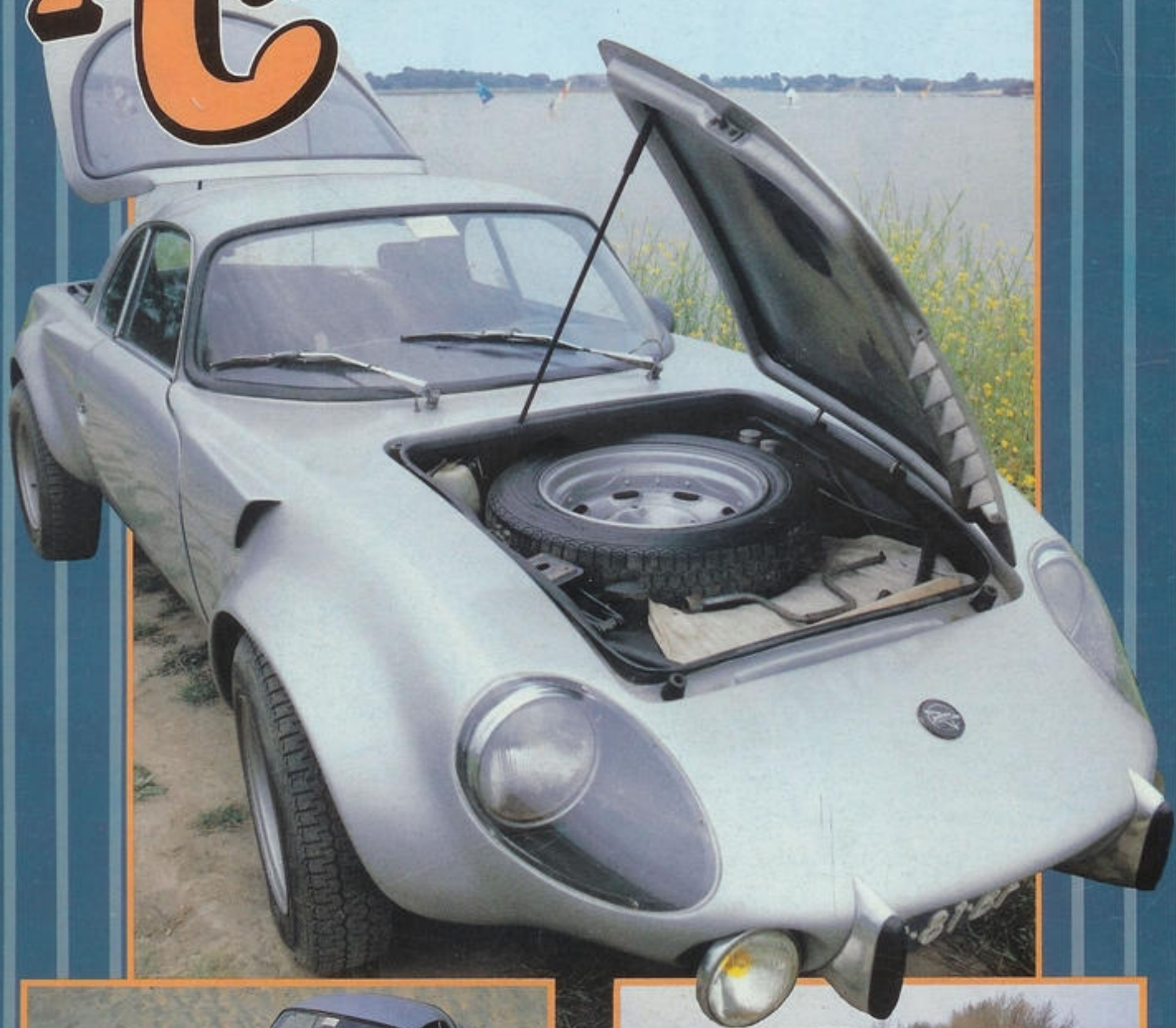
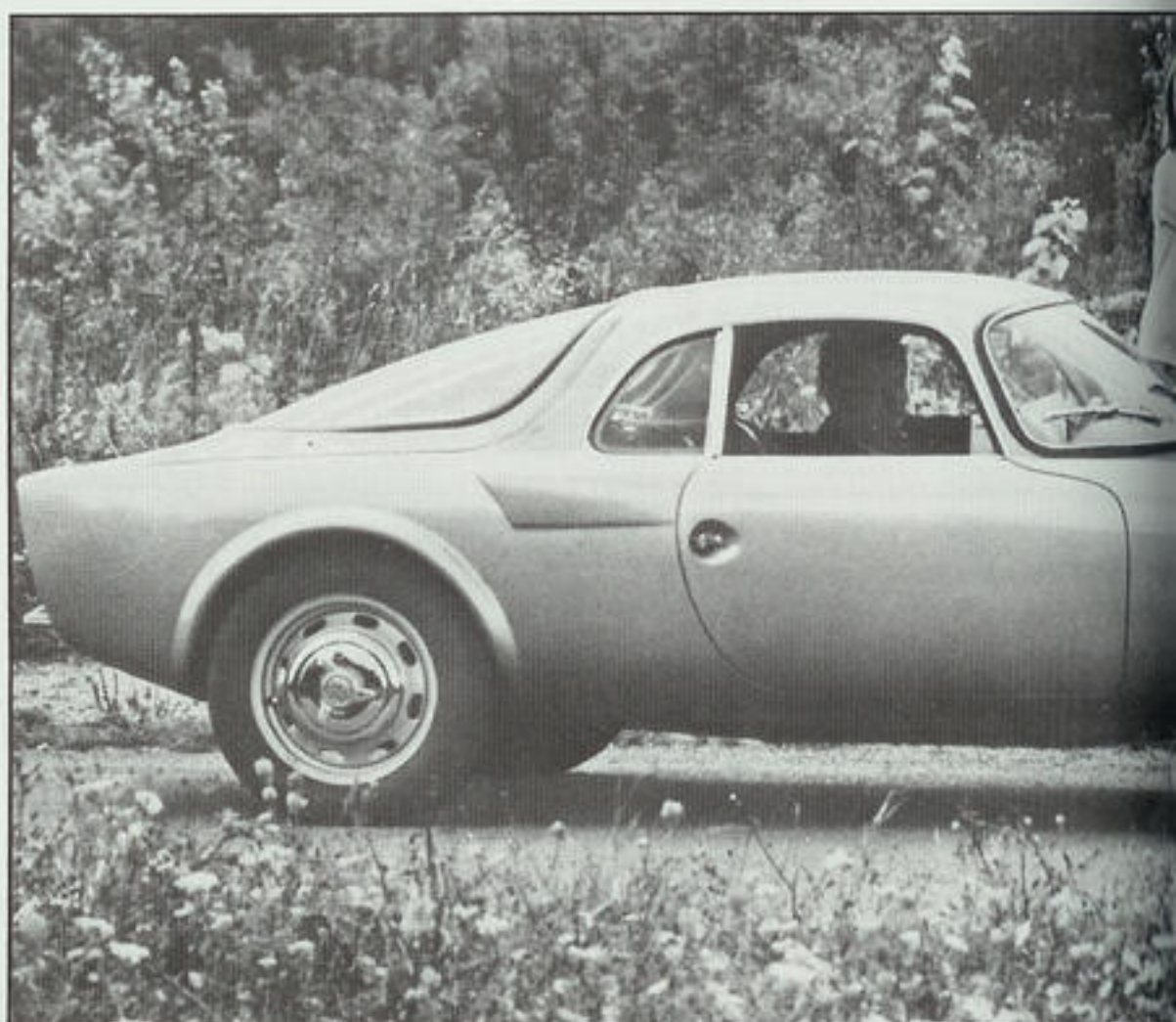


