



LES ETONNANTES HISTOIRES DE L'ONCLE PAT

Par Patrice Vergès

La fin de Matra Automobile suivie de la disparition brutale de Jean Luc Lagardère ont remis sous les feux de l'actualité l'histoire des automobiles Matra. Dans cette deuxième partie sur la saga du Djet nous allons évoquer le rachat de la firme René Bonnet par Matra.

Merci au Club D'Jet, notamment à Yves Marchais et Olivier Pierrat pour leur aide dans la rédaction de cet article.



Jacques Hubert le papa talentueux du Djet devant son enfant.



Aux USA, le Djet a toujours eu déjà ses fidèles. Sur les 1700 Djet construits le Club D'Jet en a recensés autour de 600 dont quelques uns aux USA.

En 1963 aux 24 heures du Mans, au volant d'un Djet dont la partie arrière a été allongée pour améliorer l'aérodynamisme, Beltoise et Brobowski remportent l'indice énergétique à plus de 150 km/h de moyenne.



"Les neveux, vous vous rappelez que le mois dernier, je vous ai raconté les débuts du Djet étudié à l'origine uniquement pour la compétition. Face aux réactions positives des possesseurs de DB, Bonnet décide d'en extrapoler une version routière.

C'est Claude Bonnet revenu du service militaire qui se charge de "dégrossir" le futur Djet de série au début 1963. Au volant d'un châssis poutre pas peint de teinte grise "brut de décoffrage" qui servira à l'homologation il parcourt des milliers de kilomètres. Claude peut se rendre compte des qualités et des défauts de cette voiture. Il faut imaginer aujourd'hui la vision d'un Djet dans la circulation des années 60. Ce minuscule coach de forme cunéiforme semble échappé du circuit des 24 Heures du Mans. Si ces 1,15 m semblent surréalistes au milieu des 150 cm des 404 et Dauphine qui composent le parc d'alors, il semble incongru par rapport à ce qu'on appelle une sportive à l'époque. A ses côtés, une TR4, une MGB, une Alfa Giulietta ressemblent à un camion. La vision d'un Djet ne s'oubliait pas les neveux. J'ai dans le coin de ma mémoire quelques beaux souvenirs visuels et auditifs de cette version qui n'avait pas du tout le même son que la Matra à cause de ses rapports de boîte très longs et d'un échappement moins civilisé aux tissures plus graves. Son mufile long qui reniflait le sol lui donnait un côté bestial que ne possédait pas la Matra au nez relevé.

La véritable histoire du Djet 2ème partie



En 1964 le Djet 1 puis II à moteur atmosphérique sont homologués en GT. Ici Roland Charrière lors du rallye Lyon Stuttgart en 1964.

Chaud, bruyant et pas facile au quotidien

Claude Bonnet se rend compte de l'impact visuel de la voiture auprès des foules, de sa formidable tenue de route encore une fois par rapport à ce qui existe à cette époque. Il mesure également si l'on peut dire qu'elle est exigüe autant au niveau largeur aux coudes avec seulement 1,40 m de large que volume minimum pour les bagages accueillis derrière le moteur qui est carrément dans l'habitacle. D'autre part, elle est très bruyante même si à 20 ans cela n'est pas un défaut et délicate à conduire en ville à cause de l'étagement particulier de la boîte aux rapports très longs. Dès le premier rayon de soleil, elle se transforme en sauna à cause des calories évacuées par le moteur et de l'inclinaison très prononcée du fameux pare brise à angle à 28 degrés, une des raisons de son choix, et de la bulle à l'arrière qui s'embue également très vite. Il prônera vite le montage de glaces descendantes à la place des couillantes pour mieux ventiler l'habitacle. D'ailleurs Jacques Hubert avouera que la climatisation

de la voiture n'a pas été bien étudiée car il avait travaillé très vite. C'est vrai.

Les neveux, vous savez que le premier Djet de série ne sortira de Romorantin qu'en juillet 1963. Les seules rentrées d'argent ne venant que du Missile dont les ventes ne sont pas extraordinaires, critiqué par son manque de puissance et son prix trop élevé et sa finition bricolée.



