

HET **Automobiel**

KLASSIEKER MAGAZINE



Tatra 603

de weg van de minste weerstand



Triumph Italia

Britse traditie in Italiaans jasje



29^e jaargang nummer 6
juni 2008, prijs € 4,50

WWW.HET-AUTOMOBIEL.NL





Gestroomlijnde schoonheid

René Bonnet Aerodjet LM6, 1964

Door Ignatius de Bakker

Voor kenners van historische autosport, en dan vooral voor de Frans-georiënteerden, is René Bonnet een begrip. Hem komt de eer toe met de Djet de eerste in seriematige sportwagen met middenmotor ter wereld gebouwd te hebben. De ultieme René Bonnet Djet was de Aerodjet, die in het begin van de jaren zestig verschillende keren werd ingezet tijdens de 24 uur van Le Mans. Zoals de naam al doet vermoeden een aërodynamisch verbeterde versie van de 'gewone' Djet. Aan de hand van een perfect geres- taureerd exemplaar belichten wij de historie van deze bijzondere endurance racer.

24

S DU MANS



CLASSE:

PROTO 1000 - 1300 CC



Na de tweede wereldoorlog moest de auto-industrie in Europa opnieuw worden opgebouwd. In deze fase was er vooral behoefte aan goedkoop en betrouwbaar vervoer. De jaren vijftig en zestig kenden een veelvoud aan kleine, praktische en voordelige autootjes, zoals de Volkswagen Kever, Fiat Topolino, 500 en 600, Simca 1000, Renault 4CV, Dauphine en 4L, de Citroën 2CV, de Morris Minor, de Mini, om er maar een paar te noemen. Het was een tijd waarin de ontwikkeling van de techniek een grote sprong voorwaarts maakte. De zelfdragende carrosserie, voorwielaandrijving, onafhankelijke wielophanging, het gebruik van kunststoffen, kreukelzones, het zijn allemaal ontwikkelingen uit die tijd. De fabrikanten hadden hun focus gericht op massaproductie en vervaardigden auto's die vooral aan de primaire behoeften van het grote publiek moesten voldoen. Dat liet ruimte over voor kleine ondernemers, die pioniers waren op een terrein dat de grote merken lieten liggen. Langzaam maar zeker groeide namelijk de behoefte aan betaalbare sportwagens. Dankbaar gebruik makend van de onderdelen die de massafabrikanten hen boden, ontstonden zo nieuwe kleine merken, die zich voornamelijk op het sportieve vlak begaven. De in grote aantallen geproduceerde onderdelen waren niet alleen relatief voordelig, ze waren betrouwbaar en dat leverde een goede basis voor een exclusief product met een zekere mate van gegarandeerde kwaliteit (nou ja, op papier dan). De standaard motoren werden opgevoerd, het koetswerk verbeterd of ingrijpend gewijzigd, sommigen maakten een eigen carrosserie en boden hun geesteskind aan met meestal nogal wat gebreken, die gelukkig door de meeste kopers met de mantel der liefde werden bedekt. De meeste van deze jonge ondernemers waren enthousiast en technisch heel goed onderlegd maar jammer genoeg niet altijd commercieel sterk, waardoor menig automerk vroegtijdig aan zijn einde kwam of werd geïntegreerd in het gamma van een grote fabrikant. Colin Chapman, Carlo Abarth, Jean Redelé en ook René Bonnet, het zijn enkele namen van briljante en gedreven ontwerpers, maar minder goede ondernemers, die ons een prachtig stuk autohistorie hebben nagelaten.