het Automobiel



Nummer 19 Oktober 1981 Prijs f 4,95 Bfrs. 80,—

Het zal wel met enige trots zijn geweest dat René Bonnet de deuren van zijn fabriek aan de Avenue du Général de Gaulle in Champigny-sur-Marne op een vroege ochtend in 1961 ontsloot. Dit kon hij nu zijn eigen fabriek, zijn eigen merk noemen en . . . de start van een nieuw tijdperk, het Bonnet-tijdperk, zonder een Charles Deutsch, weg bij Panhard, voor zichzelf, alleen. Het bleek tevens het begin van de – helaas korstondige – historie van een bijzondere sportwagenreeks, die haar wortels had in de onvervalste racerij. Niet, zoals de overbelichte Renault Alpine, in eerste instantie in het rallyrijden, ofschoon de Djet's, want zo heetten die sportwagens, daar uitermate geschikt voor waren. De Djet (later de Jet) daar gaat het om. Een machine die, naast veel andere memorabilia, voor een aantal uitverkorenen de jaren zestig onvergetelijk maakte. En nu nog is het sturen in de Djet een ervaring welke geen uit het juiste hout gesneden automobiel-enthousiast zal willen overslaan.



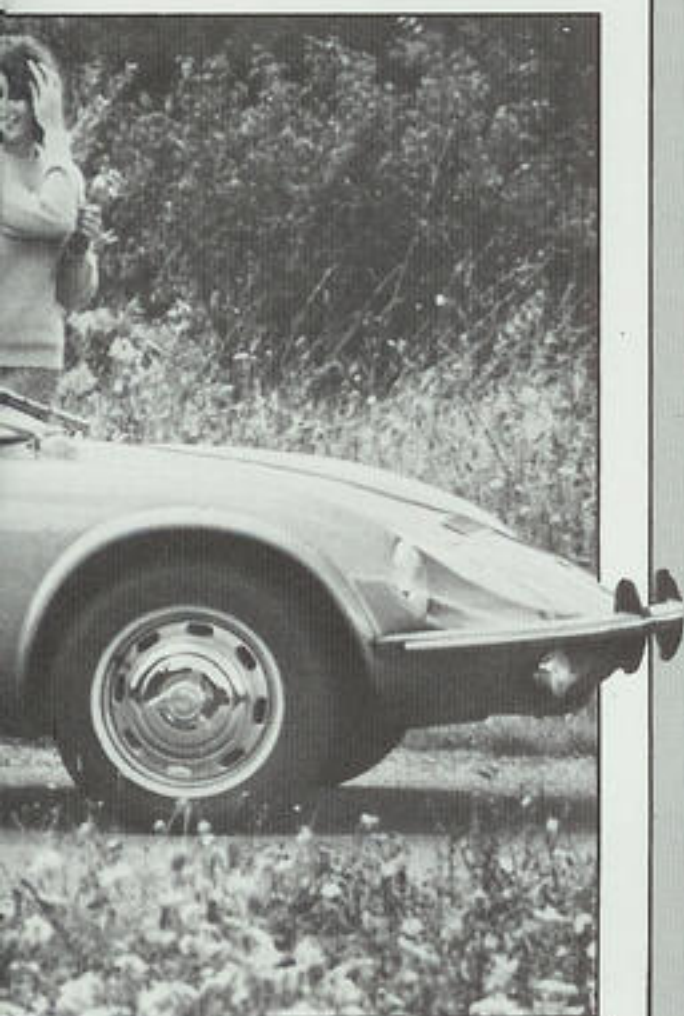
Terug echter in de geschiedenis . . . In 1947 werd officieel opgericht Automobiles Deutsch-Bonnet Constructeurs door twee vrienden, Charles Deutsch en René Bonnet. Zelden was een grotere tegenstelling tussen twee automo-

