous n'en avons pas les moyens. Il n'était pas riche notre Président, mais dans les deux jours qui suivirent, j'ai reçu un chèque de 1.100 francs ! Quand Charles Deutsch, qui habitait le même immeuble que moi dans l'enceinte du garage, est rentré le soir, je lui ai annoncé la bonne nouvelle. Nous avons alors décidé d'ouvrir la tirelire que j'avais fabriquée avec un bidon d'huile, le bouchon étant soudé, et qui avait été alimentée par mes clients et amis. Elle contenait 1.200 francs. Le capital était minime, même insuffisant, mais il y avait le chèque. Le renvoyer ou construire ? Nous avons opté pour la deuxième solution et notre voiture a fait sa première sortie aux 12 heures de Paris 1938. Sortie de courte durée, car j'ai cassé le moteur dès le début de la course.

Q. Vous avez pourtant battu le record du tour ?

R. En effet, avec un moteur de 2 l de série elle faisait 157 km/h !

Q. Comment avez-vous fait pour améliorer les performances du moteur ?

R. J'ai mis au point une tubulure à double carburateur qui sans autre modification nous faisait gagner 10 cv. C'est amusant



La première DB à moteur Citroën (1938) prend forme.

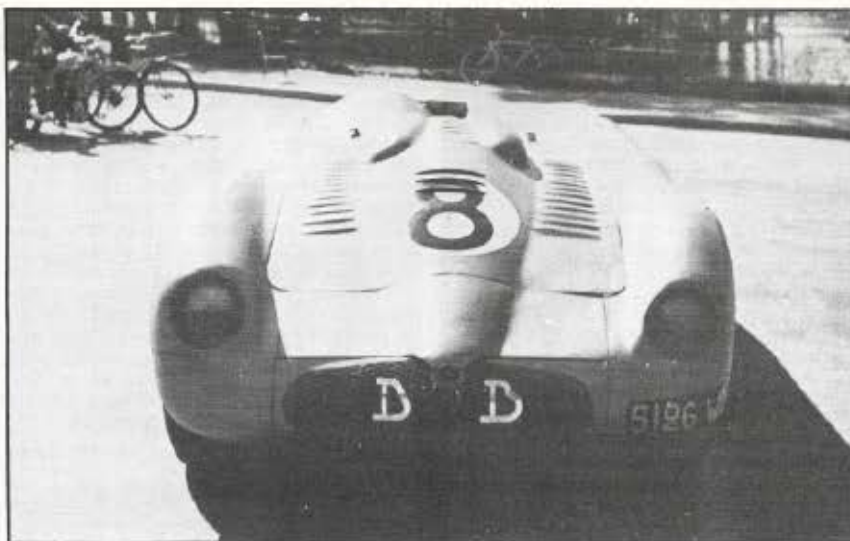


La troisième DB à moteur Citroën 11 cv : l'aérodynamisme de sa ligne lui permet d'atteindre 160 km/h. Une leçon de style pour les autres.

auto
retro

Rétro-dossiers
DB Panhard





Le Tank DB à moteur Citroën 1500 (1945).

d'ailleurs car cette tubulure est née de l'emplacement restreint dont je disposais sous le capot. J'ai ensuite participé en 1939 à la journée des indépendants organisée par l'A.G.A.C.I. et remporté la première place de ma catégorie. Puis, le Grand Prix des frontières à Chimay, où j'ai fait deuxième toutes catégories « voitures sport », intercalé entre les B.M.W. d'usine qui étaient première, troisième et quatrième.

Q. Et après les années de guerre ?

R. Dès 1945, nous alignons en compétition 2 « tanks » avec des moteurs Citroën de 1.500 cm³ et 2 l ce qui provoqua la colère de la direction Citroën de l'époque qui, apparemment, n'était pas chaude pour voir ses moteurs utilisés en compétition. Au Salon de 1949, nous présentons en outre une petite monoplace avec un moteur Panhard de 610 cm³ de série ainsi qu'un coach à carrosserie Antem et à moteur Citroën, ce qui provoqua la colère, une fois encore, du Patron du quai de Javel. L'ordre fut donné à tous les concessionnaires de la marque de ne fournir aucune pièce aux « bricoleurs de Champigny ». Nous nous sommes tournés vers Panhard et ce fut le début d'une collaboration qui dura plus de dix ans.