EEN DOORZETTER MET PIONIERSGEEST

René Bonnet werd geboren op 27 december 1904. Na een jeugd die door de eerste wereldoorlog sterk werd beïnvloed (op 11-jarige leeftijd moest hij zijn school opgeven, omdat de leraren ten strijde gingen) werd hij timmerman/meubelmaker, net als zijn vader. Midden jaren twintig vervulde hij zijn dienstplicht bij de marine, maar door een duikongeluk beschadigde hij zijn rug en kon hij zich nauwelijks meer bewegen. Tijdens zijn verblijf in een sanatorium in Berck liet hij zien over een enorme wilskracht te beschikken. Tegen alle verwachtingen van de artsen in wist hij na enkele jaren op eigen kracht het ziekenhuis te verlaten. In 1929 trok hij in bij zijn zus, die haar man had verloren, om te helpen in diens garage in Champigny-sur-Marne, net buiten Parijs. In 1932 reed hij zijn eerste rally, van Parijs naar Juan-les-Pins. Eind 1929 nam hij van de bevriende familie Deutsch een garagebedrijf over en begon 'echt' voor zichzelf. Aangestoken door het autosportvirus monteerde hij een compressor op zijn auto en meldde zich aan bij de rensportschool in Montlhéry. In 1936 schreef hij zich in voor de Grand Prix van de Automobile Club de France. Door een staking kon Bonnet niet over een auto beschikken en moest hij de race vanaf de tribune volgen, in gezelschap van zijn goede vriend Charles Deutsch. Die gebeurtenis leidde tot de oprichting van DB, want beide vrienden fantaseerden zo ver door over de onafhankelijkheid die een eigen auto zou bieden, dat de uitvoering van die plannen niet lang op zich liet wachten. Het zou het begin worden van een lange reeks autosportsuccessen, vooral in langeafstandswedstrijden, waarin zij tal van overwinningen behaalden in de 'Indice de Performance'. Vrij vertaald betekent dat 'vermogensindex', een ingewikkelde formule die de prestaties van een auto omrekent naar gewicht, cilinderinhoud en snelheid. Daarnaast bouwde DB

een behoorlijk aantal kleine sportwagens op basis van Panhardtechniek waarbij het geringe gewicht en de aerodynamische vormgeving opvielen. De situatie in Champigny-sur-Marne zag er begin jaren zestig echter steeds slechter uit: de verkoopcijfers liepen terug en het contract met Panhard liep in 1962 af. Deutsch hield voor zijn nieuwe DB vast aan Panhardtechniek en voorwielaandrijving en uiteindelijk leidde dat tot een breuk. Later dat jaar ging Deutsch mee naar Citroën, dat Panhard had overgenomen, waar men zijn ontwerp, de Panhard CD wel in productie wilde nemen (zie Het Automobiel 10/2005).

René Bonnet wilde vernieuwing, sloot een verdrag met Renault, en ging verder als 'Automobiles René Bonnet'. Omdat Bonnet niet kon leven van de autosport, moesten er natuurlijk ook auto's geproduceerd en verkocht worden. Het modellengamma van René Bonnet bestond uit twee cabriolets, de Le Mans en de Missile en later de Djet. Beide modellen hadden de bodemplaat, onderstel en techniek van de net geïntroduceerde nieuwe Renault 4 met voorwielaandrijving. De polyester carrosserie was qua vormgeving een evolutie van de DB Le Mans, zij het met andere maatverhoudingen. Na het optreden van de Djet op Le Mans lag het voor de hand dat deze auto ook in de verkoop zou gaan. De ingewikkelde constructie van het buizenframe was arbeidsintensief en daardoor kostprijsverhogend. René Bonnet ontwikkelde daarom een eenvoudiger te produceren versie van de Djet. Jacques Hubert ontwierp een chassis met een centrale buisconstructie dat middels een raamwerk van vierkante buizen montage van motor en aandrijving mogelijk maakte. Deze motor was 180 graden gedraaid ten opzichte van de Renaultproducten waar hij voor bestemd was (In zowel de Renault 8 als in de Alpine Berlinette lag de motor achter de achteras). De stuurkolom en voorwielophanging werden compleet van de Renault 8 overgenomen. De achterwielophanging was een eigen constructie met triangel draagarmen aan boven- en onderzijde en twee schroefveren en telescoopschokdempers aan elk achterwiel. De Djet was rondom voorzien van (onbekrachtigde) schijfremmen. Hoewel het uiterlijk overeenkwam met de Le Mans racers, was de straatuitvoering van deze Djet, Djet I en II genoemd, natuurlijk een totaal andere auto. Voor de extra sportieve klanten, die hun Djet ook in competitie wilden inzetten, bood René Bonnet twee van de racer afgeleide types aan met het geïntegreerde buizenframe, de zogenoemde 'tubulaire'. Behalve het andere chassis, beschikten deze Djets III en IV over speciale Gordini motoren met dubbele nokkenassen. Het waren echte racers die uitsluitend voor wedstrijden bestemd waren. Ondanks de fraaie constructie en de sportieve successen werd de Djet slecht verkocht. De rijkwaliteiten stonden niet ter discussie, maar voor dagelijks gebruik was de Djet gewoon niet praktisch. De bagageruimte en het interieur waren nogal krap, het geluid was 'stevig', de uitrusting nogal Spartaans en de afwerking liet te wensen over. De directe afkomst van een racewagen en het stevige prijsniveau positioneerden de Djet als een auto voor de happy few. René Bonnet bouwde 198 Djets onder zijn eigen naam in de fabriek in Romorantin, die hij van Matra huurde. De tegenvallende verkopen en de hoge kosten van zijn raceafdeling leidden tot een flinke betalingsachterstand. Uiteindelijk compenseerde Matra de betalingsachterstand door het noodlijdende fabriekje over te nemen en van de Djet de eerste Matra te maken. Claude Bonnet, de zoon van René, speelde een belangrijke rol bij de vele aanpassingen die van de René Bonnet Djet een veel betere Matra-Bonnet Djet maakten. Dat moet een bittere pil voor René Bonnet geweest zijn, ook al omdat de nieuwe eigenaar er geen twijfel over liet bestaan dat hij heel andere ambities had. Het was het einde van de carrière van René Bonnet als constructeur. In Champigny hield hij zich op beperkte schaal bezig met de vervaardiging van kleine auto's voor kinderen. Zijn geld verdiende hij als dealer van British Leyland, Lancia en vanaf 1978 Volkswagen-Audi. In zijn vrije tijd pakte hij zijn oude vak als meubelmaker weer op. Op 13 januari 1983 kwam René Bonnet om het leven door een auto-ongeluk.





