

Il razzo di

Pensata dall'artigiano di Champigny si mise in mostra a Le Mans prima di essere realizzata anche in versione stradale. Agile e leggera, era in grado di superare agevolmente i 200 chilometri orari.

di **EDY CIPOLAT BARRIS**

■ È la prima vettura francese con motore posteriore centrale, architettura utilizzata solo successivamente da Ferrari e Lamborghini. Sebbene siano tante le versioni, purtroppo gli esemplari costruiti sono solo qualche migliaio. In circolazione quindi si stima non ce ne siano più di un migliaio. Parliamo della DJET, presentata nel 1962. L'ideatore è René Bonnet di Champigny, artigiano del motorismo francese paragonabile al genio di Jean Redélé, fondatore dell'Alpine. Il simbolo della Bonnet è il capricorno, suo segno zodiacale.



Bonnet



Una DJET impegnata in una gara a Montlhéry nel 1965 e, sulla sinistra, il suo ideatore René Bonnet che per problemi di salute cedette la sua azienda alla Matra. Sullo sfondo il logo della piccola Casa transalpina. Il nome "aeronautico" fu modificato per semplificare la pronuncia in francese.



Esordio a Le Mans

In quello stesso anno la prima DJET corre a Le Mans nel 1962 con Bernard Consten e José Rosinski, piazzandosi 17esima assoluta e prima nella classe fino a 1.000 cc dato che monta il 4 cilindri Renault Gordini di 996 cc. La linea è disegnata da Jacques Hubert e, rispetto alla futura versione stradale, presenta un allargamento della parte posteriore. La vettura poi corre in altre gare su pista e nei rally con risultati interessanti.

In nome della velocità

Nel frattempo Claude Bonnet, figlio di René, termina il servizio militare ed aiuta il padre a realizzare il sogno. Nei mesi seguenti preparano la AeroDJET per la successiva edizione di Le Mans, una versione allungata e aerodinamica (da qui il nome), della DJET: la forma è studiata per affrontare al meglio i lunghi rettilinei presenti sul circuito della Sarthe. Partono per la 24 Ore cinque vetture. Una sola arriva al termine, quella guidata da Jean Pierre Beltoise e Claude Bobrowski, che è undicesima assoluta con una velocità media di oltre 150 km orari.

La versione stradale

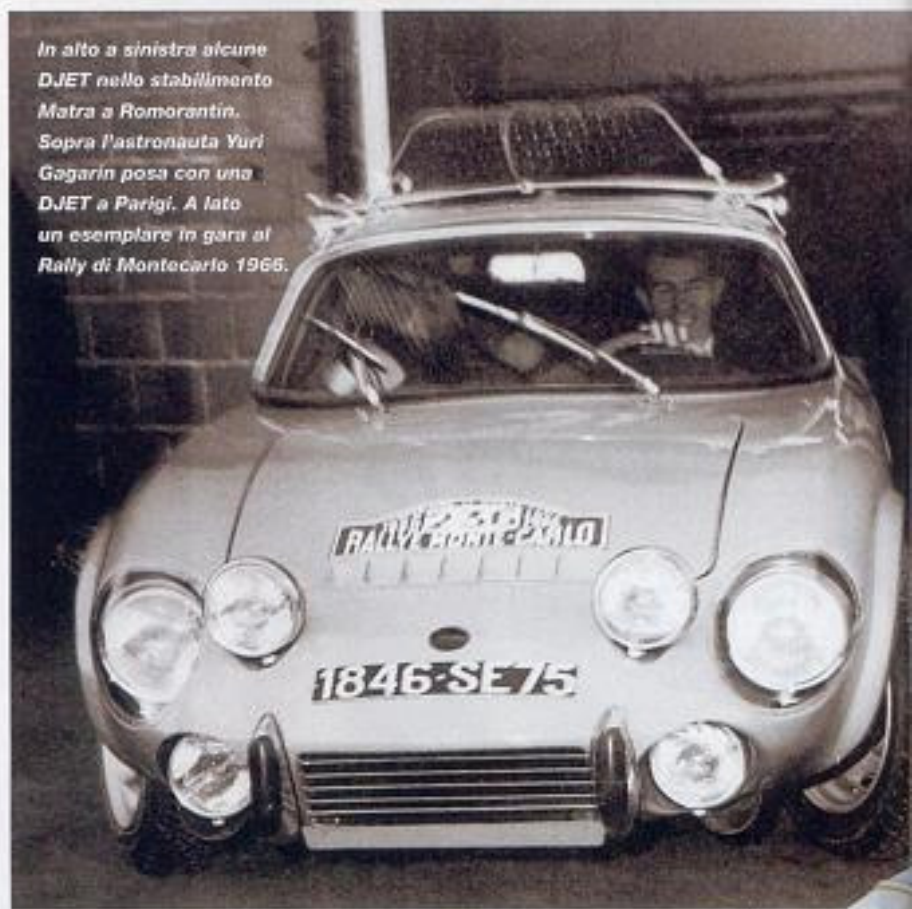
Il risultato è incredibile e suscita in Bonnet il desiderio di continuare la sfida. La DJET 1 nasce in versione stradale nel 1963. La meccanica rimane quella Renault Gordini, con il motore portato a 1.108 cc con 66 CV. Poco dopo viene presentata la versione più sportiva, la DJET II, con una potenza di 80 CV. Tutto sembra andare per il meglio ma lo sviluppo della Bonnet DJET si arresta dopo la costruzione di soli 198 esemplari.