Q. 1950 fut une grande année ; d'abord vous sortez votre première voiture de tourisme à moteur Panhard et puis il y a cette avalanche de records ?

R. En effet. Les 10 et 11 octobre nous avons battu huit records du monde en 750 cm³ sur le circuit de Montlhéry, ceux des 3 h-500 km - 500 miles 6 h-1.000 km - 1.000 miles 12 h-2.000 km (à la moyenne de 153,285 km). Mais ce n'est pas tout ; pour amortir les frais de location de la piste et du kilométrage, nous nous sommes attaqués sans préparation, avec un racer, aux records détenus en 500 cm³ par l'Italien Ceccini sur Fiat ; nous en avons battu 6 : 50 km - 50 miles - 100 km - 1 h à 140,670 km - 100 miles et 200 km. J'ajoute que si la formule Racer fut un échec en France, d'une façon générale, elle n'en fut pas un pour nous en particulier, d'autant que nous avons également gagné avec à Hockenheim.

Q. En 1950 il y a aussi votre première participation aux 24 heures du Mans avec une mécanique Panhard de 610 cm³ ?

R. Ce fut mémorable. J'étais associé à Elie Bayol. A la quinzième heure, nous avions deux heures d'avance sur la Monopole-Panhard qui nous suivait. A la sortie de Maison-Blanche, c'est la grosse casse : piston défoncé, cylindre abîmé et vilebrequin décalé. On enroule le pied de bielle dans un chiffon entouré de fil de fer et on remonte le cylindre comme ça. Je dis alors à Bayol : si tu fais un tour sur un seul cylindre, chaque explosion développant plus de deux tonnes, ça va remettre le vilebrequin en place.

C'est effectivement ce qui s'est passé. Au tour suivant, nous avons changé le cylindre (il faut préciser qu'à l'époque, les concurrents devaient avoir les outils et les pièces de rechange dans le coffre). Après un court rodage, la voiture marchait mieux qu'avant.

Nous avons repris la tête et nous l'avons gardée jusqu'à l'arrivée. Cependant, le règlement de l'époque imposait de ne pas rester plus de deux heures immobilisé à son stand sous peine d'être relégué à la dernière place et nous avons mécanique pendant 2 h 04. La seule consolation fut de s'entendre dire par Alec Ullman, le manager de Cunningham : « René, vos petites voitures sont formidables. Nous, nous mettons beaucoup de gasoline dans nos voitures et elle sort par l'échappement. Vous, vous en mettez très peu et elle sort par les roues ».

Je dois vous dire aussi, que MM. Charles Faroux et Pol Ravigneaux, créateurs de l'indice de performance, étaient désolés de cet article du règlement qui a d'ailleurs été supprimé à la suite de cet incident majeur ; ils sont venus à l'arrivée me féliciter pour notre performance.

Q. C'est grâce à Alec Ullman que vous êtes allé courir aux Etats-Unis ?

R. Oui, en 1952, il m'a fait acheter trois voitures et, associé à Bill Cook, j'ai gagné l'indice de performance à Sebring. Ce fut un moment inoubliable quand on a hissé le drapeau français et joué la Marseillaise, que voulez-vous, j'ai la cocarde dans le buffet... En 1953, nous y sommes retournés avec de nouveaux moteurs et j'ai encore gagné, associé cette fois à Wade Morehouse qui travaillait en tant qu'ingénieur à la mise au point du premier sous-marin atomique.

Q. En 1954 vous êtes très près de gagner le

« million » offert par la revue l'Automobile à la première 750 cm³ à faire 200 km dans l'heure ?