Pour mieux supporter les aléas de la circulation, le Djet de série bénéficiait de butoirs réalisés en alu coulés peu esthétiques imposés par René Bonnet lui-même qui ne plaisaient au puriste Jacques Hubert.

Du Djet à l'Aérodjet

Les Djet de course à châssis tubulaire continuent à participer à des compétitions, engagés soit par Bonnet ou loués ou vendus à des clients toujours pour faire rentrer des sous qui commencent à manquer dans les caisses du 160 Avenue du Général de Gaulle malgré les avances du pétrolier BP. Pour améliorer la vitesse de pointe, les Djet passés en soufflerie chez Eiffel bénéficient d'un arrière redessiné et de sabots d'ailes et d'un profilage intégral sous la carrosserie qui font redescendre le Cx autour de 0,22 contre environ 0,25 pour le modèle de série. Baptisés Aerodjet, ils adoptent aussi une voie arrière accrue qui améliore également la tenue de route. On sait que sur une horde de cinq voitures engagées au Mans, une seule terminera à la 11ème place remportant l'Indice Énergétique pilotée par Jean Pierre Beltoise et Claude Brobowski. Ce n'était pas la version la plus rapide de la bande, car elle était animée par le 1108 cm3 atmosphérique de 85 ch de la future R8 Gordini plaffonnant à moins de 200 km/h. Il



Ultime Djet de course version 1964 à l'aérodynamique encore améliorée, voies très élargies, pare-brise collé, jantes larges de F2 en magnésium à ailettes de refroidissement. Le CX tournait autour de 0,20 autorisant 220 km/h avec le nouveau 1150 cm³. Il y avait des châssis tubulaire et des châssis poutre homologués en GT.

faut dire que le jeune Beltoise issu de la moto remplaçant le regretté Armagnac en voulait à l'époque car il désirait absolument réussir. Il savait qu'il était avec Laureau le pilote le plus rapide de la bande à Bonnet. Il envoyait si fort, que le commissaire de course voulait le déclasser pour conduite dangereuse en levant les deux roues intérieures en virage serré. Cela dit, Beltoise avoue aujourd'hui ne pas avoir été impressionné par la tenue de route de l'Aerodjet ce qu'il ne disait pas à l'époque manquant d'expérience en matière de voiture de course.

Si la sortie mancelle se solda par une victoire, chez Bonnet l'on se rend compte que le Djet de course trop proche du modèle de série était moins rapide que les Alpine M63 plus profilées bénéficiant de freins plus puissants et d'une boîte Hewland à 5 rapports. Hubert va commencer à plancher sur l'adjonction d'un cinquième pignon sur la boîte Renault qui restera hélas sans suite.

Par son architecture à moteur central qui limite son utilisation à deux adultes avec peu de bagages et un prix assez élevé puisqu'à près de 20 000 francs 1963 en version Luxe soit environ 35 000 euros 2003, le Djet est tout de même cher.

Plus cher qu'une Alfa ou MGB voire Triumph tout en offrant une mécanique de série pas très puissante avec 65 ch et une finition artisanale qui emprunte beaucoup de pièces à la R8 trois fois moins chère. Cela dit, une à parfois deux voitures par jour sortent de Romorantin où les problèmes ne manquent pas entre Matra fabriquant les caisses et Bonnet qui se plaint du manque de rigueur du travail.

Claude Bonnet pense déjà à améliorer le Djet pour le rendre plus domestique comme il dit. Mais, il décide de le faire en cachette de son père resté à Champigny. "Mon père était très bavard. S'il avait su que je pensais modifier la voiture, il l'aurait répété à tout le monde et nos anciennes versions courtes nous seraient restées sur les bras car nous achetions à Renault les ensembles par cent et il fallait attendre d'avoir terminé la deuxième centaine. Sans

le dire à Hubert également à Champigny qui n'a jamais bien accepté les modifications de Claude, le fils Bonnet commence à plancher sur une version améliorée en ce début de 1964.

