

René Bonnet et Matra Djet

Par CLAUDE BOHÈRE

Au début de 1962, une nouvelle crée la surprise dans le milieu du sport automobile : Charles Deutsch et René Bonnet rompent leur association pour incompatibilité d'humeur...

Conséquence de cette rupture : une marque (DB) disparaît alors que deux vont naître : CD qui conserve des liens avec Panhard, et René Bonnet qui va désormais s'adresser à Renault pour trouver des composants mécaniques. Devenu constructeur à part entière, l'homme de Champigny a choisi comme emblème le capricorne — son signe astral — complété par un drapeau français et un drapeau à damiers ; de fait c'est sur les circuits qu'il va le faire connaître. Aux 24 Heures du Mans 1962, trois René Bonnet sont engagées : une barquet-

te "700", une berlinette "700" et une berlinette "1000" baptisée Djet que Consten et Rosinski vont hisser à la 17^e place du classement général, s'assurant ainsi la victoire de classe ; le moteur de cette "1000" très aérodynamique dessinée par Jacques Hubert est un 996 cm³ dérivé du Renault 8 mais coiffé d'une culasse à double arbre à cames en tête étudiée par Gordini. On reverra les berlinettes René Bonnet au Mans pour les deux éditions suivantes, sous une forme plus effilée encore baptisée AéroDjet : en 1963 Beltoise et Bobrowski remportent l'indice

énergétique avec une "1100" capable de 220 km/h. Entre-temps, le prototype d'endurance est devenu un modèle "client", la première voiture de série à moteur central (si l'on excepte les antériorités un peu marginales de Claveau ou de Rumpler), bien avant la Dino GT...

Djet à la carte

Au Salon de Paris d'octobre 1962, René Bonnet a en effet exposé sa gamme complète : à côté des cabriolets Missile et Le Mans, tous deux à traction avant, la Djet est disponible en version

ET SI VOUS EN AVIEZ UNE ?

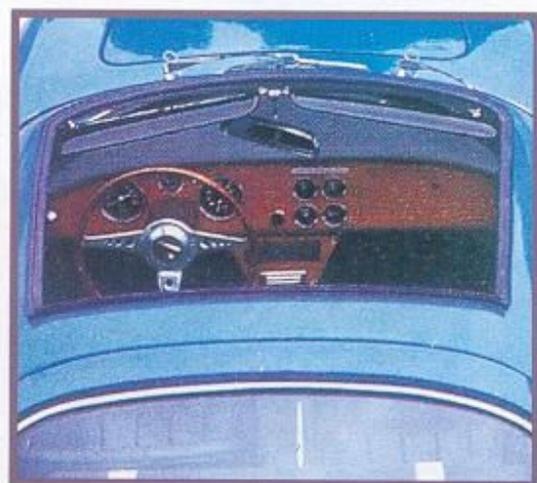
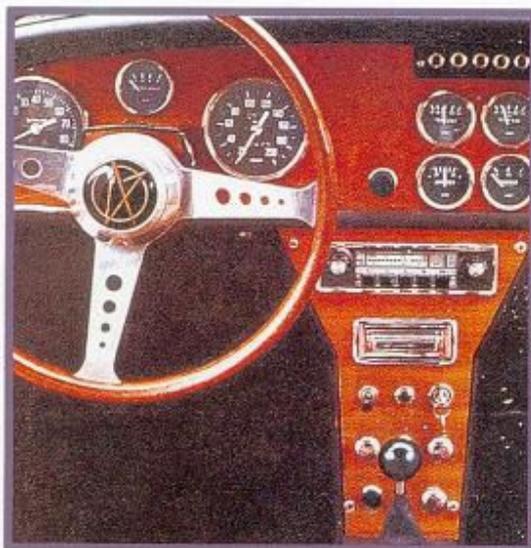
Aussi typée par sa ligne que par son comportement, cette auto s'adresse avant tout au conducteur sportif, pour lequel le plaisir de piloter prime sur le confort... Moins connue qu'une Alpine (et moins souvent "kitée") c'est aussi une page importante dans l'histoire d'une grande entreprise, et l'une des dernières sportives françaises "pures et dures".