R. J'ai réalisé 197 km/h battu d'un rien par Pierre Chancel qui avait bénéficié à cette occasion de l'assistance technique de Panhard et B.P.

Q. Vous avez une consolation de taille en remportant cette même année l'indice de performance au Mans associé à Bayol en courant 3.252,520 km à la moyenne de 134,677 km. Et puis, vous sortez le fameux coach HBR 5 à carrosserie plastique. Comment est-il né ?

R. Trois coureurs lyonnais sont venus me demander de leur construire une voiture. A l'époque nous fabriquions nos voitures en alliage léger formé au marteau. Mais Chausson qui était le plus grand transformateur de tôle à l'échelon européen, voulait étudier le polyester. Ils ont créé l'outillage et sorti les cent premiers exemplaires, ce qui nous a permis d'être homologués en grand tourisme. Seulement, la chose n'était pas rentable pour eux, j'ai dû faire fabriquer les carrosseries suivantes à Saint-Dié, dans une usine de tissage reconverte Chausson qui avait été remarquable dans cette affaire, et s'est contentée de prendre une redevance sur chaque carrosserie.

Q. Ce coach fut un succès je viens d'ailleurs de relire un test de l'« auto journal » très élogieux à son égard...

R. Oui, nous en avons vendu 660 dont 100 aux U.S.A. et il s'est illustré dans de nombreux rallyes.

Q. Parallèlement, vous vous lancez dans l'expérience Monomill ?

R. Pour remplacer la formule Racer 500, j'ai proposé à la Fédération de fabriquer une monoplace de 850 cm³ en 20 exemplaires et de faire courir, en deux manches et la belle, l'ouverture des grands prix par des pilotes pas encore confirmés. La Fédération a donné son accord et nous avons débuté le 25 avril 1954 à Montlhéry. Les voitures étaient tirées au sort avant chaque manche ce qui permettait vraiment de se rendre



René Bonnet présente ses deux premières Tours connus.

compte des capacités des pilotes. C'est sur une Monomill que Jo Schlesser s'est révélé.

Q. Comment cela marchait-il financièrement ?

R. Nous demandions un certain forfait pour notre présentation. Shell et Dunlop nous supportaient et nous faisions de la publicité payante sur les camions où nous transportions nos voitures. Hélas en 1955, l'accident du Mans a mis fin à ce succès populaire. Nous avons dû vendre les voitures à des amateurs. Nous avons tenté d'en transformer deux en F1 mais ce fut un échec, le compresseur dont elles étaient équipées n'était pas très charitable pour la mécanique ; le bloc s'ouvrait en deux !

Q. En 1958 vous sortez le cabriolet « Le Mans » qui était destiné à une clientèle moins sportive et nouveau coup du sort, vous avez un accident de la route ?

R. Oui. En me rendant sur le circuit de Clermont-Ferrand pendant le Tour de France automobile, un camion m'est rentré dedans. Résultat : hanche gauche en bouillie, tibia et péroné de la jambe droite cassés au niveau de la cheville, quatre côtes enfoncées, mâchoire fracturée et fort traumatisme crânien. Le Professeur Dautry qui est quelqu'un de formidable a réussi à tout remettre en place, mais je reste cependant handicapé pour le restant de mes jours.

Q. Cela n'empêche pas vos voitures de s'illustrer en compétition ?

R. En effet en 1959 nous remportons l'indice de performance au Mans et aux 12 heures de Sebring ainsi qu'une victoire en G.T. à Monté-Carlo. Puis les deux années suivantes, deux nouvelles places de premier à l'indice au Mans.

Q. Et puis fin 1961 l'association des deux noms Deutsch et Bonnet prend fin ?

R. Cela faisait quelques temps que Deutsch ne suivait plus de très près ce que je faisais. Par exemple, il n'a été pour rien dans la création du cabriolet Le Mans et



24 heures du Mans 1954 : Cornet-Gignoux au centre sur un proto 754 cc. Une nouvelle victoire à l'indice pour Champigny.

pour pas grand chose dans celle du coach.