Totdat de originele Gordinimotor klaar is, wordt de Aerodjet aangedreven door een 1100cc Renault Gordini motor

Technische gegevens

	Aerodjet LM6 Le Mans 1964 #56*	Djet I [straatversie]
Cilinderinhoud in cc	996	1108
Vermogen in DIN-pk/rpm	110/6800	70/6000
Topsnelheid in km/h	185/225**	170
Aantal versnellingen	5	4
Remmen voor	schijven	schijven
Remmen achter	schijven	schijven
Inhoud benzinetank in liters	70	47
Leeg gewicht in kg	605	610
Maten (in cm)		
Lengte	435	390
Breedte	160	140
Hoogte	115	115
Wielbasis	240	240
Spoorbreedte voor	120	116
Spoorbreedte achter	126	116
Bandenmaat	4.50L/13	145x380

* volgens originele opgave in 1964

**afhankelijk van de eindoverbrenging

Voorin zit een 70 liter benzinetank, en er is nog net ruimte voor het reservewiel



Waar mogelijk is gewicht bespaard: het portier is werkelijk doorzeefd met gaten.





AUTOSPORT ALS RODE DRAAD

De DB's waren, vooral door het gebruik van Panhard-techniek, allemaal voorwielaandrijvers, maar René Bonnet wilde het anders aanpakken. Hij zag in dat voorwielaandrijving in de autosport onvoldoende toekomst had. Gestimuleerd door zijn zoon Claude en zijn ingenieur Jacques Hubert besloot hij een auto met middenmotor en een buizenchassis te construeren. Voor de 1961 editie van Le Mans schreef hij, naast vijf DB-Panhard's met motor voorin, een klein open prototype met een buizenframe en een centraal achterin geplaatste Panhard motor van 848cc in. André Moynet en Jean-Claude Vidilles legden met deze auto in 24 uur 3.269 kilometer af met een gemiddelde snelheid van 136,207 km/h. Dat was goed voor een 19e plaats overall en 2e in de 'Indice de Performance', die overigens gewonnen werd door een andere DB, de voorwielaangedreven HBR4 van Laureau/Bouharde (18e overall, afstand 3457 km, gemiddelde snelheid 144,049 km/h).