bielliefhebbers denkbaar. Bonnet, groot, wat dikvig, met een constante grijns op zijn gezicht, altijd tuk op grapjes, was een prima garagehouder, met een enorm doorzettingsvermogen. Maar bovenal was hij een durfal. Tijdens een langdurige ziekte leerde hij zichzelf automobieltechniek. Deutsch had dat anders gedaan. Al op de Polytechnische school blonk hij in alle opzichten uit, een echt studiehoofd, klein, een wat bezonnen type. In 1938 en 1939 bouwden zij twee DB's – zoals zij hun gezamenlijke bedenksels noemden – voorzien van een Citroën motor. Er werd door Bonnet mee geraced. Na de oorlog gingen ze op dezelfde voet verder en construeerden nog vijf machines. De plannen namen evenwel zo'n ambitieuze omvang aan dat, zoals gesteld, in 1947 de onderneming die hun beider naam droeg, in het leven moest worden geroepen. Doel was voornamelijk, naast de productie van renwagens, een seriesportwagen



De Le Mans, de cabriolet-broer van de Djet, voorzien van dezelfde motor als die Djet, maar iets trager.

OVERLEEFDE DRIE BAZEN



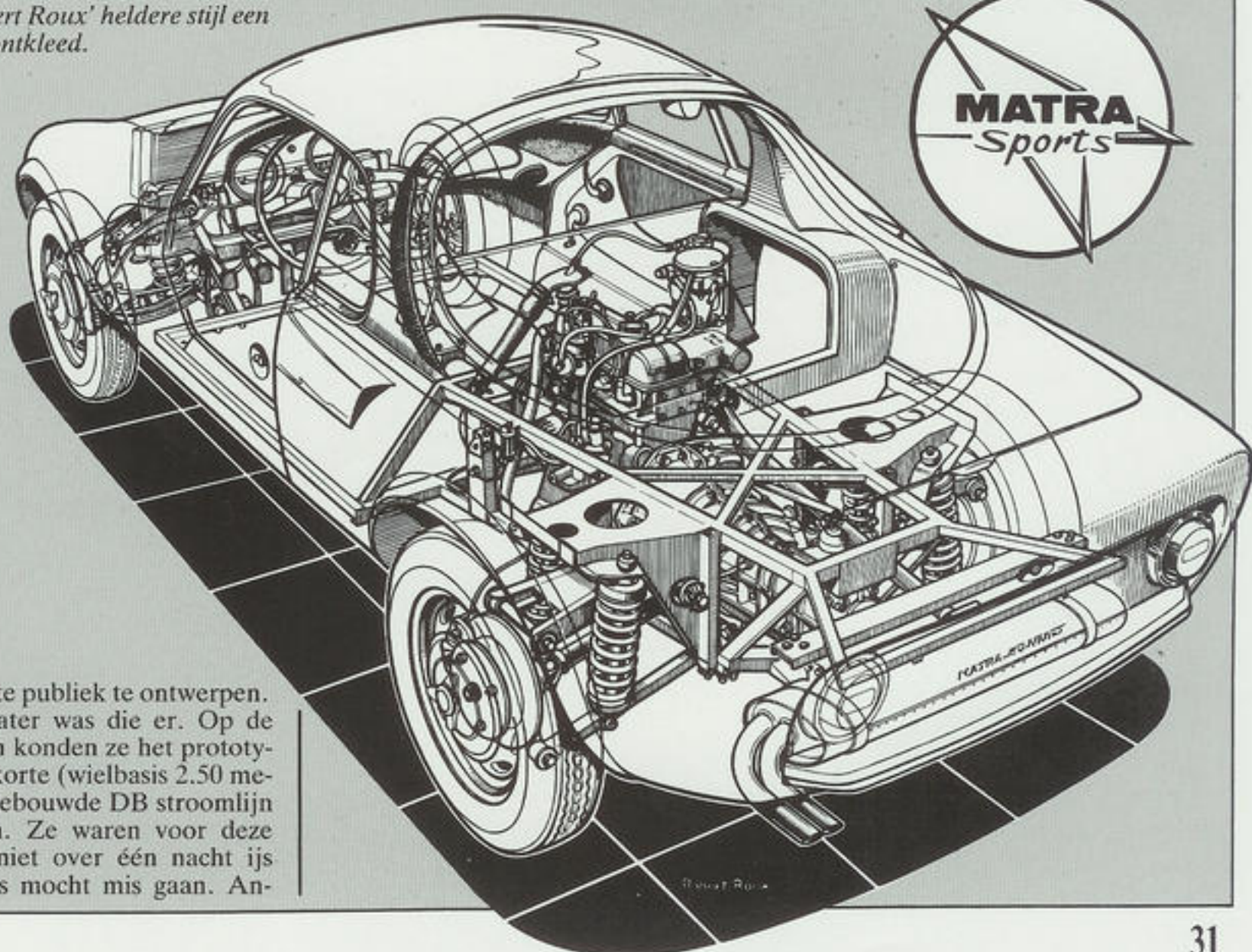
De Jet 6 in een amoreuze omgeving.

tem, een carrosseriebouwer, was in de arm genomen om hun ideeën praktische vorm te geven, van Citroën leenden ze een tweeliter-motor, die ze opvoerden tot 72 pk bij 4500 toeren per minuut, maar daarvoor was dan ook een aluminium kop gemonteerd, twee carburateurs, versterkte smering en koeling. Van Citroën kwamen ook nog de voorwielaandrijving en de torsiestaafvering, maar de versnelling geschiedde met een Cotal elektromagnetische vierbak.