Il ne faut pas oublier que son activité principale n'était pas l'automobile. J'ai donc gardé ma propre marque. Il a fallu aller très vite et au Salon de 62, j'ai présenté trois nouveaux modèles à mécanique Renault : le cabriolet Missile, une traction avant équipée d'un moteur de 850 cm³, le cabriolet Le Mans traction avant lui aussi avec un 1.100 cm³ et le Djet à propulsion arrière également avec un 1.100 cm³.

Q. Vous préparez également trois voitures pour les 24 heures de cette même année mais des ennuis mécaniques vous empêchent de gagner.

R. Le bloc moteur était vraiment trop faible pour être transformé en mécanique de compétition. Néanmoins, Jean-Pierre Beltoise remportera l'indice énergétique, avec C. Bobrowski. Par contre cette mécanique dérivée de la série Renault, moteur 1093 pour le Missile et moteur de la Major, modifié par nos soins pour le Djet et le Le Mans, également un moteur avec culasse hémisphérique Gordini, donnaient entière satisfaction.

Q. Cependant votre entreprise est en pleine expansion, c'est alors que vous avez un premier contact avec la Société Matra.

R. Pas exactement. Avant de me séparer de Charles Deutsch, j'avais pensé m'agrandir.

C'est alors que par l'intermédiaire de l'un de mes anciens pilotes André Moynet, j'ai rencontré M. Chassagny de la Matra qui était intéressé par ce que je faisais avec le polyester. Ils m'ont convaincu d'aller m'installer à Romorantin dans une ancienne usine de tissage qu'ils avaient rachetée.

Parallèlement à la Société des Automobiles René Bonnet, nous avons créé une société de plastique et formé la main d'œuvre locale à cette technique. La Matra est donc rentrée chez moi comme actionnaire. Je

n'ai pas pris garde aux recommandations de mon comptable qui m'avait prêté que mon affaire m'échapperait. C'est pourtant ce qui s'est passé. Pour mener à bien mes projets, j'avais besoin de pas mal d'argent que M. Chassagny m'a avancé en compte courant, jusqu'au jour où il m'a annoncé que seule la Société Matra pourrait suivre.

Il a fallu que je disparaisse ; j'ai abandonné la présidence de ma société et revendu mes actions. M. Floirat, PDG de Matra m'a alors lancé la phrase suivante : « Bonnet, vous êtes le pot de terre et nous, nous sommes le pot de fer... ». Finalement, ils ont continué à sortir le Djet pendant quelques années, sans trop y croire, sous le nom de Matra Bonnet d'abord, puis sous celui de Matra Sport.

Q. Et maintenant, suivez-vous toujours l'évolution de l'automobile ?

R. Non, plus du tout, si ce n'est que je vais aux 24 heures du Mans chaque année pour revoir mes vieux amis, qui hélas avec le temps, se font de moins en moins nombreux.

C'est sur cette note un peu triste que notre entretien a pris fin. Puis, nous avons fait le tour du propriétaire pour y découvrir dans l'ordre : des photos souvenirs dont l'une le représentant avec Steve Mc Queen devant un Djet, le casque acheté aux U.S.A. pour courir à Sebring, d'innombrables coupes et trophées, du vin de chez « Petoulet » alias Maurice Trintignant, qu'il lui commande chaque année, et pour finir un atelier d'ébénisterie remarquablement équipé ; C'est là que René Bonnet travaille le bois pour en faire, entre autre chose, des pieds de lampe qu'il offre aux amis du village. Enfin, en passant devant sa dernière voiture, une superbe Audi qu'il vient d'acquérir, il m'a confié : « Si j'en ai l'autorisation, je vais l'équiper pour marcher avec un carburant à base d'alcool de betteraves ».

Non, vraiment, René Bonnet n'a pas fini de mécaniquer...



e (si l'on peut dire) qui encadrent le proto bien

auto
retro

Retro-dossiers
DB Panhard





Le premier coach DB Panhard à carrosserie Frua (1953). Le carrossier italien n'a pas encore trouvé le style juste. Bonnet et Deutsch feront mieux deux ans plus tard.