Plus long de 40 centimètres

D'abord, pour améliorer l'habitabilité, il creuse le plancher ce qui autorise une meilleure garde au toit. Ensuite, il allonge la partie arrière de 40 cm s'inspirant des formes des Aerodjet en plus tendues toutefois au niveau de la poupe moins étriquée. L'équipe de nouveaux feux de Simca 1300/1500 avec enjoliveur remplaçant les feux de camions et les catadioptrés supplémentaires. Il adapte un élégant pare-choc en tôle pliée et il élargit les voies de près de 10 cm en adoptant la traverse avant renforcée de la R8 Export et en allongeant les supports de triangles de 8 cm à l'arrière. Élargissement qui a le mérite d'améliorer sensiblement la tenue de route et de rendre la voiture moins fine à conduire et un peu plus autostable en ligne droite aidée également par une nouvelle direction plus directe. Modifications qui exigent des épais bourrelets autour du passage de roues car la largeur de la voiture passe de 1,40 à 1,50 m et sa longueur à 4,22 m contre une prise de poids de 50 kilos environ. N'oublions pas une prise d'air agrandie de forme carrée car le Djet 1 a parfois tendance à chauffer liée à de nouveaux extracteurs d'air plus généreux autour du hayon dont le sens d'ouverture est modifié. "elle était limite en refroidissement" explique Claude. Des critiques que Hubert balaie de la main. "La petite entrée d'air provoquait au contraire un effet venturi. Si son circuit d'eau était bien purgé, le Djet ne chauffait pas. Quant à l'élargissement des voies, il faisait "travailler" beaucoup plus en torsion la poutre en allongeant les bras de levier" l'explique Hubert.

Esthétiquement, il faut admettre que l'arrière brutalement tronqué du Djet 1 choquait car trop court par rapport à son avant plongeant et surtout par la vision de la boîte mas-



Stand Matra au Salon de Paris 1965. Aux Côtés des Djet V et V5, on aperçoit la Matra F3 championne de France grâce à Jean Pierre Beltoise.

quée par un enjoliveur en alu assez peu esthétique.

Si l'élargissement a été bien perçu au plan esthétique même si sous certains angles les roues de 15 aifleurant la caisse surélevée semblent disproportionnées. D'ailleurs beaucoup de possesseurs de Matra Djet de la fin des années 60 les équipaient de Jantes larges en 13 pouces qui lui allaient mieux tout en lui donnant un air plus agressif. Vous voulez mon avis, les neveux, la version le plus belle c'est la première René Bonnet du Salon 1962 en roues de 13 et sans les butoirs arrière. Cela dit, de profil, la version allongée Matra est d'une stupéfiante pureté et Claude Bonnet a particulièrement bien maîtrisé la nouvelle poupe.

"Vous n'en parlez pas à papa" supplie Claude aux visiteurs qui découvrent son Djet un peu spécial caché dans un atelier à Romorantin. Claude a prévu que ce nouveau modèle qu'il a pu tester s'appellera Aerodjet comme les modèles du Mans qui bénéficient en 1964 de voies encore élargies exigeant des imposants carénages de roues plus épanouis qui permettent aux pilotes de se rendre compte qu'ils tiennent mieux la route tout en bénéficiant d'un profilage plus performant proche de 0,20 autorisant près de 220 km/h pour le double arbre poussé à 1150cm³ et 110 ch par Amédée Gordini. A cet égard, le pilote Roland Charrière qui avait pu conduire sur piste des tubulaires et des châssis poutre trouvait que ces derniers tenaient aussi bien la route tout en vibrant beaucoup moins que les tubulaires plus légers il est vrai de plus de 60 kilos. Mais, le Mans 1964 se solda par une déroute pour l'écurie Bonnet.

L'orage

Déroute financière également pour la marque étranglée par la compétition qui coûte cher. En plus des courses en proto, Bonnet s'est lancé en monoplace en F3 et même en F2 avec des monoplaces originales. Trop originales. L'argent promis depuis longtemps par le Ministre des Sport Le colonel Crespin et le Ministre de l'Industrie et du Commerce Maurice Bokanowski n'arrive toujours pas. Le Djet coûte cher à produire par rapport à la Berlinette Alpine équipée de la même mécanique car Bonnet a perdu l'exclusivité qu'il avait avec Renault. Par rapport à celle-ci qui reprend intégralement le train roulant et la méca-



Tableau de bord d'un Djet René Bonnet dont on reconnaît le sigle du chamois au milieu du volant à trois branches.