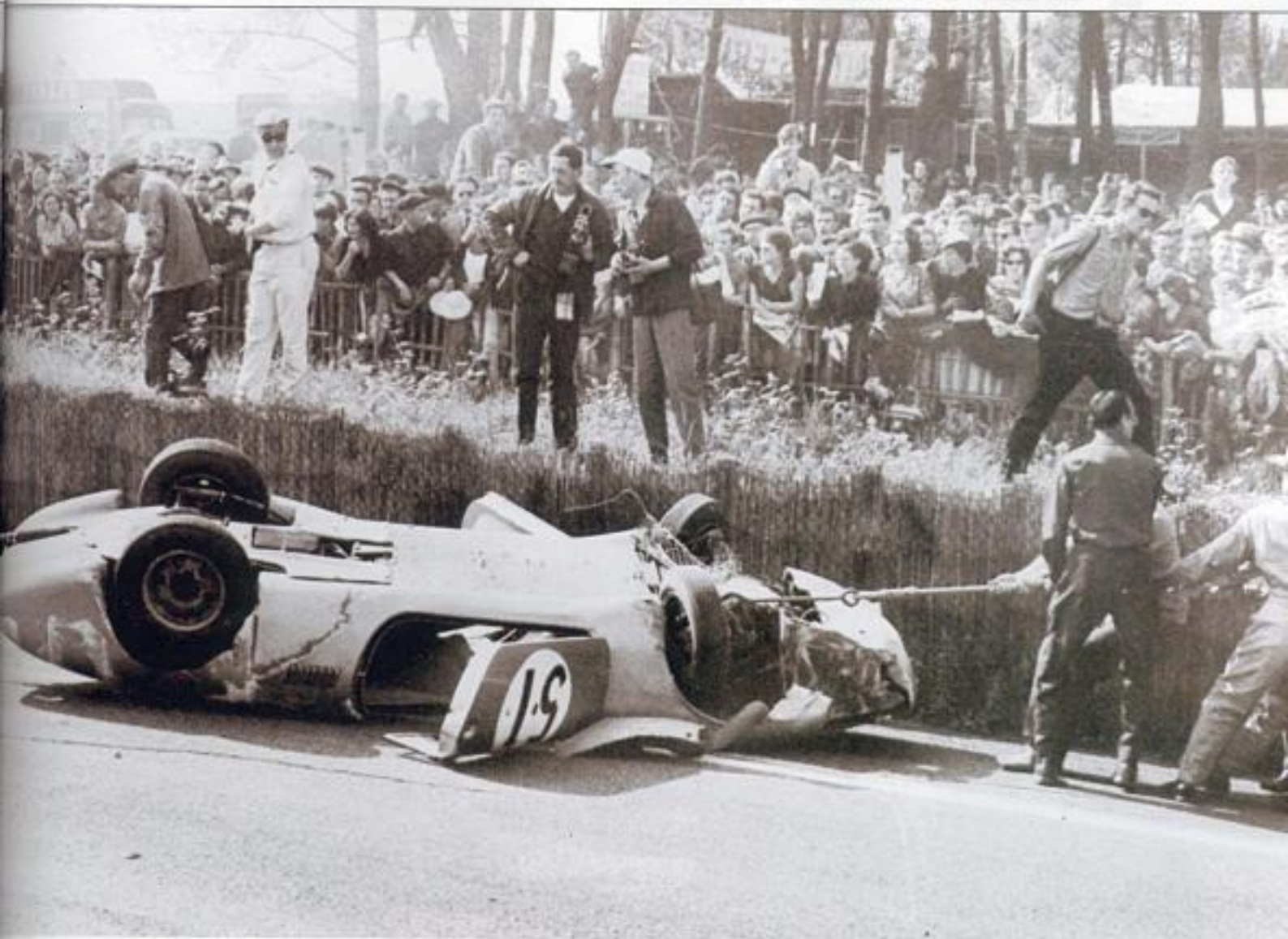
Passaggio alla Matra

È il 1964 quando René Bonnet decide, per problemi di salute, di cedere la costruzione della DJET alla Matra Sport guidata da Philippe Guedon, società del gruppo Matra diretto da Jean-Luc Lagardère (a Romorantin esisteva già la fabbrica "Generale d'Applications Plastiques" per la lavorazione della resina che lavorava per la SARL Matra Sports). Il figlio Claude rimane per un anno a se-



In alto a sinistra alcune DJET nello stabilimento Matra a Romorantin. Sopra l'astronauta Yuri Gagarin posa con una DJET a Parigi. A lato un esemplare in gara al Rally di Montecarlo 1966.





Sopra l'incidente che mise fuori gara la Bonnet AeroDJET di Roger Masson e Pierre Monneret alla 24 Ore di Le Mans del 1963. Sotto una foto pubblicitaria della DJET già prodotta dalla Matra.



guire l'evoluzione della DJET ma successivamente decide di abbandonare la Matra ed inizia a costruire delle vetture Formula su base Volkswagen.

Erede innaturale

Nel 1965 arrivano la DJET V e DJET Vs (dove "S" indica la versione con testata emisferica Gordini), sostituite dal 1967 dalle JET 5 e JET 5s. Ultimo aggiornamento nel 1967 con la nascita della JET 6, con motore di 1.255 cc e 105 CV sulla