



MATRA-BONNET DJET V S LUXE 1966

Plaisir pointu

PAR MICHEL DUMIOT

Fluette et élégante, la Djet emprunte sa mécanique à la Renault 8 Gordini. Tout un programme qui lui vaut, à juste titre, un tempérament de sportive, même dans sa rare version "Luxe".

Sincèrement, campée sur ses Michelin XZX 145 SR 15 au milieu des vignes de champagne, ne trouvez-vous pas que la Djet a un petit côté animal pas déplaisant, sorte de sauterelle mécanique. Certes, la bête a le pied — le pneu — étroit, ce qui trahit son époque et peut-être les limites de ses performances, mais elle donne envie de se risquer à son volant, pour voir comment obéit une voiture de seulement 615 kg — avec huile et eau — et 94 ch SAE attelés en position centrale arrière.

Il s'agit d'une Matra-Bonnet Djet V S (fabriquée seulement en 1965 et 1966), le S signifiant qu'elle utilise le moteur 1 108 cm³ à culasse hé-

misphérique Gordini, à ne pas confondre avec la Matra-Bonnet Djet V (1965/1966) et la Matra Jet 5 (1967/1968) qui, elles, utilisent le 1 108 cm³ dans une configuration plus proche de la R8 Major, avec culasse normale.

C'est à Renaud Jacquemet, de l'ARA, que nous devons la restauration totale de cette Matra-Bonnet, utilisant des solutions originales quand les pièces neuves s'avéraient introuvables (soupapes refabriquées au tour, vitres de portes retillées dans du verre Sécurité de 5 mm). Depuis, elle roule sans craindre d'afficher son "luxe", c'est-à-dire des lames de pare-chocs à la place des simples butoirs, du bois verni sur la planche de

bord, et un toit escamotable. Le tour du propriétaire est vite fait : les sièges baquets droits comme des i ne se règlent qu'en distance par rapport au volant Moto-Lita d'origine. Devant le petit levier de vitesses, le bas de la console centrale est hérissé de boutons, mais n'y cherchez pas la tirette de starter. Elle est située sur le sommet de la cloison moteur, derrière le siège passager, tandis que celle du chauffage est derrière le conducteur. L'ergonomie n'est donc pas la qualité première de la Djet, tout comme le silence de fonctionnement. Imaginez en effet que le quatre cylindres est là, juste dans votre dos, simplement recouvert d'un capot de polyester, lui-même "sobrement" tapissé d'une moquette. Isolation phonique ? Comment ? Parlez plus fort, nous avons démarré...

Desservie par la boîte

Avec ses deux carburateurs Solex horizontaux et leurs quatre trompettes d'un côté, plus les quatre "spaghettis" d'échappement de l'autre, le moteur ne vous fait rien perdre de son chant.

C'est tout à la fois son tort et son mérite, car même s'il fatigue les oreilles, il fait de son mieux pour confirmer l'étiquette sportive de la Djet. L'idéal est de la "décapsuler" en retirant le toit, et le bruit de la mécanique devient nettement plus supportable, comme la température de l'habitacle en été. En revanche, question souplesse, il n'y a rien à améliorer, qu'il s'agisse de la commande de boîte dure et peu précise, ou de la réponse ferme des amortisseurs. Mais le plus déroutant est le tempérament pointu du moteur. Le Gordini montre une étonnante capacité à monter en régime, et on se régale de voir l'aiguille du compte-tours partir dans de folles envolées jusqu'à 7 500 tr/mn. A ce petit jeu, on tient facilement le 160 km/h compteur à 7 000 tr/mn, mais très vite, on se dit qu'il faut bien cela pour compenser le mauvais étagement de la boîte (2 000 tr/mn perdus entre 2^e et 3^e) et le manque de couple évident. Moralité, pour jouer avec la Djet, il faut sans arrêt rester haut dans les tours et œuvrer de la boîte comme de l'accélérateur... en espérant que les tiges de cul-

buteurs ne décideront pas de se tordre sous la contrainte. Heureusement, on trouve un peu de quiétude dans une direction stable et à peine durcie par 40 litres d'essence situés tout-à-l'avant. Rassuré par les freins qui arrêtent la Djet dans tous les cas (à condition d'appuyer avec conviction puisqu'il n'y a pas d'assistance), la tenue de route est alors sans surprise : eu égard à la position du moteur, sa tendance naturelle est de décrocher des quatre roues plutôt que de faire des figures de style en survirage et contrebraquage. C'est un peu dommage d'ailleurs, car ainsi sollicités, les petits pneus perdent leur motricité, et les chevaux restent parfois au bas des côtes.

Sur les enjoliveurs, le capricorne bondissant (inspiré du signe astrologique de René Bonnet) correspond tout à fait à l'esprit de la Djet : toujours prête à bondir dès lors qu'on la cravache. ◆

Tous nos remerciements à Lionel Legras, le propriétaire de la Djet, et à Renaud Jacquemet, de l'Atelier de Restauration Automobile de Leuvrigny (tél. 03 26 51 06 34).

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

MOTEUR : quatre cylindres en ligne longitudinale, en position centrale, refroidissement par eau. Soupapes en tête, culasse hémisphérique Gordini, arbre à cames latéral, 1 108 cm³ (70 x 72 mm), 94 ch (SAE) à 6 500 tr/mn, couple maxi : 10 m.kg à 4 000 tr/mn, deux doubles corps Solex horizontaux.

BOÎTE : quatre vitesses synchronisées, roues arrière motrices.

SUSPENSIONS : quatre roues indépendantes, triangles superposés avec ressorts hélicoïdaux et amortisseurs télescopiques (2) à l'avant ; bras tirés et parallélogrammes superposés plus ressorts hélicoïdaux et amortisseurs télescopiques (4) à l'arrière.

FREINS : quatre disques sans assistance.

DIMENSIONS : longueur : 4,22 m, largeur : 1,50 m, hauteur : 1,20 m, empattement : 2,40 m, poids à vide : 615 kg.

PERFORMANCES : vitesse maxi : 195 km/h. Consommation : 10 l/100 km.



Légère et précise dans sa conduite, la Djet est d'autant plus agréable à conduire toutes vitres ouvertes et toit remis sous la bulle du hayon.

Ci-dessous, la planche de bord très fonctionnelle marie le sport (compteurs ronds) et le luxe (bois verni).



Frappée du G Gordini, la mécanique de la Djet V S est généreuse, tant en régime moteur qu'en bruit. Ci-contre, caractéristique de la version "Luxe", le toit escamotable se remarque tout de suite par sa "surépaisseur" en position fermée.