II. CHARLES DEUTSCH : LE COMPAGNON DISCRET

Charles Deutsch nous a quittés en décembre 1980. L'homme ne fut pas seulement le « D » de la « DB ».

Il a énormément fait aussi pour l'automobile en général, et pour l'industrie française...

Charles Deutsch naquit le 6 septembre 1911 à Champigny sur Marne. Son père, d'origine germanique, s'était spécialisé dans la construction et la réparation de voitures à chevaux.

Élevé dans l'ambiance de l'atelier familial, Charles n'allait pas manquer de se découvrir très jeune, une passion pour la technique, tout en poursuivant de brillantes études secondaires au prix de sacrifices de son entourage.

Les débuts du XX^e siècle coïncidant avec ceux de l'automobile, l'enfant n'échappe pas à la fascination qu'exerce ce nouveau moyen de transport sur une grande partie de la jeunesse. A dix ans, il sait déjà conduire... une Decauville que ses parents viennent d'acquiescer pour la somme de 300 F. Charles se découvre bientôt une passion pour les « voyages en auto ». Pendant des années, il véhiculera son père dans ses déplacements professionnels, sans permis de conduire, et apprendra très vite à comprendre l'esprit d'une mécanique automobile.

En 1923, son père décède... Mais l'atelier familial ne doit pas disparaître pour autant. Tout en poursuivant ses études, Charles apprend à souder, à peindre ; peu à peu, il entreprend de reconvertir la petite entreprise à l'automobile, et manifeste bientôt un intérêt tout particulier pour les problèmes nouveaux de l'aérodynamisme.

Peu à peu, des clients très spéciaux, viennent le trouver pour lui demander d'effectuer quelques retouches aérodynamiques sur leurs véhicules. Charles s'acquittera de ces tâches avec talent, remaniant, par

exemple, les formes d'une Renault 40 cv, ou d'un Berliet 7 cv.

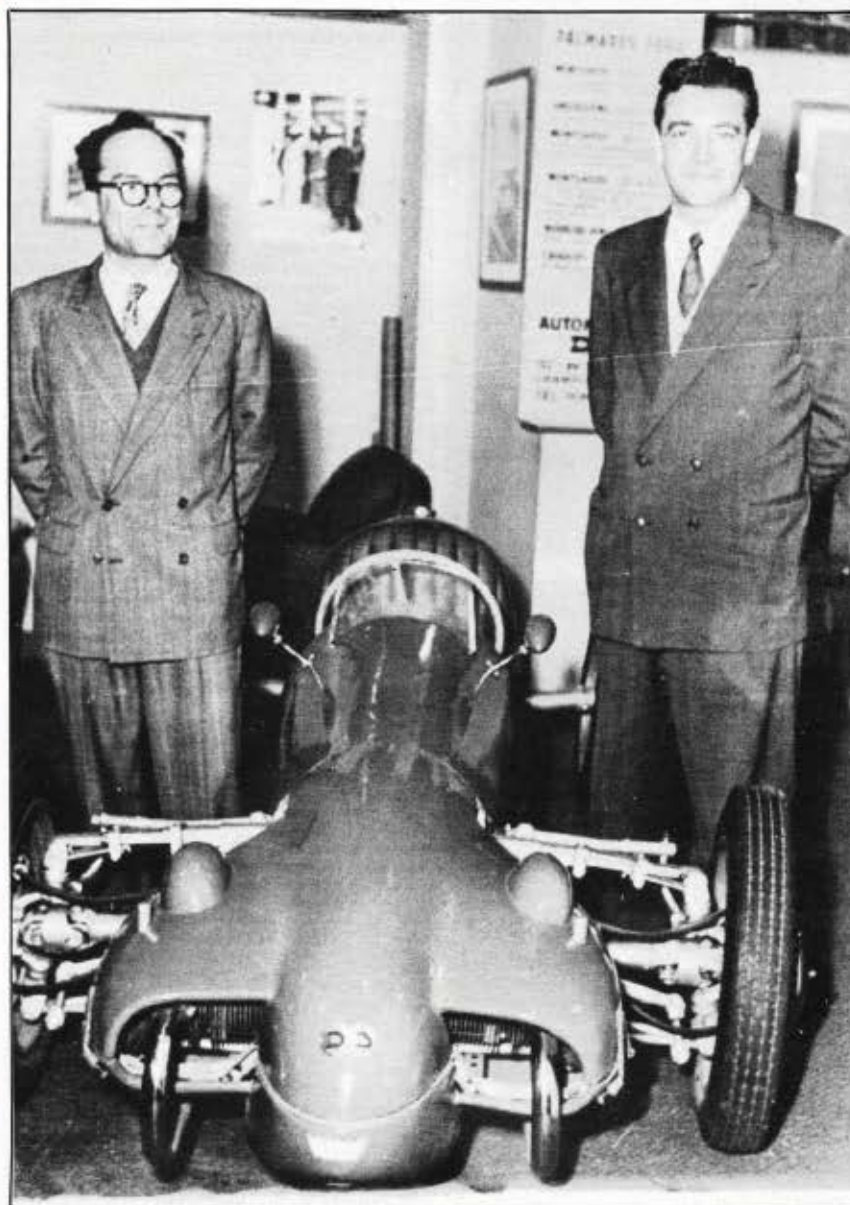
Mais il n'en continue pas moins ses études et brillamment même, puisqu'il sort 9^e de l'« X », obtient successivement le diplôme d'ingénieur de l'« Ecole des Ponts et Chaussées », et celui de l'« Ecole Supérieure d'Electricité ».