versione stradale, 210 km orari e cambio a 5 marce della R8 Gordini per gli ultimi esemplari. A Ginevra del 1967 viene presentata l'erede 530, con meccanica Ford Taunus e motore da 1.700 cc. Si tratta di una vettura più comoda, meno sportiva e dalla linea dal fascino discutibile. Insomma un'altra storia!

Neutra nelle curve

Nel 1965 Piero Taruffi provò la DJET per la rivista italiana "Automobile". Scrisse che, nonostante alcuni difetti di gioventù tipo i freni che tendono a perdere efficienza, il cambio incerto e lo sterzo duro, il miglior pregio di questa vettura

è la neutralità nelle curve. Sul circuito di Montlhéry riuscì a percorrere le stesse curve ad una velocità sempre maggiore, anche impensabile.

Distribuzione ottimale

La distribuzione dei pesi della DJET è quanto di meglio si possa chiedere ai progettisti. Motore centrale, due posti secchi, dietro lo spazio per un piccolo bagaglio, davanti ruota di scorta e batteria. Grazie al peso contenuto in circa 600 kg, al chassis tubolare come si conviene ad un'auto da corsa, alla vetroresina di cui è costituita la carrozzeria, le prestazioni sono esaltanti: i circa 8" per passare da 0 a 100 km orari per un 1.108 cc di cilindrata del 1965 sono decisamente buoni...

