

Ma 530 et Moi

Dominique Gabrielle



Je suis né dans un petit village, près de Toulouse, au début des années 50.

Depuis 1948, une bande de passionnés, dont mon père, avait créé un circuit automobile. En 1950, au mois de septembre, se déroula la course qui, hélas, devait faire la notoriété du village. Un certain Raymond Sommer avait été engagé, au volant d'une Cooper /Jap et faisait figure de favori face aux Gordini d'Aldo (le fils du boss) et de René Bonnet, à la tête d'une armada de cinq D.B.

Après avoir échoué, suite à des problèmes d'allumage lors de sa manche de qualification, Raymond Sommer, passe par le repêchage.



Raymond SOMMER, avec le N°40 et René BONNET, debout à côté de sa DB N°8, sur la ligne de départ du Circuit de CADOURS

La course est remportée par Simone sur DB mais pour le public, tout s'est arrêté au quatrième tour, lorsqu'une biellette de direction de la Cooper s'est rompue, emportant le grand Raymond Sommer au paradis des pilotes disparus. L'année 1961, date du dernier Grand Prix, je suis devenu, même si je n'avais que 10 ans, un passionné d'automobile. Ne vous étonnez pas de me croiser, avec un polo, Jo Siffert. Il a gagné le dernier GP de Cadours en 1961, j'avais dix ans et c'était mon idole. D'autres l'on dit en chanson, mais c'était un peu plus tard.

Lorsque dans les années 1980, les fils et gendres des fondateurs du circuit décidèrent de faire revivre le circuit, sous la forme de rétrospectives, je fis partie de l'équipe dirigeante et je suis encore, aujourd'hui vice – président de l'association : Circuit Automobile Cadours Laréole.

Non contente d'organiser une manifestation chaque année, la plupart des membres, roulait en anciennes et pour faire comme tout le monde, j'achetais ma première voiture de « collection ». Il s'agissait d'une Matra 530 rouge qui était stockée, entièrement démontée, dans un grenier. La première des choses fut d'acheter les divers manuels de réparation et de pièces, pensant que je pouvais la remonter comme un puzzle. Mais devant l'ampleur de la tâche, j'abandonnais vite mon projet.

Début 1991, avec un copain mécano qui lit toutes les petites annonces, des journaux spécialisés, nous nous rendons dans un garage à Lannemezan pour voir une 530 jaune. Je fais aussitôt affaire avec le propriétaire. Celui-ci m'explique qu'il a procédé à de nombreuses réparations et qu'il a même repeint au pinceau la voiture en jaune, alors qu'elle était d'origine, rouge.

Rentrés chez nous, « l'affaire » paraît de plus en plus mauvaise. Le moteur démarre sans trop de mal mais la misère est bien cachée, à grand renfort de moquettes, résine polyester et autres goudrons.

Une fois tout sorti, l'arrière n'existe plus, le plancher et le longeron gauche sont en dentelles.

Le temps manque pour entreprendre ces travaux et la vie professionnelle reprend le dessus. La voiture est stockée avec les morceaux de la première. Je suis sollicité pour la vendre. Elle est presque donnée à un copain qui arrivera, avec l'aide de pas mal de monde, à en faire un semblant de voiture. Celui-ci s'en séparera et la vendra à un amicaliste Toulousain que vous connaissez tous : Alain Besnier, qui la démolira pour les pièces.

J'ai rencontré Alain grâce à l'amicale, quelques années plus tard après avoir acheté ma troisième 530. Il m'a été à plusieurs reprises un bon conseiller et encore aujourd'hui, quand j'ai besoin de quelque chose, je n'hésite pas à l'appeler. C'est un type bien.

Nous arrivons au début des années 2010 et encore une fois un ami me transmet une annonce du « Bon Coin » : un particulier vend une 530 avec des pièces et surtout un moteur neuf, en caisse, de 2 litres de cylindrée.

Je ne suis pas loin de la retraite et je me dis qu'il faut que j'arrive enfin à remonter une 530. L'offre est alléchante et me voilà parti avec mon fils aîné, sa remorque porte voiture (il faisait des rallyes vitesse) attelée à son fourgon à Frontignan, pas loin de Sète (34).

L'affaire est conclue, la voiture a été repeinte d'un bleu « gendarmerie » et il y a tellement de pièces que je serai obligé d'y revenir pour pouvoir tout enlever.



Je dispose d'un petit atelier équipé d'un pont élévateur deux colonnes, acheté à une vente aux enchères. Je n'en suis pas à mon premier essai. J'ai l'année précédente remonté entièrement, hors mécanique moteur que j'ai fait faire, un Range Rover essence 3.5l carbu, avec lequel nous avons gagné, dans la catégorie historique, un « Paris –Dakar » à l'ancienne (2009 et 2010).