Eenmaal zelfstandig, besloot René Bonnet de ideale race- en sportwagen voor de toekomst te ontwikkelen. Voor de 24 uur van Le Mans in 1962 realiseerde Bonnet een open tweezitter met centraal geplaatste Renaultmotor. Uiterlijk had die auto op het eerste gezicht veel weg van de DB met middenmotor uit 1961. Dat was niet verwonderlijk, want ook deze auto was door zijn vaste ingenieur Jacques Hubert bedacht. Daarnaast kwam Bonnet met een ook door Hubert getekende fraai gelijnde kleine coupé, eveneens met centraal geplaatste Renaultmotor. Beide auto's waren specifiek voor Le Mans ontwikkeld en bezaten een in de polyester carrosserie geïntegreerd buizenframe. De Spider was voorzien van een 706cc metende Renault motor, de coupé, die Djét genoemd werd, bezat een 996cc metende viercilinder van Renault.

De Spider behaalde bij zijn debuut op de Nurburgring direct een zege. Dat resultaat werd op Le Mans niet geëvenaard, daar werd de Spider tweede in de klasse 701-850cc (18e overall, 3.397 km afgelegd, gemiddelde snelheid 141,538 km/h). Van de twee ingeschreven Djets viel de auto met startnummer 61 na 5 ronden met motorpech uit, Djét nummer 46 behaalde een klaszege in de klasse 851-1000cc (17e overall, 3.421 km afgelegd, gemiddelde snelheid 142,565 km/h), maar de be-

De Aerodjet uit dit artikel net voor de start van de 24 uur van Le Mans in 1964



Een kostbaar transport naar Le Mans in 1964. Bovenop de aanhanger staat "onze" Aerodjet



De René Bonnet Spider met centraal geplaatste Renaultmotor van Le Mans 1963



oogde 'Indice de Performance' ging naar ... een Panhard CD! Deze laatste behaalde niet alleen de klaszege in de klasse 701-850cc, maar won ook de 'Indice de Performance' (16e overall, 3.427 km afgelegd, gemiddelde snelheid 142,793 km/h). Het verschil in afstand tussen de snelste Djet en de winnende CD bedroeg na 24 uur racen dus slechts 6 kilometer!

DE AERODJET

Voor 1963 moest René Bonnet de Djet flink aanpassen. De concurrentie zat niet stil en zowel Deutsch als Alpine kwamen met auto's die dankzij een betere stroomlijn sneller waren en minder verbruikten. Na duizenden kilometers proefrijden met de eerste tubulaire Djet op de openbare weg, kwam Claude Bonnet met een aantal constructieve opmerkingen. In overleg met Jacques Hubert werd een schaalmodel van een Djet met aërodynamische aanpassingen gemaakt. Dit model werd in de windtunnel van Bréguet geanalyseerd. Het resultaat was veelbelovend: dankzij een langere en vloeiender vormgegeven achterzijde, beter gestroomlijnde basis van de spatborden en een afgedichte onderzijde daalde de CW van 0,25 naar 0,22. Deze auto's waren bovendien voorzien van een grotere spoorbreedte achter, die de wegligging en stabiliteit aanzienlijk verbeterden. Er werden voor de 24 uur van Le Mans in 1963 3 Aerodjets gebouwd en ingezet. Twee exemplaren vielen uit door een ongeval, maar de overgebleven Aerodjet met startnummer 53 (Beltoise/Brobowski) werd eerste in de klasse van 1001-1150cc (11e overall, 3.629 km afgelegd, gemiddelde snelheid 151,204 km/h). Daarnaast zette René Bonnet de tot coupé omgebouwde spider uit 1962 in, deze moest in de 26e ronde door brand opgeven.

De Aerodjet was in 1963 weliswaar in de prijzen gevallen, Hubert en Bonnet realiseerden zich dat de nauwe verwantschap tussen de serieauto en de raceversie een herhaling van het succes in 1964 in de weg stond. De grootste dreiging kwam van Alpine, want haar M63 was beter gestroomlijnd, had een betere wegligging door de grotere spoorbreedtes, betere remmen maar het grootste voordeel zat vooral in de Hewland versnellingsbak met vijf versnellingen. René Bonnet beschik-