Là, les versions s'opposent entre Matra et Bonnet. Bonnet est renvoyé sans ménagement. Il me racontera avoir giflé l'un de ses interlocuteurs. Qui ? Il m'avouera aussi avoir fait un procès à Matra qu'il aurait gagné.

Notre propos n'est pas de chercher la vérité mais de raconter simplement l'histoire du Djet. A 60 ans, éccœuré, victime d'ennuis cardiaques, Bonnet quittera sa famille pour ouvrir une petite concession Leyland à Champigny ne voulant plus entendre parler de course. Puis, après avoir vendu des Lancia au sein de la nouvelle société Campa et renoué des contacts avec Claude, il prendra une concession Audi Volkswagen en 1978. Il renouera petit à petit avec son passé. Il m'avait reçu en septembre 1971 pour évoquer sa vie. Prudent au début, il



Finition des Djet à Romorantin avant la livraison aux clients.

Début juillet 1964, Claude arrive à Champigny au volant du futur Aerodjet qu'il veut faire découvrir à son père. "L'orage ! Au départ mon père était furieux en découvrant la voiture allongée. Puis en la regardant, il s'est fait à cette idée"

Des René Bonnet aux Matra Bonnet

Mais, le 10 juillet, René appelle Claude pour lui annoncer qu'il ne pourra pas faire face à ses échéances. Une aide est demandée à Marcel Chassigny qui fait une avance sur son compte personnel. Un mois plus tard, il n'y a de nouveau pas assez d'argent pour payer les employés et les fournisseurs. Chassigny est de nouveau sollicité et fait de nouveau une avance cette fois sur le compte de Matra. La machine infernale se met en route. Chez Bonnet, on prépare activement le salon pour présenter le futur Aerodjet. Mais, en septembre Silvain Floirat convoque Bonnet pour lui annoncer qu'il n'est plus raisonnable de continuer et demande de lui céder ses actions contre un franc symbolique en échange de sa dette. Bonnet est abasourdi. Il accepte sans avoir l'idée de déposer le bilan. Un dépôt de bilan aurait certainement permis à la marque Bonnet de repartir d'un meilleur pas avec cette nouvelle version du Djet plus commerciale.

s'était échauffé peu à peu et avait retrouvé sa superbe au fil de la discussion qui avait duré beaucoup plus que prévu.

Si René Bonnet a été éjecté sans les formes, Claude est repris par la nouvelle société Matra ce qui a pu être considéré comme un trahison par le père. Les nouveaux Djet allongés et élargis rebaptisés Matra Bonnet sont exposés au Salon de Paris où ils rencontrent un beau succès. Les modifications esthétiques sont fort bien accueillies.

Silvain Floirat est actionnaire de Matra et d'Europe 1 ce qui permet à la nouvelle marque de bénéficier d'une belle couverture médiatique inconnue jusqu'alors. Au journal de 13 heures d'Europe 1 en Octobre 1964, on annonçait carrément la sortie d'une nouvelle marque de voitures de sport française sans faire référence au passé des René Bonnet. Philippe Guédon qui arrive en janvier pour diriger la nouvelle marque automobile regarde le Djet d'un air méprisant. Il avouera plus tard "il y avait une dizaine de gros loups sur cette voiture dont la suspension arrière". Certes, le Djet n'était pas parfait loin de là mais pour avoir possédé une 530, je peux vous dire qu'elle en comptait pas mal aussi. On se demande comment il a fait pour construire un châssis riche de 250 pièces aussi peu rigide alors que Hubert avec une seule poutre cen-



Une Matra et une René Bonnet vues d'arrière laissent mieux apercevoir la différence esthétique entre les deux voitures. Claude Bonnet avait magnifiquement traité la poupe de la version allongée plus élégante que celle de la René Bonnet dont la boîte était masquée par un enjoliveur.