Il débute sa carrière professionnelle « officielle » en tant qu'ingénieur au Service des Ponts et Chaussées. Mais il garde un pied dans le secteur automobile. Sa passion de toujours...

En 1932, un homme vient lui proposer de racheter son atelier pour en faire un garage. Cet homme-là, s'appelle René Bonnet. Il va influencer considérablement le destin de Charles Deutsch, qui, grâce à lui, tâtera de la compétition automobile, avant de participer à ses côtés à la création d'une première voiture qui portera leur nom.

Une grande amitié va désormais lier les deux hommes pour le meilleur et pour le pire. René Bonnet transforme l'ancien atelier de charronnage en garage Citroën.

Et au milieu des « Rosalie » en révision, René et Charles vont élaborer et construire leur avenir au cours de discussions passionnées.



Charles Deutsch à gauche, René Bonnet à droite derrière un Racer 500.

auto
retra



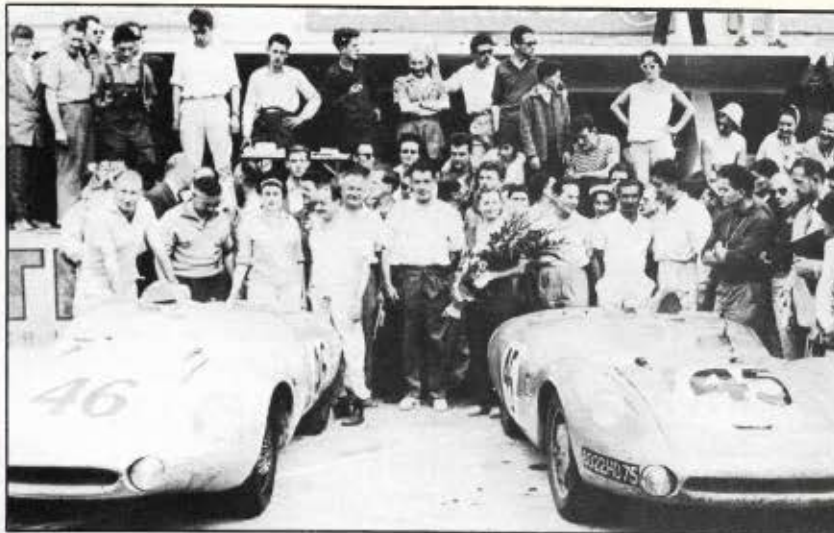
(René Bonnet nous parle par ailleurs de sa rencontre avec Charles Deutsch et des conditions de créations de leur marque commune, la « DB ».