te over een beperkter budget en moest het doen met standaard Renaultonderdelen, zoals standaard R8 remschijven en een vierversnellingsbak uit het Estafette bestelbusje. In deze bak was door Hubert een vijfde versnelling 'geknutseld' en dat bleek een zwakke plek te zijn. Zonder het zijn vader te vertellen, gaf hij Hubert opdracht het buizenframe van de Aerodjet te vervangen door het 50 kilo zwaardere chassis met centrale buis van de straat Djet, dat veel stijver bleek te zijn. De Aerodjet voor 1964 kreeg grotere spoorbreedtes voor en achter dankzij de montage van grote lichtmetalen wielen, die van de Formule 2 racewagen van René Bonnet kwamen. Om deze wielen te kunnen herbergen, werd er een stuk uit de achterspatborden gezaagd, waarna er een zeer gestroomlijnd afdekpaneel over de wielen werd gemonteerd. Door deze maatregelen daalde de CW-waarde naar 0,20! De coureurs roemden de verbeterde wegligging, maar ook de hogere topsnelheid. Uitgerust met een 1150 cc metende Gordinimotor met twee nokkenassen, goed voor 110 pk, werd een top gemeten van ruim 220 km/h. Voor de 24 uur van Le Mans 1964 werden 3 nieuwe Aerodjets gebouwd, één Aerodjet uit 1963 werd voorzien van de aërodynamische verbeteringen van de nieuwe auto's. Daarnaast werd het in 1963 tot coupé getransformeerde prototype uit 1962 ook weer ingezet, opvallend genoeg onder de type-aanduiding 'Aerodjet'. Van de vijf ingeschreven auto's kwam alleen Aerodjet met startnummer 52 aan de finish, maar wel met een zege in de klasse voor 1001-1150cc. (23e overall, 3.497 km afgelegd, gemiddelde snelheid 145,697 km/h).

Het laatste officiële optreden van René Bonnet racewagens was tijdens de 12 uur van Reims in juli 1964. De Aerodjet met startnummer 60 reed daar, voorzien van een nieuw standaardchassis en stalen Renault 8 velgen haar laatste wedstrijd, terwijl het gesloten prototype door Jean-Pierre Beltoise middels een gruwelijke crash definitief vernietigd werd. Het is niet helemaal duidelijk wie de laatste twee optredens van de Aerodjet in competitie op zijn geweten heeft. Tijdens de Tour Auto van 1964 kwam nog een Aerodjet aan de start, het was de auto die dat jaar met startnummer 56 voor de 24 uur van Le Mans aan de start verscheen. En in 1965 reed ene Roger Chanloy met een Aerodjet (ex-startnummer 57, Le Mans 1964) in de Rallye Rhone-Alpes.

EEN AERODJET IN NEDERLAND

Waar de Aerodjets gebleven zijn na de overname van René Bonnet door Matra is onduidelijk. Jarenlang zijn deze bijzondere auto's spoorloos verdwenen geweest. Maar gelukkig duikt er af en toe ééntje op. In 1986 heb ik een geel gespoten exemplaar uit 1963 gefotografeerd tijdens de herdenkingsbijeenkomst voor René Bonnet in Champigny. In een Frans klassieker tijdschrift van 2001 stond een restauratieverhaal van de Aerodjet die in 1964 met startnummer 60 reed. Tijdens Le Mans Classic 2006 kwam er één in actie, die gezien de carrosserie uit 1963 moet stammen. En enige jaren geleden wist ik van de restauratie in Frankrijk van een door een Nederlandse liefhebber teruggevonden exemplaar. Deze auto is één van de 3 in 1964 gebouwde Aerodjets. De auto kreeg voor de 24 uur van Le Mans 1964 het startnummer 56. Na 62 ronden was het avontuur van deze auto over: met motorschade viel Aerodjet nummer 56 uit. Voor de statistici: de snelste ronde van deze auto op Le Mans werd in 4.48,9 minuten afgelegd. De verdere historie van deze auto is niet bekend, zij zou nog een keer in Reims geracet kunnen hebben. In de Tour Auto van 1964 reed een Aerodjet met startnummer 119 mee, voorzien van het kenteken van 'onze' Aerodjet 56. Inmiddels weten we dat de auto de oorspronkelijke Aerodjet 60 was, voorzien van het kenteken van de 56. Na de Tour Auto werd de Aerodjet 56 weer voorzien van haar eigen chassisnummer en kenteken om te worden verkocht aan een privé-coureur in het zuiden van Frankrijk. In 2003 veranderde de Aerodjet voor het laatst van eigenaar en verhuisde naar EPAF in Romorantin, een bedrijf dat gespecialiseerd is in de restauratie van historische DB's, René Bonnets en Matra's. Deze onderneming wordt onder andere geleid door Jean-Paul Humbert, verantwoordelijk voor het in rijdende staat brengen en houden van alle Matra racewagens uit het Matra museum.