Les Djet V (Matra) sont les plus courantes (tout est relatif...) mais si vous trouvez une René Bonnet à moteur "hémi", n'hésitez pas, c'est une rareté.



Ci-dessus, la Djet V sous l'écusson Matra-Bonnet : une ligne sculptée par un aérodynamicien de grand talent.

A droite le tableau de bord de la version "luxe" sortie pour le millésime 1966 (les précédentes n'avaient que deux cadrans sur une planche en tôle peinte) et l'option toit ouvrant.



"normale" avec un moteur 1 108 cm³ de 66 ch ou en version "rallye" réduite à 996 cm³ mais portée à 82 ch grâce à des chambres de combustion hémisphériques, avec soupapes disposées en V à 50°. Sur ces autos, dont 18 exemplaires (Aérodjet inclus) seront préparés, la structure tubulaire est noyée dans le polyester de la carrosserie ; sur les suivantes, une poutre centrale externe en facilite la dépose. Ces modèles plus civilisés sont rebaptisés Djet I (1 108 version 66 ch) ou Djet II (996 ou 1 108 "hémi" version 80 ch) pour le millésime 1964, mais le client sportif peut toujours commander une Djet III (80 ch) ou une Djet IV (2 ACT, 100 ch) à châssis tubulaire, plus légères.

Moins de deux cents Djet seront produites sous la marque René Bonnet avant que la marque et son sous-traitant Générale d'Applications Plastiques qui les assemble à Romorantin ne soient reprises en septembre 1964 par la SARL Matra Sports, filiale du puissant groupe industriel dont le patron Jean-Luc Lagardère,

passionné de sport automobile a en tête un ambitieux programme qui mènera en quelques années le nom de Matra au pinacle de la F1 puis de l'endurance.

Changements d'identité

Au Salon suivant, pour le millésime 1965 donc, la Djet change de nom et s'appelle désormais Matra-Bonnet Djet V ou Djet V S : la première utilise toujours le moteur R 8 poussé, l'autre le moteur à culasse hémisphérique de la R 8 Gordini première version. De nombreuses retouches marquent ce nouveau départ, les plus visibles concernant l'augmentation des voies (10 cm de plus à l'arrière), de la garde au sol et du porte-faux arrière. En conséquence, la lunette bascule désormais vers l'avant pour accéder non seulement au moteur, mais aussi à un coffre à bagages moins symbolique que dans les précédentes. Les conducteurs sportifs, qui peuvent légitimement hésiter entre la Djet et la berline Alpine vendue à peine plus cher,

apprécie sur la Matra le nouvel étagement des rapports, la quatrième étant désormais en prise directe et non plus surmultipliée. La saison suivante voit disparaître le nom de Bonnet et l'offre se multiplier avec deux options : une finition "luxe" comprenant des pare-chocs à lame au lieu de simples butoirs et une planche de bord habillée de bois, ainsi qu'un panneau de toit amovible. L'année 1966 voit la sportive solognote au faite de son succès, avec 810 exemplaires construits en douze mois, production qui déclinera rapidement, en dépit de la sortie à l'automne d'une Jet 6 (on oublie le "d", ainsi que les chiffres romains) équipée du 1300 Gordini et ainsi capable de dépasser 200 km/h ; la finition "luxe" est désormais de série. Malgré plusieurs tentatives au Monte-Carlo notamment, le palmarès de la Matra en rallye n'est guère comparable à celui de sa rivale, et le constructeur concentre désormais ses efforts sur la "voiture des copains", la M 530 moins coûteuse et destinée à un plus large public. ◆