Première opération, passage sur le pont et la « rebelote », je me retrouve 30 ans en arrière, avec de la tôle perforée un peu partout. A l'époque, je dispose d'un apprenti dans l'atelier mécanique de l'entreprise et comme souvent, son chef n'a pas trop le temps de s'occuper de lui. Alors, et comme il m'a dit qu'il aimerait bien le faire, je lui demande de la démonter entièrement. De temps en temps, je viens surveiller l'avancement des travaux et lui donner quelques conseils. Il s'en souvient encore et fait aujourd'hui une excellente carrière dans le matériel agricole.

Première opération : sablage complet du châssis et de la baie de parebrise. Je ne suis toujours pas à la retraite, mais ayant délégué, j'ai un peu plus de temps de libre. De retour de sablage, je me fais prêter un tourne broche et je m'équipe d'un poste semi-auto et d'un poste TIG, qui me servira, d'abord à refaire les points de soudure, comme à l'origine, mais surtout , un peu plus tard à souder l'inox de l'échappement. Inutile de vous raconter le travail qui durera plus d'un an.



Entre temps, et après avoir fait de la régularité en tout terrain, j'entraîne mon fils aîné dans la régularité sur route, d'abord avec une Mini 1275 GT, puis avec une Sierra Cosworth 4x4. Au Rallye Neige et Glace (nous en sommes à notre 11^{ème} participation), nous rencontrons un homme charmant et abordable : Henri Pescarolo. J'ai découvert, quelques années auparavant, une documentation sur le rallye de Méditerranée 1969 et j'ai décidé de refaire ma Matra dans le style de l'époque.

Trois Matra 530, une bleue, une blanche et une rouge sont engagées. La blanche est pilotée par Henri avec Johnny Rives, comme copilote. Je vous passe l'histoire des deux autres que vous devez connaître. Aucune des trois ne sera à l'arrivée et quand je raconte à Henri, mon idée, un peu folle, de vouloir reconstruire la voiture identique à celle qu'il pilotait, il me donne quelques conseils. Il m'explique tout d'abord que s'il a abandonné, c'est parce qu'il n'avait plus de pare-brise. La caisse se déformait tellement que les pare-brise cassaient. Bien que le moteur ait reçu le kit Saab, il manquait un peu de puissance. Par contre la tenue de route était exceptionnelle. L'année suivante(2013) je venais au Neige et Glace, avec un capot de 530 qu'Henri me dédicait.

Mais revenons à notre châssis. Compte tenu de ces informations, il me parut indispensable d'arceauter le véhicule, en reprenant la baie de pare-brise sur l'arceau. L'opération terminée le châssis est reparti en sablage et après un apprêt phosphatant il a reçu une peinture époxy noire de qualité.

J'ai profité de ce temps pour m'occuper du moteur et de la boîte. Mon idée première était d'adapter le moteur de 2 l, neuf et en caisse, sur la boîte. Mission impossible, du moins avec mes moyens. Ce moteur de 2 litres est un Ford Angleterre et non un Ford Cologne.

Nous sommes déjà début 2016 et je commande toutes les pièces chez Motomobil en Allemagne. Pistons, bielles, soupapes etc... et l'ensemble est remonté par un ami motoriste. J'aurais aimé monter un autobloquant, comme je l'ai déjà fait sur la Mini, pour faire le Neige et Glace, mais ceci paraît impossible. Le vilebrequin, les bielles et les pistons sont équilibrés. Les culasses sont travaillées et elles reçoivent de grosses soupapes. Le but est de donner un peu plus de puissance à ce moteur, tout en gardant sa fiabilité. Je décide de remplacer la pompe à eau par un modèle électrique. Je fais en même temps la connaissance du fils de l'ancien distributeur Matra, sur Toulouse. Ce monsieur me vendra un carburateur Weber, double corps dans son carton d'origine, avec une fiche manuscrite précisant tous les réglages. Plus tard, c'est aussi lui, qui me vendra l'enseigne lumineuse « Matra Sport » qui est posée à l'entrée de mon atelier.

Il ne reste plus qu'à mettre l'ensemble moteur boîte dans le châssis et le montage est fait début 2017.



L'ensemble repart chez mon carrossier pour le montage de la baie arrière et du toit. Afin de ne pas être ennuyé par l'étanchéité des éléments de toit, je décide de les faire coller. Puis de retour à l'atelier, c'est le montage des trains roulants, du circuit de freinage que je réalise entièrement en tube rilsan armé, du circuit d'eau en tube silicone et de la confection d'un échappement en tubes inox. Pas facile de souder l'inox quand on ne connaît pas, mais le résultat est correct. Là aussi, j'ai voulu, pour toujours gagner un peu de puissance sans compromettre la fiabilité, faire un échappement digne de ce nom, avec une section de tube correcte. La malle ayant été partiellement sacrifiée par le montage de l'arceau, je plaçais un silencieux entre les deux montants latéraux de celui-ci, supprimant la barre transversale qui les reliaient. Depuis, le moteur a démarré et le bruit est du plus bel effet.