Très belle photo publicitaire réalisée par Matra à l'éclairage flattant les formes fluides. Sous certains angles, notamment trois quart à cause des voies élargies, le Djet V est beaucoup moins esthétique.





Les deux premiers millésimes du Djet conservaient le sigle du chamois bondissant et le nom Matra Bonnet qui sera remplacé par Matra Sport.



Contrairement à ce qu'on pense, les extracteurs d'air de part et d'autre autour du hayon ne sont pas destinés à l'habitacle mais au moteur.

que les 28 djet vendus par Matra fin 1964, soient des anciennes René Bonnet Djet 1.

Beaucoup de modifications tendent à abaisser le prix de revient du Djet notamment l'utilisation d'une boîte d'Estafette à couple 8X33 ou l'utilisation d'un collecteur d'échappement et arbre à cames de série sur la version V ou d'un pare-brise en verre sécurisé et non triplex. Notons, entre autre, de nouveaux ressorts avant plus longs pour rehausser la garde au sol en remplacement des cales en bois des premiers modèles, des écopes agrandies sous le nez de la voiture pour améliorer la ventilation de l'habitacle, renfort de direc-

tion, support du nouveau pot d'échappement transversal dont le collecteur est simplifié, etc.

par l'intermédiaire d'un arbre placé dans la poutre selon le système transaxle vu chez Alfa ou Porsche. Mais, le prototype châssis ne plait pas à Chassagny qui a donné les pleins pouvoirs à Guédon pour travailler sur la future 530 porteuse de tous les espoirs de la jeune marque formidablement ambitieuse. Claude Bonnet quitte Matra peu après. "Je manquais d'air" avoue-t'il aujourd'hui. Aidé par un ami à sa mère Billie, il se lancera comme pilote constructeur dans la nouvelle Formule V, monoplace équipée de pièces de Volkswagen Coccinelle. Sa monoplace s'appellera Bora car le nom de Bonnet avait été cédé à



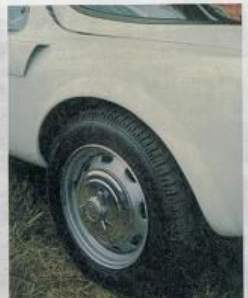
Filé d'un superbe jet 6 luxe qui laisse percevoir le léger déséquilibre esthétique entre le train roulant et la carrosserie.

sous la forme d'un toit ouvrant déjà proposé sur la René Bonnet et un support pour entrebâiller le hayon, freinage plus efficace grâce à l'utilisation à l'avant de disques de R16. La gamme est épaulée par une version Luxe qui se reconnaît à son pare-choc avant tubulaire, un joli volant en bois de 38 cm et un tableau de bord en bois avec l'instrumentation Jaeger de la R8 Gordini assez réussie à console centrale intégrée. Le résultat est payant puisque Matra annonce 810 ventes en 1966 soit trois fois plus que la concurrente Berlinette.

Le salon 1966 voit la naissance du Jet 6 équipé du moteur plus puissant de la nouvelle R8 Gordini 1300 donné pour 105 ch SAE soit environ 90 ch din. On note aussi un pédalier redessiné mais encore trop bas et des sièges plus confortables mais qui ne reculent pas plus et un volant cuir plus petit de 35 cm favorisant la conduite et l'accessibilité et une triangulation renforcée. Le Djet 6, pardon le Jet, car Matra a décidé de l'appeler ainsi, dépasse les 195 km/h (210 km/h d'après Matra) et souffre de ne pas pouvoir recevoir la boîte à 5 vitesses de la R8 Gordini dont l'Alpine bénéficie ; il doit se contenter de quatre rapports dont l'étagement a semble-t'il été revu plusieurs fois pour tenter de supprimer le trou entre le deuxième et troisième rapport.