Inmiddels is de auto klaar en konden wij in het gezelschap van René Bonnet en Matra-Sports liefhebber Kees van de Grint getuige zijn van de shake-down op Assen. Nadat de oorspronkelijke sessie door de organisatie enkele weken was doorgeschoven, regende het op die bewuste zondag pijpenstelen. Geen ideale vooruitzichten voor een lichte auto op originele Dunlop Racing banden. Maar het verlangen om deze unieke auto, na een vier jaar durende restauratie, aan de tand te voelen was te groot. Tussen de buien door konden wij de auto goed bekijken en fotograferen. Ten opzichte van een bij ons zeer bekende 'gewone' Djet is dit inderdaad een heel andere auto. De lengte/breedte verhouding is totaal anders. De carrosserie is voorzien van veel aerodynamisch gevormde details, zoals grote gestroomlijnde afdekkappen van de achterwielen en de geheel dichte gladde onderzijde. Of de subtiele inlaatopeningen voor extra lucht naast de laaggeplaatste verstralers, de taps toelopende lange achterzijde met de kleine geïntegreerde spoiler. Waar het maar kan is het polyester voorzien van gaten om gewicht te besparen. Uiteraard is alles heel basic uitgevoerd, want wat je niet nodig hebt, hoeft er ook niet in, dat scheelt allemaal gewicht. Het dunne deurtje is eigenlijk een dun polyester bakje, er zit geen mechanisme in om de deur te openen, alleen een touwtje. Ten opzichte van een straat Djet vallen de portierramen op. In plaats van de neerdraaibare exemplaren van glas, beschikt de Aerodjet over een vast gemonteerd, iets gebogen ruitje van plexiglas, dat de voorste helft van de raamopening bedekt. Daarachter zit een klein schuifruitje dat naar beneden kan. Het ziet er allemaal heel fragiel uit, maar ja het werkt wel en het weegt bijna niets. De carrosserie is aan de buitenzijde voorzien van allerlei riempjes en plaatjes om onderdelen te borgen, die zich tijdens een race van de auto kunnen losraken. Onder de voorklep is een grote benzinetank met een inhoud van 70 liter gemonteerd, voorzien van een snelsluiting. Daarachter ligt het reservewiel, een verplicht onderdeel in een Le Mans racer uit die periode. In het interieur is alles Spartaans. Bekleding en isolatiemateriaal tref je hier niet aan, het interieur bestaat uit kaal po-



Door een plotseling beslagen voorruit eindigde het eerste rondje in de grindbak



Zo werd de Aerodjet in 2003 aangetroffen: onder een nieuwe Djet I carrosserie liggen de restanten van de roemruchte racer



De originele 996 cc Gordinimotor met bovenliggende nokkenassen is aanwezig, maar de onderdelen zijn onvindbaar