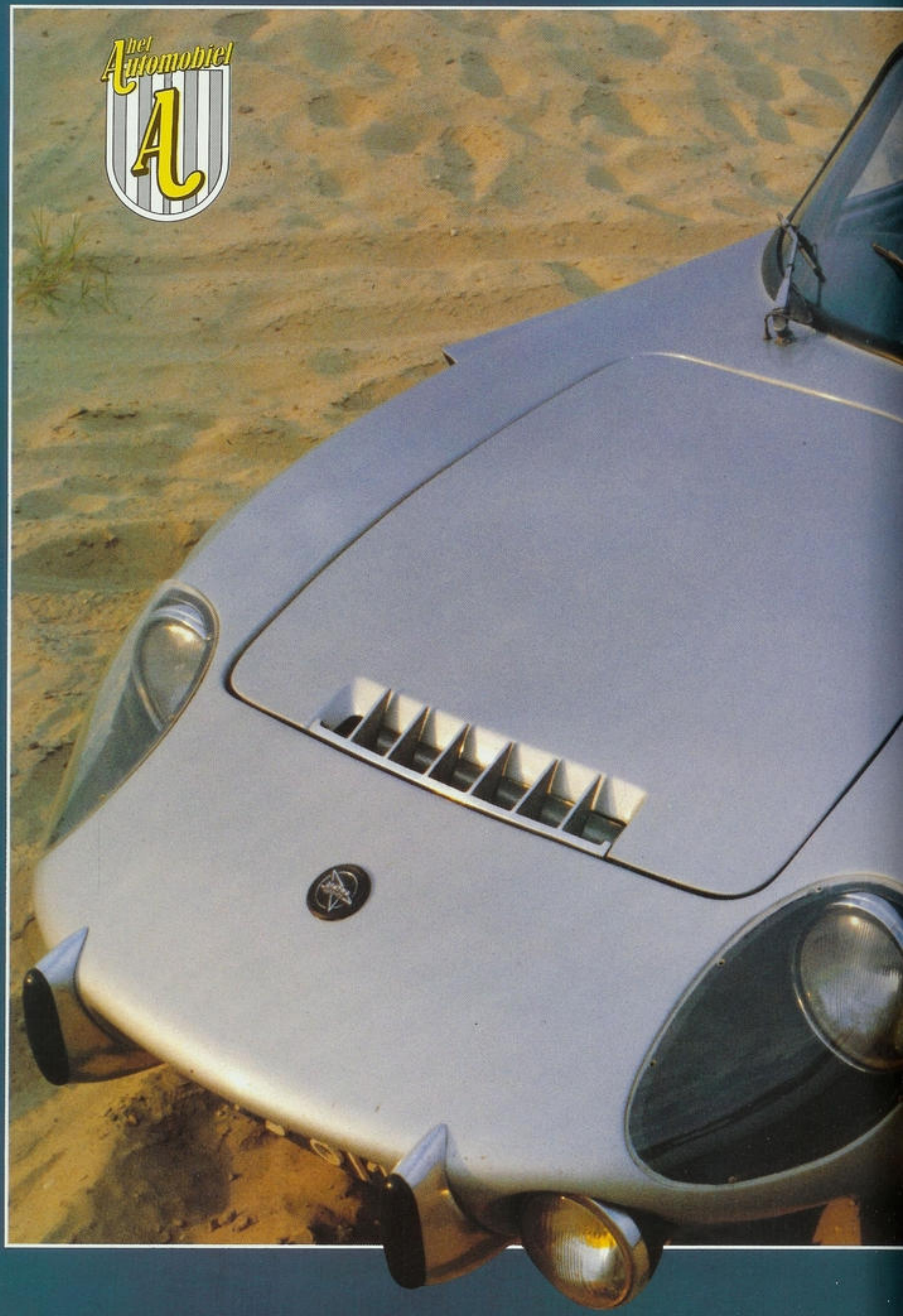
Het geheel woog 850 kilo's en heette 160 te halen. Een relatief laag gewicht en een dito hoge top. Dat was de combinatie die het gezicht van de jonge onderneming zou bepalen, maar ook van Bonnet's producten daarna. De bedoeling van Deutsch en Bonnet van deze Parijse presentatie was natuurlijk een grotere seriefabrikant te interesseren voor hun project; zelf hadden ze daarvoor geen geld. Ze mikten op Citroën, maar het pakte anders uit. Citroën weigerde botweg. Het werd Panhard. Jean Panhard kende Charles Deutsch al – in 1948 verleende de eerste essentiële steun