Remplacé par la 530

En fait, seul les deux Djet de course bénéficieront de la boîte à 5 rapports de la 8G retournée. En effet, Matra sans trop y croire puisqu'il avait décidé de courir à haut niveau avec les 620 avait engagé le Djet de série dans quelques courses sans beaucoup de succès. Pour le compte de Matra, avec un petit budget, Jimmy Mieusset auréolé de sa victoire dans la Coupe Gordini avait élaboré une version plus poussée. Par rapport aux modèles de série, ce Djet bleu France produit à deux



Gros plan sur le bourrelet du passage de roues du Djet V imposé par l'élargissement des voies avant et arrière.

exemplaires se reconnaissent à ses ailes gonflées accueillant des 165X 13, un léger allègement et un 1300 Gordini accouplé à la boîte cinq poussé à 120 ch environ. On les verra en 1967 en cote, en circuit sans grand résultat face aux Alpine déjà plus véloces et en rallye où leur meilleure performance sera une deuxième place au Critérium des Cévennes derrière l'Alpine de Gérard Larrousse.

Bien sur, il y a le fameux Djet 610 dit Napoléon à moteur Ford 1600 Cosworth réalisé par Jacques Hubert en quelques semaines qui est le meilleur Djet jamais construit. Mais, chez Matra on n'y croyait pas ! Jean Paul Humbert créateur du premier Club René Bonnet Djet en a re-fabriqué un. Un chef d'œuvre.

Si on reconnaît aux Matra quelques qualités supplémentaires par rapport aux Bonnet en matière de tenue de cap, suspension plus douce, caractère plus conciliant pardonnant davantage, meilleure finition, la Matra continue à être incroyablement bruyante surtout à l'intérieur. Pour donner un son plus course, le bloc Gordini 1108 n'était pas équipé d'un filtre à air mais de trompettes d'admission.

trale était parvenu à un résultat bien supérieur ? C'est aussi l'avis d'Hubert. "J'ai vu arriver des gens qui ne connaissent rien à l'automobile". Beaucoup se sont attribués la paternité des créations de Hubert qui a dessiné les nouvelles monoplaces MS5, la fameuse 610 et deux prototypes de Djet élargis.

Dès mars 1965, quand les premières Matra Bonnet V seront livrées à la clientèle, Matra annonce près de 80 modifications par rapport au Djet 1. Qui a fait ces modifications début 1965 ? Hubert resté chez Matra jusqu'à fin 1967 dans une ambiance détestable et prétentieuse, se souvient seulement d'avoir surélevé la voiture pour que l'avant ne frotte plus par terre dans certaines circonstances faisant passer sa hauteur à près de 1,20 m. Il semble que les nouveaux pilotes notamment Jean Pierre Beltoise aient joué le rôle de pilote essayeur. Enfin, il semble



Photo très réussie de la planche de bord en bois de la finition Luxe. En réalité, la finition était moins flatteuse à l'œil.



Beaucoup de propriétaire de Djet remplaçaient les jantes de 15 pouces de R8 par des 13 pouces en alliage plus larges donnant un aspect moins haut sur pattes.

tion, support du nouveau pot d'échappement transversal dont le collecteur est simplifié, etc.

B comme Bora

Grâce à ces améliorations dont certaines étaient indispensables, il faut le reconnaître, une bonne campagne médiatique, une réseau plus dense, de la publicité dans les magazines notamment Sport Auto, des prix revus à la baisse de 1500 francs soit près de 8 % ce qui n'est pas rien, les ventes du Djet rebaptisé V pour la 70 ch et VS pour la version Gordini 95 ch décollent passant à 366 ventes en 1966. Claude qui est resté chez Matra travaille avec Hubert sur un projet de coupé 2 plus 2 plus commercial. Le moteur de R8 Gordini 1108 placé à l'avant entraîne la boîte placée à l'arrière

Matra qui va d'ailleurs le faire disparaître des millésimes suivants comme le contrat l'exige. Bo comme Bonnet et Ra comme Ramel le financier. Jusqu'à l'avènement de la formule France en 1968, les courses de Formule V disputées à l'échelle mondiale connaîtront un joli succès. Claude y montrera un bon coup de volant, pilote constructeur de ses voitures dont 52 seront tout de même construites. C'est encore aujourd'hui un grand souvenir de sa vie. En 1970, il quittera le sport automobile pour les travaux publics avant de revenir à l'auto comme concessionnaire Audi conseillé par son parrain Charles Deutsch qui travaillait alors pour Porsche. Revenons au Djet, les revoilà. Matra continue à le modifier en essayant d'améliorer sa ventilation déficiente



La fameuse 610 des Cévennes recevait une carrosserie élargie lui donnant un aspect beaucoup moins étriqué. Le 1300 Renault avait laissé la place à un Ford 1600 Cosworth beaucoup plus puissant.