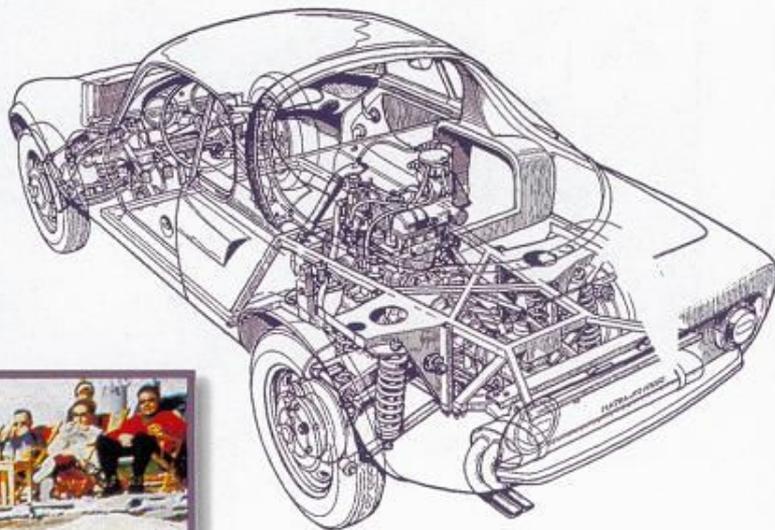
LES PLUS

- Comportement très sportif.
- Ligne très typée.
- Performances intéressantes.
- Pièces disponibles ou refabriquées.
- Clubs dynamiques.

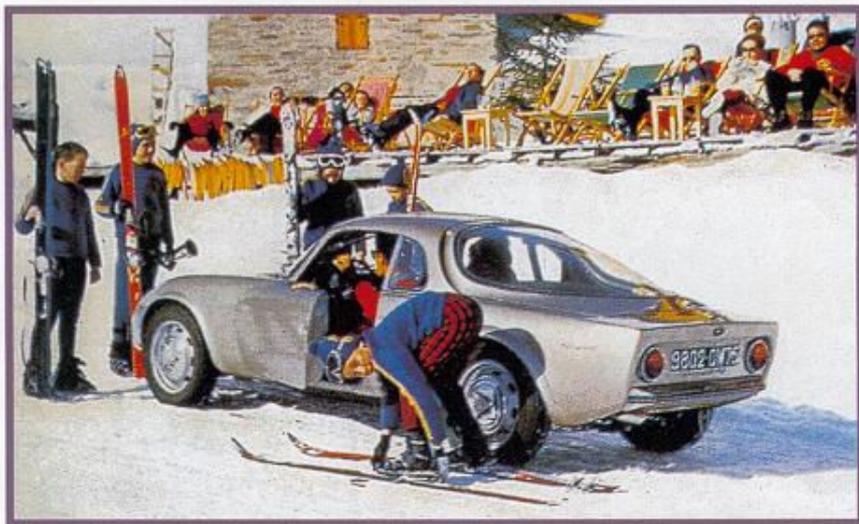
LES MOINS

- Pour pilotes aguerris... et agiles.
- Deux places seulement.
- Confort minimal.
- Rareté sur le marché.
- Attention aux autos modifiées.

Vue "fantôme" de la Matra-Bonnet Djet V : le moteur à simple carburateur est celui de la Renault 8 Major un peu travaillé. Remarquez la position très avancée des organes mécaniques et l'original train arrière à doubles combinés ressort-amortisseur.