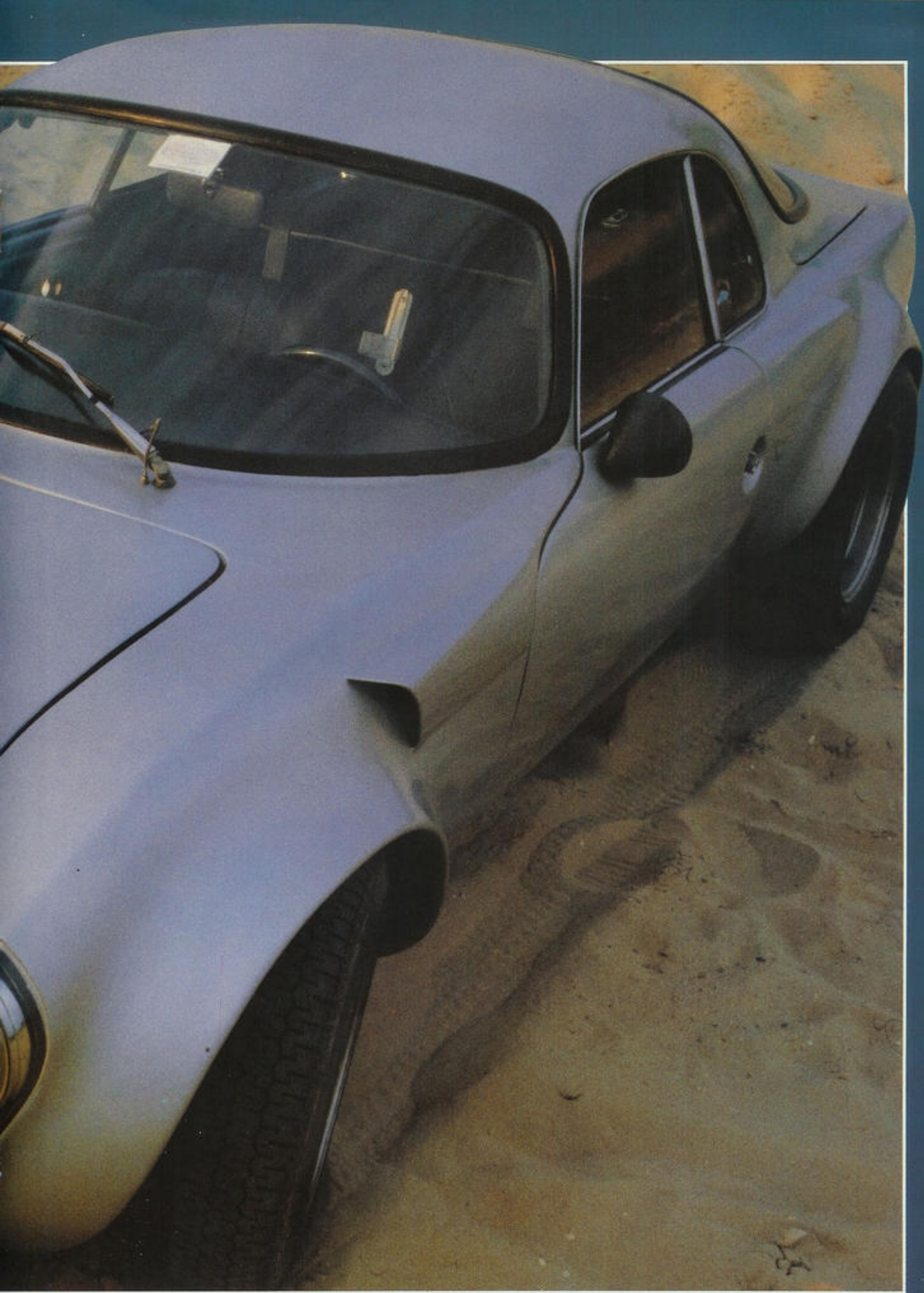
bij het ontwerpen en de bouw van een monoposto DB, die ook al op genoemde Salon was te zien. Panhard liet DB niet meer los. Voortaan zouden Panhard-componenten hun plaats vinden in de DB's. Via highlights zoals de in 1953 door Pietro Frua gecarrosseerde DB (waarvan er zo'n zeventig werden verkocht), het idee van René Bonnet een eigen aparte klasse op te zetten om nieuwe coureurs te kunnen recruteren (later terug te vinden in bijvoorbeeld de Renault-racerij) de HBR 5, een weergaloze GT, doemde tenslotte 1961 op. Charles Deutsch was bezig een DB om te bouwen en geschikt te maken voor Le Mans. Daarvoor had hij de technische steun nodig van Panhard en wist die inderdaad – voor de zoveelste keer – voor dit race-project te interesseren. Maar Bonnet had dat hele jaar al de grootste moeite gehad met de technische opvattingen van zijn oude vriend. Hij zonderde zich van hem af, in zijn kantoor. Bonnet voelde meer voor de inbreng van Renault en ... hij sloot een contract met die automobielfabrikant. Dat betekende de breuk met Deutsch. Bonnet behield de DB-fabriek in Cham-

In Robert Roux' heldere stijl een Djet 5 ontkleed.



voor het grote publiek te ontwerpen. Twee jaar later was die er. Op de Parijse Salon konden ze het prototype van hun korte (wielbasis 2,50 meter) en laaggebouwde DB stroomlijn coupé tonen. Ze waren voor deze presentatie niet over één nacht ijs gegaan, niets mocht mis gaan. An-





pigny, maar mocht de naam niet meer voeren. Deutsch ging over naar Panhard.

Eersteling

Bonnet moet tamelijk verheugd zijn geweest, opgelucht misschien, een triestmakende, ergerniswekkende periode achter zich te weten en zich te kunnen concentreren op zijn eigen ideeën.

Bonnet's programma was in ieder geval veelbelovend: op de Salon eind 1962 exposeerde hij drie Bonnet's. Er was een Missile, een tweepersoons cabriolet met een 850 cc motor van 55 pk en een top van 150 kilometer per uur voor de prijs van 12.800 nieuwe francs. Voor 5.500, respectievelijk 6.200 méér had je een Le Mans, een tweepersoons cabriolet of – respectievelijk – coupé, voorzien van een 1108 cc met 70 pk vermogen die wel 165 haalde. En tenslotte was er de Djet, een kleine coupé met dezelfde 1108 cc krachtbron maar die tien kilometers sneller was en 18.000 francs duur. Bonnet kondigde ook een rally-uitvoering aan, waarin een 996 cc motortje van 82 pk zat, welke een maximum snelheid van 200 ontwikkelde. Maar die moest dan wel 25.000 francs kosten.