Matra avait réussi, comme Alpine d'ailleurs à vendre quelques voitures à la gendarmerie qui n'était pas équipée de radars à cette époque.



Matra reviendra au filtre à air cylindrique de la R8 plus silencieux sur les 222 Jet 6 construits en 1967 et 1968.

En 1967, les ventes du Jet s'écroulent tombant à 271 ventes. Il est vrai que Matra ne le soutient plus commercialement et publicitairement car toutes les forces vives sont accaparées par la nouvelle 530 qui bénéficie d'un battage médiatique assez extraordinaire. Il faut préciser que Matra et son charismatique patron le regretté Jean Luc Lagardère ont le sens de la communication. En plus, par sa construction manuelle, le Jet ne peut être produit à haute cadence ce qui n'est pas le cas de la 530 dont le composite se fait dans le moule par injection et non manuellement au pinceau. La version 6 n'a pas séduit et la clientèle de ce segment lui a préféré la Berlinette Alpine dont les résultats en rallye et l'image magique qu'elle est en train de se forger sont infiniment supérieurs à celle du Djet. Les derniers modèles seront fabriqués en janvier 68 et vendus jusqu'en juillet à hauteur de 17 voitures donnant un total de 1491 depuis fin 1964 si on tient compte des 28 de 1964.

Comme toutes les voitures sans image et méconnues il n'a pas eu une vieillesse facile. A l'époque, je travaillais pour la revue

Echappement où je couvrais les courses de cote qui connaissent un énorme succès. J'ai vu en course beaucoup de Djet défigurés, élargis sans talent, motorisés, remotorisés, coupés, découpés, tronçonnés. C'était une base idéale pour se faire un proto à bas prix pour courir. Ces années là, tout le monde rêvait d'une Berlinette, dont je vous raconterai un jour l'histoire les neveux si Dieu m'en laisse le temps. Il y a ceux qui pouvaient se l'acheter et ceux qui ne pouvaient pas se repliant par dépit sur un Djet assez proche au plan mécanique et infiniment moins cher. Mais, on sentait qu'il l'aimaient pas ou moins. Aujourd'hui, fort heureusement ce n'est plus le cas et le Djet est reconnu à sa juste valeur. Il suffit de voir tous les passionnés réunis au sein des nombreux clubs très dynamiques qui s'intéressent à son histoire pour s'en rendre compte. Ce fut l'une des plus belles et l'une des plus innovantes GT des années 60 injustement oubliée surtout par rapport à l'Alpine. Quand on sait comment, avec quels moyens et dans quels délais, Jacques Hubert l'a réalisée, l'on se rend compte que c'était un grand créateur. Un très grand.

Déjà 22 heures ! il y a école demain. Il faut aller au lit les neveux !" ■



Sur ce document, l'on se rend compte que le moteur en l'occurrence un Gordini 1100 était monté dans l'habitacle. Ceci expliquant cela. D'autant que les généreux carburateurs de 40 n'étaient pas coiffés d'un filtre à air.



L'intérieur d'un Jet 6 reconnaissable à son petit volant Momo cuir de 35 cm favorisant la position de conduite. Hélas, la console centrale meurtrissait le genou droit des grands gabarits auxquels le Jet était hélas interdit.



Cette vue de profil permet de mieux voir la pureté des lignes du Djet de profil et le surélévage de la suspension avant par rapport aux René Bonnet plus basses notamment du train avant.



Belle photo officielle d'un Djet Luxe encore équipé des papillons d'enjoliveurs qui seront supprimés sur les ultimes versions.