Une association parfois orageuse, mais toujours passionnée et fructueuse).

Parallèlement à ses activités automobiles, Charles Deutsch s'affirme rapidement comme haut fonctionnaire, à la direction des carburants, tout d'abord, puis à la direction de la société des transports pétroliers... Un secteur où il donnera la pleine mesure de ses compétences.

Après la rupture historique de 1961 avec Bonnet, Deutsch décide de faire cavalier seul, en créant sa propre marque la « CD » dans des conditions plus que difficiles. Contrairement à René Bonnet, lui reste fidèle à la mécanique Panhard, avant de se tourner vers d'autres firmes, Alfa Romeo notamment puis Peugeot...

Mais Deutsch, pour des raisons financières, cessera bientôt ses activités de constructeur pour travailler à la conception de voitures de compétition au sein de sa « Société d'Etudes et de Réalisation automobiles »... Porsche, Matra, Ligier, Alfa Romeo feront appel à sa compétence en matière d'aérodynamisme. On retrouve d'ailleurs sa « patte » personnelle dans le dessin des « 917 » longue queue et de la Matra 640.



L'équipe DB Panhard aux 24 heures du Mans 1959 : une image bien connue du public.

Du début à la fin, Charles Deutsch mènera une double carrière, réussissant dans ses deux domaines d'activités, grâce à une farouche détermination, et un optimisme inébranlable.

La technologie automobile actuelle lui doit

certainement beaucoup plus qu'on ne le pense.

Le D de « DB » n'est pas seulement une initiale, c'est aussi et surtout un label de référence.

III. L'HBR 5 :

UN CULOT MONSTRE

Octobre 1954 : le traditionnel Salon de Paris ouvre ses portes, comme à son habi-

tude. Peu de nouveautés importantes à signaler cette année-là... le public devra patienter encore un an avant de découvrir celle dont on parle depuis si longtemps déjà : la « DS », ou l'arlésienne de Citroën.

Dans l'ensemble, les constructeurs français se sont contentés de reconduire leurs gammes bien connues, avec quelques

modifications de circonstances. La 203 Peugeot, l'Aronde Simca, la 4 cv Renault, sont toujours fidèles au poste, ainsi que la Dyna Panhard, révélée l'an passé, et la « 11 » Citroën, qui attend péniblement sa retraite.

Seul Ford a véritablement ouvert la voie du changement, en présentant ses toutes der-



L'HBR 5 dans sa première version (1955). La carrosserie en plastique est moulée par Chausson. Par la suite, les phares deviendront apparents, et la ligne du capot subira quelques retouches.

auto
retrô

Rétro-dossiers
DB Panhard





Par Maryvonne Hardouin

La Cuisine

Soupe de courgettes à la savoyarde

Pour 4 personnes:

- 150 g de tomme de Savoie ou de chèvre
- 5 petites courgettes
- 2 petits oignons
- 2 cuillères à café de jus de citron
- Sel, poivre.

Mettre dans le robot les oignons émincés, 4 courgettes coupées en dés et 250 ml d'eau ou un peu plus, les courgettes doivent juste baigner, sel poivre.

Cuire 20 mn. Ajouter la tomme coupée en dés et mixer.

Verser la soupe dans 4 verrines.

Râper la courgette restante, verser le jus de citron dessus et mettre sur la soupe.

Servir chaud ou froid.



Le Sudoku

En vous aidant des chiffres déjà placés, remplissez la grille de manière que chaque ligne, chaque colonne, chaque carré de 3 par 3, ne contiennent qu'une seule fois tous les chiffres de 1 à 9.

(Solution page 43)

Moyen

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

Facile

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





Images des Classic Days