Niet ver van Bonnet's stand stond Panhard met Deutsch' ontwerp, de

CD (= Charles Deutsch). Panhard had er de van de PL 17 afkomstige M 6 in gebouwd, een 848 cc grote motor met een reëel vermogen van 60 pk. De top lag op 165 kilometer per uur, waarvoor je dan 15.500 francs mocht neertellen. Kortom, een geduchte concurrent. En Bonnet had die zomer al eens zijn neus gestoten. Hij had zijn Djet op Le Mans in de 24-uurs race ingezet, maar Guilhaudin en Bertaut brachten hun CD nog vóór René Bonnet binnen, zich daarmee als zestiende klasserend.

Toch uniek

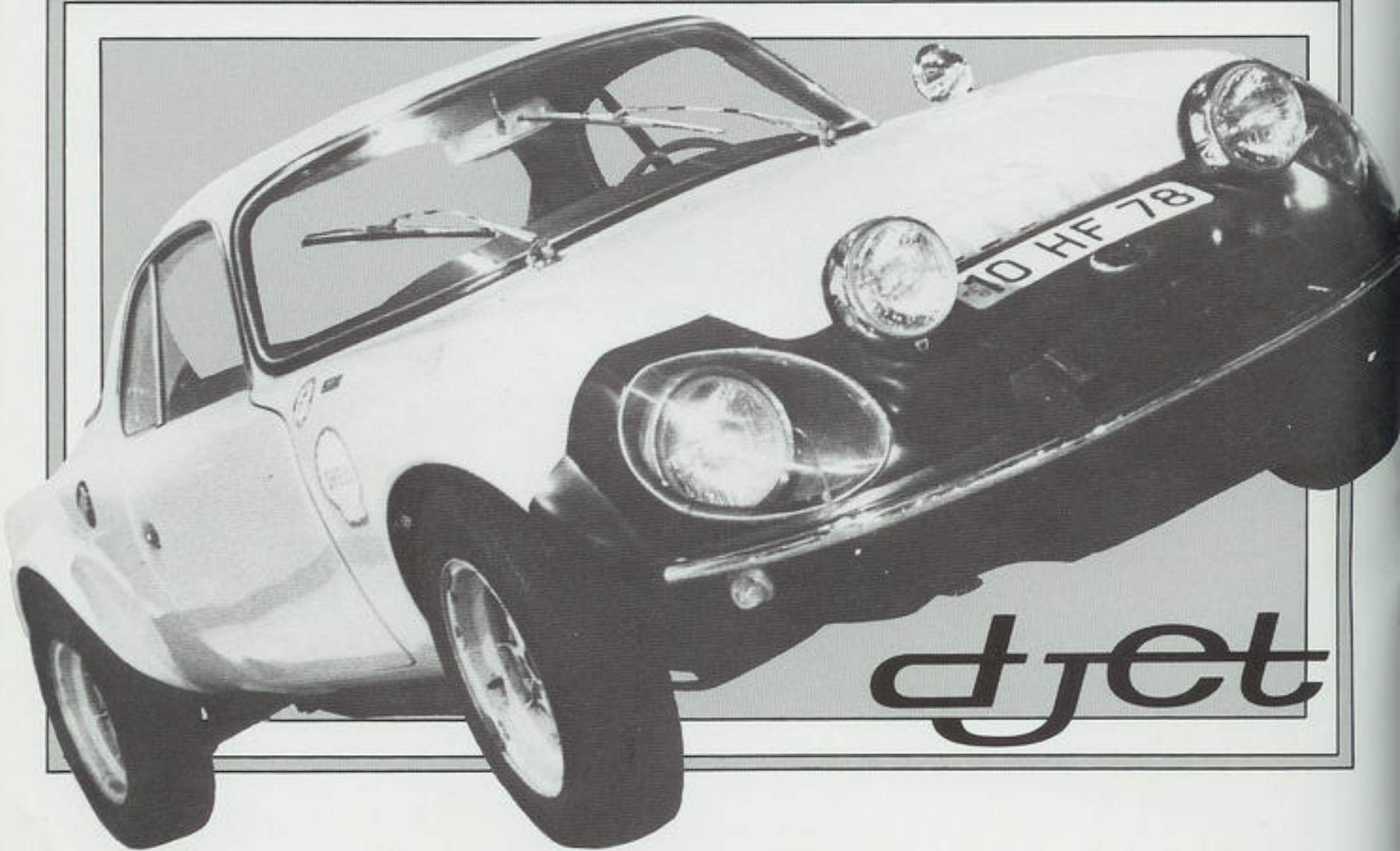
Niettemin was Bonnet's Djet opvallend genoeg. Dat zat 'm niet in het feit dat het model rondom onafhankelijk was afgeveerd, of van vier schijfremmen was voorzien, of een gesynchroneerde bak had, of een carrosserie van polyester had, neen . . . de Renault-motor was centraal geplaatst! René Bonnet had daarmee het comfort volledig ondergeschikt gemaakt aan de prestaties. Door de motor juist vóór de achteras te plaatsen bereikte hij een zeer gunstige gewichtsverdeling, welke met het lage zwaartepunt voor een rotsvaste wegligging zorgde. Maar je zat wel met je rug tegen een lawaaiige motor, die nu niet

Een der laatste Jet's 6 staat in het Matramuseum in Romorantin

zo gemakkelijk bereikbaar was. Een novum, dat was het wel en Bonnet gaf het sportieve gedeelte van de Franse automobielpductie zeker meer karakter.