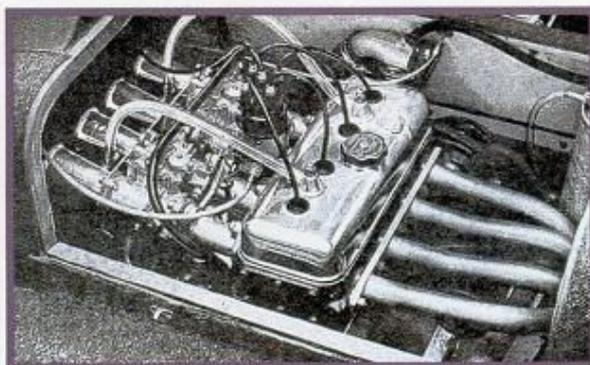
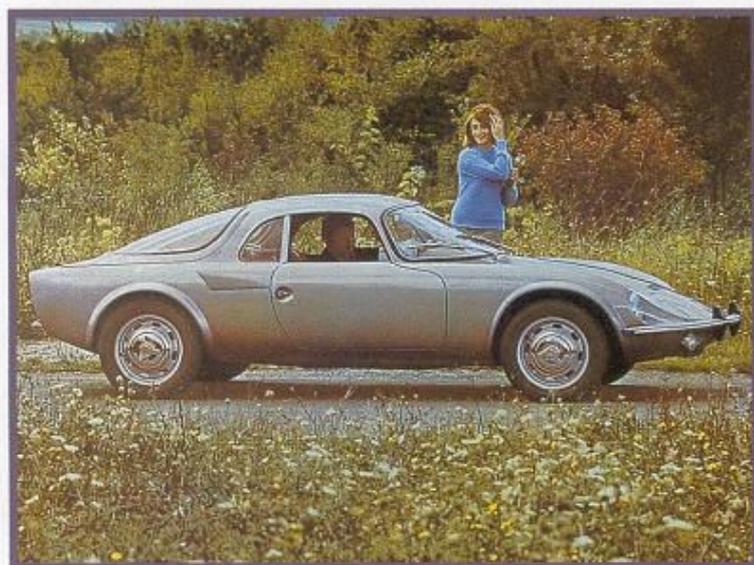
| Cote Rétroviseur | En très bon état | A restaurer |
|---------------------------|------------------|-------------|
| René Bonnet Djet I (1108) | 70 000 F | 25 000 F |
| René Bonnet Djet II (996) | 90 000 F | 35 000 F |
| Matra Djet V/Jet 5 | 65 000 F | 20 000 F |
| Matra Djet V S | 75 000 F | 28 000 F |
| Matra Jet 6 | 80 000 F | 30 000 F |



De la piste aux pistes... la répartition très favorable des masses (48 % avant, 52 % arrière) garantit une excellente motricité. La grande lunette bascule complètement vers l'avant pour permettre l'accès aux bagages et au moteur.