Abitacolo da sauna

La meccanica Renault elaborata Gordini, i due Solex orizzontali (da 40 o 44 in base alla versione), le valvole in testa, le sospensioni a ruote indipendenti su tutte le ruote, quattro freni a disco e lo schema a triangoli sovrapposti all'anteriore



Una DJET 6 da competizione, l'ultima versione che venne costruita della berlinetta rivale della Alpine A110.



Sopra la DJET Luxe con tetto apribile, a destra il telaio della vettura. A sinistra una DJET al Rally de Cevennes.



ed a quadrilateri sovrapposti al posteriore, fanno di questa vettura di 1.108 cc una piccola auto da Formula. Se non fosse per la ridotta misura dei pneumatici - 145 SR15 - che danno poca sicurezza, sarebbe un'auto ideale, molto più bilanciata della contemporanea Alpine A110. Il cx della prima serie è 0,25 per la vettura stradale e 0,22 per la versione Le Mans e le consente di toccare e superare i 200 km orari. Un aspetto negativo da ricordare è l'elevata temperatura dell'abitacolo. Non è solo il motore, subito dietro alle spalle del pilota, a portare calore, ma anche il vetro posteriore, che con la forma a cupola, produce mediamente una temperatura di 28° all'interno. Una piccola sauna.

Estetica diversa

Molto diverse le DJET costruite dalla Matra e dalla Bonnet. La prima, infatti, ha introdotto le varianti necessarie a rendere la vettura più stabile e sicura. Per farlo, la modifica più evidente è stata l'allungamento di circa 40 cm. La coda risulta meno rastremata al vetro posteriore e la larghezza passa da 140 a 150 cm, il peso aumenta di circa 50 kg. La modifica si è resa necessaria a causa dell'adozione di una traversa anteriore rinforzata e dell'allungamento dei supporti dei triangoli posteriori di 8 cm. Le finiture migliorano la vettura, tanto che alla vista della Bonnet le prime impressioni furono quella di essere davanti ad un'opera di bricolage - oggi diremo di auto in kit - ma non va dimenticato che la costruzione era totalmente artigianale. Venne presentata anche la versione Luxe, con legno verniciato all'interno e tetto apribile.

Cambia l'apertura

Rispetto alla Bonnet, la Matra presenta i paraurti a lama. Si perdono quindi i poco eleganti paraurti verticali. Nella coda compaiono i fanali tondi della Simca e vengono abbandonati quelli tondi prelevati da un camion di origine francese. Altra particolarità è l'apertura del cofano motore: mentre sulla Bonnet le cerniere sono sulla coda, sulla versione Matra l'apertura prevede le cerniere rivolte verso l'abitacolo, consentendo di operare sugli organi meccanici con relativa maggior praticità. Negli anni la linea è comunque fondamentalmente rimasta invariata, e forse la Matra ha migliorato la coda rendendo l'auto più longilinea (lunghezza di 422 cm rispetto ai 380 della Bonnet).

Tra Alpine ed Opel

Il frontale presenta due grandi fari carenati, come si conveniva negli Anni '60. Il cofano è molto basso e filante e la linea di cintura forse fa apparire l'abitacolo più alto di quello che in realtà è (altezza massima, 120 cm). Una persona troppo alta sicuramente fa fatica ad accedere e soprattutto guidare una DJET. Alcuni particolari sono ricercati, come ad esempio le feritoie per lo sfogo dell'aria dell'abitacolo sui montanti posteriori. La vista laterale ricorda per alcuni aspetti l'anteriore dell'Alpine A110 ed il posteriore dell'Opel GT, ma nel complesso la DJET è una vettura unica, nata dalla passione e purtroppo abbandonata per un progetto (la S30), non all'altezza delle aspettative.