De Djet kreeg een buischassis mee met tussen de wielen een klein frame om de kunststof carrosserie – gedeeltelijk – te dragen. De keus voor dat type chassis lag voor de hand: de DB's van de jaren daarvoor waren daar altijd al mee uitgerust. Deutsch met zijn Panhard CD, deed niet anders en in die zin zijn beide typen familie van elkaar. De motor kwam uit de Renault 8, schrijven sommige recensenten thans; de 8 kwam ook in 1962 uit. Maar waar is dat op gebaseerd? Speelde Renault dan met die gedachte de 1.108 cc in de gloednieuw 8 te zetten? De R 8 had bij zijn introductie een 956 cc motortje (65 x 72 mm) ingebouwd gekregen. Pas in 1964 zien we de 1.108 cc (70 x 72 mm) in de R 8 verschijnen, aan het eind van dat jaar ook in de R 10 Major. Veel aannemelijker is, dat Bonnet al in een vroeg stadium de hand kon leggen op een opgeboorde, maar wel mijn of meer experimentele Renault-motor. Renault, van zijn kant, was blij met een periode van uitproberen op een chassis dat niet van Renault-huize was.

Wat daarvan zij, de seriematige productie, begin 1963, kon van start en René Bonnet bracht in dat jaar wel



djet

vier verschillende Djet-typen uit, de, hoe kan het ook anders, I, II, III en IV. De I en II – 70 pk's – waren vrij eenvoudig en relatief goedkoop, de twee laatste waren opgevoerde Djet's, bestemd om hun woordje mee te spreken in rally's en races. Daarbij was de receptuur van Gordini gevolgd: op de 1.108 cc zat een andere kop, er was een andere nokkenas in gemonteerd, de spruitstukken waren iets gewijzigd en er zat een andere carburateur op. Het vermogen steeg daarmee tot 95 SAE-pk's.

Matra-Bonnet

Het eerste, echte productiejaar bouwde Bonnet van zijn Djet honderd stuks, in het tweede viel de verkoop wat terug. Daarbij voegde zich nog een moeilijkheid. De carrosserieën – ontworpen door Hubert – werden door de Société Générale d'Applications Plastiques in Romorantin vervaardigd en die moest natuurlijk worden betaald. Bonnet was niet in de positie van een Colin Chapman, die zijn Lotus-carrosseriebouwers doodgewoon dicteerde; Bonnet's financiële basis was veel zwakker. Voorlopig kon nog krediet worden gegeven op gezag van Marcel Chassagny, de directeur van de 'moeder' van de carrossier, de S.A. Engins Matra. Lang viel dat niet vol te houden. Voor insiders was het dan ook geen verrassing op de Salon in 1964 te vernemen dat Matra de fabriek van René Bonnet had overgenomen onder gelijktijdige benoeming van Bonnet tot technisch adviseur. Daarmee viel het doek voor Bonnet als zelfstandig constructeur. Gedurende een periode van ruim drie jaar had hij van zijn vrijheid mogen genieten, en nu? Maar ja, een financieel genie was hij niet. Een hard gelag niettemin. Waar kwam hij in terecht?

Chassagny had een aviatische achtergrond. In de jaren dertig had hij een vliegtuigonderdelenfabriekje – C.A.P.R.A. – dat leverancier van een grote staatsonderneming was. Chassagny overleefde de oorlog, tijdens welke overigens zijn onderneming werd omgedoopt in Société Générale de Mécanique Aviation-Traction, of simpeler: Matra, en hij voorzag in de nieuwe tijd een binnenlands afzetgebied voor . . . raketten. En hij ging ze ook maken! Maar daar bleef het niet bij. Het productieprogramma varieerde op een gegeven moment van bommen tot torpedo's.



De Formule 3 racerij van Matra had onmiddellijk effect op de afzet van de Djet en zorgde voor recordverkopen. Hier Henri Pescarolo op jacht naar het goud van Monaco.

Vanzelfsprekend eiste dat enorme investeringen en Chassagny trad met zijn bedrijf toe tot de Floirat-groep, een club van ondernemingen van diverse pluimage: een vliegtuigfabriek, een radio- en televisiemaatschappij, transportbedrijven. Aan het hoofd ervan stond een al even energiek en ook schilderachtig figuur, Sylvain Floirat, ooit eens als smid begonnen. In die omgeving kwam het tere 'werkplaatsje' van Bonnet terecht. Maar er werd alle aandacht aan gegeven. Bonnet's bedrijf werd ondergebracht in de Société Matra-Bonnet, die op die Salon in 1964 meteen maar de eerste producten van die naam liet zien: de Djet V en de Djet VS. De oudere modellen, waarvan René er in 1964 nog drieënzeventig had gemaakt, werden geschrapt. De Matra-Bonnet Djet V was overigens niet veel anders, zij het dat de vroegere modellen een stuk kleiner waren; het scheelde tweeëntwintig centimeter op de 4.22 meter die de V mat. In de V was de vertrouwde Renault 1.108 cc gezet, voorzien van een dubbele Zenith, de S had dat Gordini-motortje met twee dubbele Solex carburateurs en dat uitgangsvermogen van 95 SAE-pk. Van beide versies was ook een luxe uitvoering leverbaar, maar veel verschil met de gewone Djet was er niet, behalve dan het echte houten dashboard, een open dakje en een voorbumper.

Matra Sports en de M 530

Het was niet zomaar dat Matra Bonnet's fabriekje had opgekocht. Grootse plannen speelden door de hoofden van Chassagny en Floirat, niet in de laatste plaats gevoed door dat vreemde geëxalteerde Franse chauvinisme. Het eerste dat hen te doen stond, was het ontwikkelen van een nieuwe seriesportwagen. Die gedachte betekende natuurlijk het einde van de Djet, maar niet onmiddellijk natuurlijk. Om die nieuwe machine te ontwikkelen was een goed geschoold team nodig en dat kwam er ook. Van Bonnet zelf was een kleine ploeg overgekomen, geleid door Jacques Hubert. Van Simca waaide de rest over, waaronder Philippe Guédon. Tenslotte moest een geheel nieuwe en ditmaal goede verkooporganisatie worden opgebouwd, niet het fort van René Bonnet (het dateert dan ook uit die tijd dat Nederland z'n importeur van Matra kreeg, namelijk Gruno in Den Haag). Boven het geheel werd een manager gepoot, Jean-Luc Lagardère, eigen kweek en afkomstig van Engins-Matra.