René Bonnet et Matra Djet

| MARQUE | RENE BONNET | RENE BONNET | RENE BONNET | MATRA-BONNET | MATRA | MATRA-BONNET | MATRA | MATRA |
|--------------------|---|------------------------------|------------------------------|---|------------------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| MODÈLE | Djet puis Djet I | Djet Rallye puis Djet II | Djet III et Djet IV | Djet V | Jet 5 | Djet V S | Jet 5 S | Jet 6 |
| Type "Mines" | CRB 1 | CRB 1 | CRB 1 | MB 8 | MB 8 | MB 6 S | MB 8 S | MB 8 SS |
| Numéros de série | 1001 à 1214 (séquence commune à toutes les versions) | | | 10001 à 10916 | | 20001 à 20355 | | 30001 à 30222 |
| Millésimes | 1963-1964 | 1963-1964 | 1964 | 1965-1966 | 1967-1968 | 1965-1966 | 1967 | 1967-1968 |
| Production | 198 exemplaires, toutes versions confondues | | | 1 491 exemplaires, toutes versions confondues | | | | |
| Structure | tubulaire puis poutre | tubulaire puis poutre | tubulaire | poutre | poutre | poutre | poutre | poutre |
| Moteur | en position centrale arrière, 4 cylindres en ligne, bloc fonte, culasse alu, vilebrequin 5 paliers, soupapes en tête | | | | | | | |
| Culasse | normale | "hémisphérique" | "hém" ou 2 ACT | normale | normale | "hémisphérique" | "hémisphérique" | "hémisphérique" |
| Cylindrée | 1 108 cm ³ | 996 ou 1 108 cm ³ | 996 ou 1 108 cm ³ | 1 106 cm ³ | 1 108 cm ³ | 1 108 cm ³ | 1 108 cm ³ | 1 255 cm ³ |
| Alimentation | 1 Zenith 32 NDIX | 1 Zenith 32 NDIX | 1 ou 2 carburs | 1 Zenith 32 NDIX | 1 Zenith 32 NDIX | 2 Solex C 40 PHH | 2 Solex C 40 PHH | 2 Weber 40 DCOE |
| Puissance (ch SAE) | 66 à 6 000 tr/min | 80 à 6 500 tr/min | 80 /100 à 6 500 tr/min | 70 à 6 000 tr/min | 70 à 6 000 tr/min | 94 à 6 500 tr/min | 90 à 6 500 tr/min | 105 à 6 800 tr/min |
| Puissance fiscale | 6 CV | 6 CV | 6 CV | 6 CV | 6 CV | 6 CV | 6 CV | 7 CV |
| Couple maxi (m.kg) | 8,5 à 4 800 tr/min | n.c. | n.c. | 8,5 à 4 500 tr/min | 8,5 à 4 500 tr/min | 10 à 4 000 tr/min | 10 à 4 000 tr/min | 10 à 4 000 tr/min |
| Transmission | aux roues arrière, embrayage monodisque à diaphragme, boîte-pont en porte-à-faux, 4 rapports synchronisés | | | | | | | |
| Couple conique | 8 x 35 ou 8 x 33 | 8 x 35 | variable | 8 x 33 | 8 x 33 | 8 x 33 | 8 x 33 | 8 x 33 |
| Suspension - AV | roues indépendantes, triangles superposés, ressorts hélicoïdaux et amortisseurs télescopiques | | | | | | | |
| - AR | roues indépendantes, bras tirés, parallélogrammes superposés, 2 ressorts hélicoïdaux et 2 amortisseurs concentriques pour chaque roue | | | | | | | |
| Freinage | hydraulique, disques Lockheed sur les 4 roues, limiteur de pression sur le train arrière | | | | | | | |
| Direction | à crémaillère (3,2 tours de volant entre butées) | | | | | | | |
| Longueur (m) | 3,60 | 3,90 | 4,22 | 4,22 | 4,22 | 4,22 | 4,22 | 4,22 |
| Poids à vide (kg) | 610 | 610 | 540 à 600 | 615 | 615 | 660 | 660 | 740 |
| Réservoir (l) | 45 | 70 | 45 ou 70 | 47 ou 70 | 45 | 47 ou 70 | 45 | 45 |
| Pneumatiques | 145 x 380 | 145 x 330 | 145 x 330 | 155 ou 165 x 380 | 145 x 380 AV 155 x 380 AR | 155 ou 165 x 380 | 145 x 380 | 145 x 380 |
| Vitesse (km/h) | 170 | 190 | 175 à 200 | 175 | 175 | 195 | 195 | 200 |



La version "luxe" se distingue par la présence de pare-chocs au lieu de simples butoirs. Ci-dessus le moteur Djet V S est proche de celui de la R 8 Gordini "1100" avec ses carburateurs Solex horizontaux, aux impressionnants cornets mais réputés difficiles à régler.

A SURVEILLER

Ne soyez pas effrayé par la structure très particulière de cette auto : tout est réparable ou remplaçable... à condition qu'il n'y ait pas eu au préalable d'interventions maladroites et pernicieuses. Préférez en tout cas une "bonne base" complète, même non roulante, à une auto modifiée ou bricolée : ce sont les détails d'équipement qui sont les plus délicats à remettre en conformité, tandis que les éléments mécaniques, en grande partie d'origine Renault, ne posent guère de problèmes.

LES CLUBS

Installé "sur place" et tenu par des proches de l'usine Matra, le **Club René Bonnet & Matra Sports** (26, rue du Village des Papillons, 41200 Romorantin, tél. 54 76 02 23) dispose des mains courantes de sortie pour la plupart des voitures et de diverses possibilités de refabrication, mais ce n'est pas le seul mouvement animé par des passionnés de ces autos : le **Club Djet-Jet** (17, boulevard Maurice Berteaux, 95130 Franconville, tél. (1) 34 14 44 13), le **Club Matra Sud** (22, avenue de la Gare, 34480 Laurens, tél. 67 90 23 49) et **Matra Passion** (section Jet : Eric Denon, tél. (1) 40 39 01 41) sont également fort actifs.

matrabonnet

PRÉCISEZ EXCLUSIVEMENT

première huile de longue durée

visco-static

LONGLIFE