Kees is een liefhebber, maar niet van regen



Het instrumentarium is compleet, het originele stuurwiel is van hout

lyester met een (dun) laagje verf. De schakelpook en handrem zitten direct onder handbereik, hun mechanisme is zichtbaar en dus goed bereikbaar gemonteerd. Ook de gaskabel loopt door het interieur naar achteren, bij een eventuele breuk is deze zo makkelijk te repareren. Het dashboard is eenvoudig maar wel zeer compleet. In het originele dashboard zijn normaal gesproken een snelheidsmeter en toerenteller gemonteerd. In de Aerodjet is de snelheidsmeter vervallen, waardoor recht voor de bestuurder ruimte ontstond voor 4 kleine meters, die informatie geven over temperatuur van olie en water, benzinevoorraad en laadstroom. Naast de grote toerenteller (met een maximum van 10.000 rpm!) is nog een oliedrukmeter gemonteerd. Direct achter de kleine kuipjes bevindt zich de motor. In deze auto zat van origine een 996 cc metende Gordinimotor met twee nokkenassen. Deze zeer speciale motor was weliswaar in de koop inbegrepen, het vinden van de juiste onderdelen voor een goede revisie blijkt een zeer moeilijke zaak. Daarom is deze Aerodjet zolang uitgerust met een 1150 cc metende Renault-Gordinimotor. Het moge duidelijk zijn dat in de auto het kabaal oorverdovend en de temperatuur bovengemiddeld is. Wat wil je, met slechts een klein laagje gelakt polyester als isolatie. Gelukkig was het die dag fris op Assen, want met zomerse temperaturen moet het in de Aerodjet met haar enorme ruitoppervlak bijna ondraaglijk zijn, een klacht overigens die de coureurs en klanten van René Bonnet destijds ook al uitte. Voorruitontwaseming en verwarming zijn uiteraard niet aanwezig, of het moeten de kleine draadjes zijn die de voorruit schoonhouden bij vochtig weer, een ventilator zit er niet in: te zwaar.

KEES IN HET GRINT

Tijd voor een eerste run. Geduldig wordt geprobeerd de opgevoerde motor aan de praat te krijgen, maar veel puf zit er aanvankelijk niet in. De aanhouder wint en uiteindelijk loopt het motortje mooi rond en zijn we klaar om de baan op te gaan. Aan Kees de eer om deze auto te mogen rijden. Met twee man aan boord is het nogal krap, een Djet is van buiten op schouderhoogte slechts 1,40 meter breed (van binnen blijft daarvan maar 1,15 meter over), de stoelen kunnen niet naar achteren ge-

schoven worden, want daar zit de motor. En het interieur is qua hoogte ook niet goed berekend op het dragen van een helm. Gelukkig kunnen de zittingen eenvoudig uit de kuipjes verwijderd worden, en dat biedt net genoeg ruimte om veilig plaats te nemen en de vierpunts gordels vast te klikken. Het eerste rondje doet Kees het rustig aan, maar net voor de chicane slaat het noodlot toch toe: in één klap slaat de voorruit helemaal dicht en is het zicht nihil. Kees reed niet eerder op Assen en gaat al remmend rechtdoor op de plaats waar het circuit haaks rechtsaf gaat. De Aerodjet graaft zich tientallen meters verder diep in het grind. Na enige tijd wordt de auto voorzichtig uit de grindbak gesleept, waarna de pitbox wordt opgezocht. Gelukkig heeft de auto nauwelijks schade, slechts wat krassen op de dichte onderzijde van de carrosserie. De reden van het plotselinge beslaan wordt niet gevonden. Na de middagpauze wordt een tweede poging ondernomen. In de stromende regen worden een aantal rondjes afgelegd. Dat valt niet mee. Hoewel Kees natuurlijk een meester is in het adviseren van de juiste banden onder een racewagen, beschikken wij hier slechts over de originele Dunlop Racings, zoals het hoort. En de combinatie van die banden met de lichte Aerodjet blijkt op een kletsnatte baan niet zo gelukkig. Er is gewoon niet voldoende tractie en de auto heeft de neiging alle kanten op te willen, behalve rechtuit. Maar ook nu is het avontuur vroegtijdig over: na vijf rondjes stijgt de watertemperatuur tot boven de 100 graden en een bezoek aan de box is essentieel. Daar blijkt de oorzaak gelukkig vrij simpel. De V-snaar is gebroken, waardoor de waterpomp niet meer functioneert. We zijn op tijd gestopt. Maar omdat er geen reserve V-snaar voorhanden is, wordt de fraaie blauwe bolide weer de trailer ingerold. De shake-down is over. De Aerodjet heeft haar eerste rondjes na een vakkundige restauratie volbracht. Zoals verwacht kwamen er wat kleine onvolkomenheden aan het licht, maar dat was ook het doel van deze dag. De auto is inmiddels helemaal nagekeken en functioneert naar behoren. Dit jaar worden er enige buitenlandse heuvelklims mee gereden. En heel misschien komt u deze bijzondere auto ook wel een keer op een historisch evenement in Nederland tegen. Neem dan de gelegenheid om haar goed te bekijken, want dit is een uniek stuk Franse racehistorie.