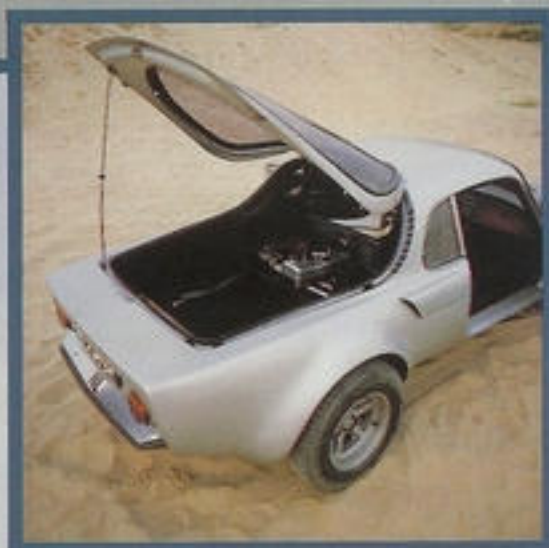
Het tweede doel van Floirat en Chassagny was een professionele aanpak van de Matra-racerij. Er moest een nieuwe racer komen en een goed raceprogramma worden opgezet. Besloten werd op drie fronten tege-

lijk te opereren, een hele opgave voor het relatief bescheiden dochteronderneminkje: de ontwikkeling van de seriesportwagen, het bouwen van de racewagen en een Speurtocht naar sponsors van het raceprogramma en . . . consolidatie van het bestaande productieprogramma, dat van de Djet. Het voert in dit verband te ver de eerste twee hoofdpunten – hoe interessant ook en bepalend voor de geschiedenis van het merk – uitputtend te volgen.

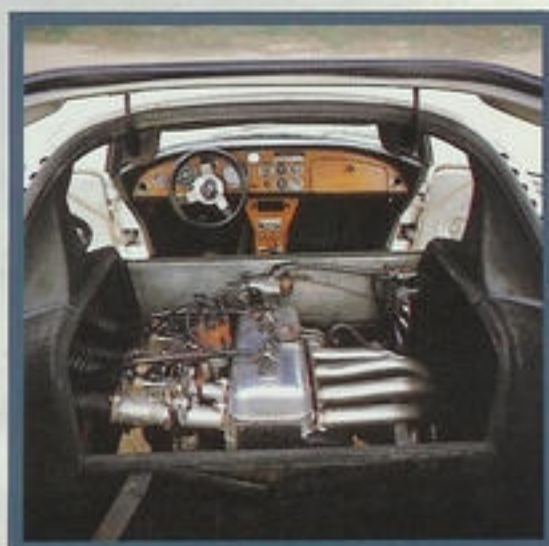
Voldoende zij de historie van de Djet. Dat een en ander elkaar intussen beïnvloedde, is niettemin evident: toen de race-wagens eenmaal op de baan stonden en het ene succes na het andere werd veroverd (Beltoise in Formule drie), vertoonde de afzet van de Djet een hausse.

De Djet onderging in zijn bestaan nog éénmaal een echt grote verandering. In 1967 verdween Matra-Bonnet om plaats te maken voor Matra Sports, de derde producent dus van de Djet. Elke connectie met René Bonnet werd nu uitgevlakt. De meester zelf was al tijden niet meer in de fabriek gesignaleerd en verdween even geruisloos. Zelfs de naam van zijn creatie, met die aantrekkelijke uitheemse klank, bleef niet onberoerd: het werd Jet.

Begin 1967 verving de Jet 6 de Jet 5 en 5S. Deze nakomeling werd aangedre-



Sleutelen is een hels karwei bij de moeilijk toegankelijke 1.108 cc. Om bijvoorbeeld het oliepijl op te nemen moet je zo ongeveer de hele binnenkap demonteren.



gereedgekomen. Genève mocht het genoegen van de primeur ervan smaken. Het was de M530, zo genoemd naar een product van een ander deel van de activiteiten van Matra, de rakettenfabriek. Daarmee werd definitief een streep gezet onder de soortaan als de Bonnet-periode in de geschiedenis van Matra geduide tijd. De Jet werd nog een jaartje doorgebouwd en verdween nadat er in totaal minder dan vierhonderd hun weg naar de klant hadden gevonden. De Matra-Bonnet's hadden nog het aantal van een ruime twaalfhonderd gehaald.

Met het uit productie nemen van de Jet kwam de levensloop van een bijzondere en fraaie Franse sportwagen ten einde, het resultaat van een huwelijk tussen een industrieel complex en onvervalste vrijbuiters automobielistische creativiteit. De invloed daarvan is thans nog zo groot dat huidige producten zijn te herkennen als loten van dezelfde stam als die van de Djet en Jet. Dat creator René Bonnet ergens in dat proces is zoekgeraakt, maakt het verdwijnen van zijn schepping alleen maar triester.

ven door een 1.255 cc Renault Gordini-motor, die 105 pk leverde bij 6500 toeren. Inmiddels woog hij al 750 kilo's tegen circa 625 kilogram van de oude Djet, maar reed wel zo'n 210. De opvolger was inmiddels eveneens

Paulus Eras



Een lenig model, uitermate geschikt voor een vakantierit met twee personen.

Secretariaat Djet-club: Larixlaan 8, 2681 EC Monster, telefoon 01749-12738.

