

LA DJET



René Bonnet Djet 1

Nom : René Bonnet/Matra-Bonnet/Matra

Prénom : Djet

Date de naissance : 1963

Date de mise à la retraite : 1968

GENEALOGIE

Ils étaient quelques-uns dans les années 50 à croire encore aux vertus du drapeau français. Ils avaient pour nom Jean Rédélé, René Bonnet et Charles Deutsch. Pendant des lustres, ils furent les seuls à assurer la présence française sur les circuits, et dans les rallyes, dans des catégories qui prêtent parfois à sourire. Mais ils ont tenu le coup avec leurs petites berlinettes de rien du tout, accumulant les victoires de classe et à l'indice, ou parfois même les premières places au général. C'est ce que l'on appelle la joie de vivre ou la « foi qui décroche les montagnes ». Sans tomber dans l'esprit de clocher ou le genre cocardier, reconnaissons tout de même que la France leur doit beaucoup. Ils ont défriché la route qui a mené aux victoires, Matra au Mans et au retour des

françaises en formule 1. Au début des années 60, les choses ont évolué très vite pour eux, Redélé a sorti sa redoutable A 108 berlinette. Bonnet et Deutsch de leur côté ont continué de faire confiance quelque temps encore au 850 cm³ Panhard, et à la traction avant. Puis, ce fut le grand schisme, la séparation dramatique. René Bonnet s'est tourné vers la technique Renault, et a radicalement changé son fusible d'épaule, passant brusquement du tout à l'avant au tout à l'arrière, mais pas dans le style Alpine ou Porsche. Le fruit de sa réflexion, la René Bonnet Djet I était bien autre chose : la 1^{re} voiture française de série à moteur central-arrière. Une révolution dans le monde de la technique auto, et pas seulement dans notre « douce » France. En ce sens, on peut affirmer que la Djet n'a pas d'ancêtres légitimes. La DB n'était en somme qu'une Panhard sportivement habillée. La Djet, elle, ne ressemble ni à une Panhard, ni à une

Renault, ni à quoi que ce soit d'autre. Elle ressemble à une René Bonnet, c'est une référence...

PHYSIQUE

On aime ou on n'aime pas. Une chose est sûre : en son temps, la Djet a fait exception. Rien de commun avec l'esprit italien, britannique ou germanique. Une ligne très personnelle, éloignée des canons esthétiques en vigueur pour cette catégorie de voiture. Il n'est que de la comparer à une Giulia GTV, une Triumph TR4 ou une Porsche 912 pour réaliser l'ampleur de la différence. 15 ans après sa sortie, on peut encore la prendre pour un nouveau modèle.

Son avant fait bonne impression, avec des phares profilés sous visière et un

capot plongeant, un peu dans le style des Aston Martin « P 212 » du Mans. Ça se gâte un peu au niveau du pavillon, mais l'œil finit par s'y faire. C'est surtout l'arrière qui déçoit, choque ou exaspère le plus. Original, certes, mais un peu maladroit. Il y a comme un manque d'inspiration certain. Mais il faut reconnaître qu'à l'époque, la position particulière du moteur a dû créer pas mal de contraintes esthétiques. Quoiqu'il en soit, il n'est guère difficile de la préférer à ce laideron infernal que fut son successeur, la Matra 530...

CARACTERE

Tout dépend ici du numéro. La dynastie des Djet s'étend de 1 à 6. Toutes les puissances et cylindrées imaginables se sont retrouvées sous cette étrange lucarne globuleuse, de 995 à 1 255 cm³, et de 70 à 103 ch. Toutefois, même avec le groupe le moins poussé, la Djet sait vous entraîner bien au-delà du raisonnable, tant son comportement routier, tout simplement exceptionnel parvient à faire oublier le reste, c'est-à-dire une puissance mesurée. La Djet s'accroche à la route avec une insolence propre à détrôner la première DS venue, et il faut vraiment lui en demander beaucoup pour sentir poindre chez elle les premiers symptômes de l'impuissance! La position centrale du moteur, et l'excellente répartition des masses qui en découle ne sont évidemment pas pour rien dans cet exploit. Une TR4 à côté, paraît sortir des années 30..

Au début, il lui manquait un moteur, René Bonnet lui en trouva un à sa mesure, le légendaire 1300 Gordini des

R8 bleu de France. Ainsi dotée, elle atteignait en théorie les 200 chrono, en moins de temps qu'il n'en faut pour le dire. Mécaniquement parlant, il ne lui manquait donc plus rien. On aurait souhaité une ligne et une finition plus en rapport. Hélas, hélas, vous connaissez la suite...

VIE PROFESSIONNELLE

La Djet, de René Bonnet est devenue Matra-Bonnet puis Matra tout court, avant de finir sa carrière dans l'Olympe des voitures françaises d'exception. Une disparition prématurée, quand on pense que la berlinette Alpine était encore en production il y a à peine 3 ans.

La Djet, sans doute était trop typée, et trop peu « frimeuse » pour déclencher l'enthousiasme de cette couche d'amateurs d'un genre particulier. L'Alpine avait de l'allure, la Giulia GTV aussi. La Djet, dans ce petit monde faisait un peu figure de vilain petit canard. Elle ne se transforma pas pour autant en cygne majestueux, comme en témoigne la « 530 », puis lui succéda une véritable débâcle esthétique. Mais peu importent ces péripéties. La petite René Bonnet aura fait école. Dans le monde entier, le moteur central est devenue la panacée des vraies voitures de sport, de Lamborghini à Ferrari, en passant par Lancia. Pour la petite histoire, n'oublions pas tout de même qu'elle partage le privilège de l'avant-première dans ce domaine avec l'« ATS » italienne, à la carrière éphémère produite également en très petite série de 1963 à 1965.

AVENIR

Evidemment, les dernières Djet VI à moteur Gordini 1300 sont les plus représentatives de la lignée et, partant, les plus recherchées. Mais le n° 1 à 5 ne manquent pas d'intérêt, tant s'en faut. Et leur mécanique plus conventionnelle vous entraînera sans doute vers des dépenses moins importantes. A l'époque, leur prix s'avérait d'ailleurs assez étudié par rapport à la concurrence. Aujourd'hui, les conditions sont toujours favorables. Le marché est assez réduit, mais il existe néanmoins.

Comptez aux environs de 10 à 12 000 F pour une Djet 1100 encore présentable et en bon état de marche, et jusqu'à 15 000 F pour une belle Djet VI 1300.

L'avenir des ces voitures insolites apparaît prometteur, dans la mesure où il reste encore beaucoup à faire, et notamment créer un club « René Bonnet » qui donc en prendra l'initiative?

Didier LAINE

CARTE D'IDENTITE

René Bonnet Djet — 1

Moteur : 4 cylindres en ligne (dérivé de la R 8 Major Renault) (Moteur central-arrière)
1 108 cm³

(70 × 72 mm)

70 CH SAE à 6 500 tr/mn

9,5 Mkg SAE à 4 500 tr/mn

Soupapes en tête

Arbre à cames latéral

Transmission : 4 vitesses synchro
Propulsion arrière

Suspension : AV : indép.

AR : indép.

Ressorts hélicoïdaux

Freins : à disques sur les quatre roues

Châssis : tubulaire à poutre centrale

Dimensions :

Long : 3,90 m

Larg : 1,40 m

Emp : 2,40 m

Haut : 1,20 m

Poids : 640 kg

Voie AV : 1,16 m

Voie AR : 1,15 m

Performances : vlt. maxi : 170 km/h

Consommation moyenne : 9 litres/100

Prix en 1964 : 19 000 F



Matra Djet VI