J'en suis donc là, quand commence le confinement, je m'attaque alors au circuit électrique après avoir fabriqué une console centrale qui recevra les organes de coupure, de protection et de commande des divers éléments rajoutés. Le nombre de fusibles de l'équipement d'origine étant de trois, le premier ne servant que de repiquage et éventuellement de protection pour un accessoire, je prévois un boîtier avec huit fusibles. Après une longue discussion, sur le forum de l'Amicale, sur l'utilité du premier fusible et croyant qu'il était indispensable, j'ai fini par n'utiliser que sept fusibles. C'est aussi grâce au forum de l'Amicale que j'ai pu retrouver des schémas, fort utiles, pour refaire mon circuit électrique. Je remercie tout particulièrement Jean-Louis Dauge et Yves Nilion, pour leurs conseils, mais aussi tous ceux qui se sont intéressés à mes questions.

La partie avant du faisceau d'origine avait brûlé. J'ai donc utilisé des câbles multiconducteurs souples pour alimenter l'avant droit, l'avant gauche et enfin un troisième pour la pompe à essence, les essuies glaces, le ventilateur de chauffage 2 vitesses et la pompe du lave glace.

J'ai placé la batterie de type lithium-ions dans l'habitacle, derrière le siège conducteur. Un câble 35² relie le moins à un coupe-circuit et un câble de même section arrive directement au démarreur.

Afin de pouvoir utiliser des sections de câbles réduites, toutes les lampes sont de type led et un seul relais est utilisé pour les phares.

En parallèle, les pièces de carrosseries, que j'ai entièrement poncées, sont réparées par mes soins et mastiqués et de nouveau poncées. Le confinement aidant, le peintre qui m'a déjà fait le châssis, se retrouve sans trop de travail : c'est le moment de lui confier tous les éléments à peindre. Ils sont peints, par petits groupes. En premier la face avant, le capot et l'arrière, puis les ailes et enfin les portières. La couleur choisie est un blanc névé.

Mon circuit électrique terminé, j'ai fait appel à un préparateur de voitures, pour la plupart de course, qui vient d'aménager dans de nouveaux locaux, à proximité de mon domicile. Il viendra avec une remorque fermée prendre livraison de la 530. Après quelques heures de contrôle et de vérifications le moteur démarre enfin. Là, va commencer une période de rodage et les premiers ennuis arrivent.

Après une heure à 2500 tr/mn et un quart d'heure à 3000tr/mn le moteur s'arrête soudainement. Prise de compressions et le cylindre avant droit est à zéro. Diagnostic : une soupape est restée ouverte. Dépose de la culasse : la soupe d'échappement est grippée, une tige de culbuteur est tordue. L'usinage du guide est trop juste. Ne voulant pas prendre de risque, l'autre culasse est déposée et les pièces commandées chez Motomobil en Allemagne.



Quelques jours après et lors du remontage, le mécano s'aperçoit qu'il y a un sens de montage des joints de culasse, et que lors du premier montage, ils ont été montés à l'envers, le droite à gauche et vice versa, provoquant une mauvaise circulation d'eau sur la partie avant des culasses. De là, peut-être aussi, le problème sur la soupape.

Mais enfin le résultat est au rendez-vous : 96.05 cv à 5918 tr/mn pour 126 N.m de couple et comme me l'a prédit Yves Nilion, 100 cv après rodage.

Je viens de la récupérer et je vais remonter toute la carrosserie, après avoir solutionné quelques détails sur le circuit électrique. J'ai récupéré quelques diodes sur une platine de TV, pour faire fonctionner le voyant des clignotants et ajouter un warning. Encore une fois, sur les conseils d'Yves, j'ai changé la partie électrique du Niemann et tout va bien.



Un grand « MERCI » à tous les Amicalistes constructifs qui ont bien voulu m'aider, pendant le confinement, à résoudre mes problèmes. Les échanges sur le forum ont été nombreux et enrichissants. Pour la petite histoire, j'ai repéré le premier fusible de mon tableau Guido (ce sont en réalité des disjoncteurs), puisqu'il ne sert à rien, comme à l'origine des Matra.

J'espère le rencontrer un jour, et sans rancune. Mon épouse est aussi d'origine Italienne, d'une mère d'Udine et d'un père de la région de Venise. On les adore, mais un peu 'testut', et ça, c'est de l'occitan.

Beaucoup de l'Amicale, comprendront.

Origine des véhicules :

- Matra 530 A, N°1166, achetée neuve par Mr Dintrans à Tarbes, vendue à Biarritz le 26/09/1968, couleur d'origine : Rouge Java.
- Matra 530 A N° 5067, achetée neuve par Mr Obach à Nîmes, vendue à Nîmes le 02/10/1969, couleur d'origine : Bleu ciel été.

Remerciements à :

Carrosserie Bordeneuve - Jérôme Guy, 32430 – ARDIZAS pour l'arceau, le montage du toit et de la baie arrière, ainsi que pour ses conseils.

Aphrodite Bikes - Jean-François Torresan, 31480 – CADOURS pour le sablage et les diverses peintures, dont celle des caches culbuteurs.

