

Passione DOPPIA



Due fratelli e due francesine. Una DJET 6 ed una Vs che ad oltre quarant'anni dalla loro nascita mantengono intatto il loro fascino e la loro verve, che ha fatto innamorare tanti appassionati in tutto il mondo.

DI EDY CIPOLAT BARES FOTOGRAFIE DEL BONO

■ **Motori.** Italiani purché Alfa, tedeschi purché Opel o Porsche ma soprattutto francesi purché di Gordini. Se in Italia si chiede ad un appassionato di ricordare un'auto resa celebre dal 4 cilindri Renault a cavallo degli Anni '60, con buona probabilità si ottiene una sola risposta: Alpine A110. Se alla domanda devono rispondere i fratelli Berto di Rovigo, la risposta sarà sicuramente differente. La loro passione per i motori li ha portati a collezionare una R8 Gordini e due Matra DJET.



Un sogno per due

Due perchè ognuno ha la sua. Ed ognuno è ovviamente fiero di esserne proprietario. In Italia se ne contano molto poche, meno di trenta, e trovarne due nello stesso garage crea imbarazzo perchè gli occhi non sanno dove posarsi. Un po' per non far torto ai due fratelli, un po' perchè DJET non se ne vedono, ma soprattutto perchè sono entrambe bellissime. La passione nasce negli Anni '70 quando Armido, il fratello più grande, inizia a correre nelle gimkane e negli slalom. In trent'anni di carriera è riuscito a collezionare centinaia di coppe, medaglie, premi e tagliandi. Per i due fratelli non stiamo parlando solo di passione, bensì di amore per la meccanica, il motore, il suono dei 9.000 giri.

La DJET 6 di Vasco

Ci accoglie Vasco Giuseppe, il più giovane dei due fratelli, giustamente fiero della sua DJET bianca: «sicuramente più performante di quella di mio fratello» dice con sicurezza. Difficile non credergli visto l'entusiasmo con cui descrive l'auto e la sua preparazione. È del 1967, è una DJET 6, quindi ultima serie e quindi la sigla correttamente sarebbe JET. L'auto ha avuto diversi proprietari e, contattata la Matra a Romorantin, è risultato che sia stata persino in America.

Linea armoniosa

Sono sei anni che l'ha acquistata e quando è arrivata nella loro officina purtroppo non era in buone condizioni: per questo motivo è stato deciso di restaurarla integralmente. La carrozzeria è stata smontata ed il telaio portato a nudo. Ogni piccolo particolare è stato rivisto e nulla è

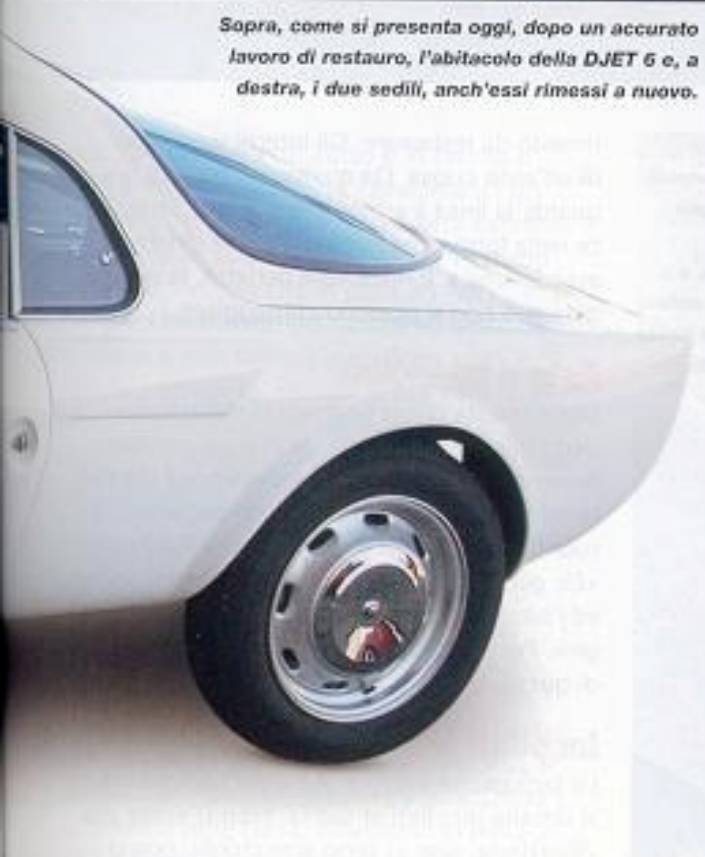


Sopra Vasco Berto nell'abitacolo della sua DJET 6, a lato Armido con il figlio Massimo. Sotto la filante linea della vettura di Vasco, costruita nel 1967 ed acquistata sei anni or sono.





Sopra, come si presenta oggi, dopo un accurato lavoro di restauro, l'abitacolo della DJET 6 e, a destra, i due sedili, anch'essi rimessi a nuovo.





Sopra un'immagine che esalta la grinta della pepata vettura francese pensata da René Bonnet e poi sviluppata dalla Matra, a sinistra il marchio sul cofano e lo sfogo per l'aria. In basso una vista laterale dei fari carenati della DJET 6.



rimasto da restaurare. Gli interni sembrano di un'auto nuova. Da qualunque angolo la si guardi, la linea è armoniosa e fluida. Semplice nella forma, ma con una buona efficienza aerodinamica. Il restauro è perfetto, le ore di lavoro non si possono conteggiare.

Aste e bilancieri

Dopo questa prima occhiata ci viene il desiderio di salire e provarla. Non ci permettiamo nemmeno di accenderla, decidiamo di rimanere sul lato passeggero in silenzio per sentire il suono generato dal 4 cilindri fino a 9.000 giri. «Eh, già - ci dice Vasco - il problema sono le aste ed i bilancieri; non riesco a farle superare i 9.500 giri». Poco importa visto che la velocità di punta di questo bolide è, oggi, di circa 210 km/h.

Incollati al sedile

La sensazione è unica. Ad ogni cambio marcia si rimane incollati al sedile. Non si sente una vibrazione, non ci sono scricchiolii, non ci



sono rumori sospetti. Tutto è in ordine e l'unico timore sono forse i pneumatici un po' stretti, che non possono essere cambiati a causa delle solite regole. Vasco, in pieno rettilineo, ricorda che in pista ad Adria, dopo tre giri, i freni anteriori (anche se a disco), tendono a non frenare e qualche volta si rischia il dritto. Io, seduto al suo fianco, mi faccio coraggio e non dò troppo peso a quello che dice, visto che non siamo in pista ed eventuali vie di fuga non ce ne sono...

Suono emozionante

Passiamo sotto ad una galleria e Vasco abbassa il finestrino: «Ascolta - mi dice - qui lo si sente meglio». Il suono è pieno ed è in grado di suscitare emozioni. Decide di farmi provare i 200 km/h che, grazie al peso contenuto, si raggiungono in breve tempo. «Eh, si sentono i chili del passeggero» mi dice. Dopo un'emozionante corsa, ritorniamo in officina e iniziamo a raccogliere un po' di dati.

Matra DJET 6 (1967)

Motore	posteriore centrale, 4 cilindri in linea di 1.255 cc
Alzacarro e corsa	74,5 x 72 mm
Repp. compress.	10,5:1
Potenza max.	120 CV a 6.750 giri
Coppia max.	10,1 kgm a 4.000 giri
Alimentazione	due carburatori Weber 40 DC OE doppio corpo
Distribuzione	un albero a camme laterale
Raffreddamento	ad acqua a circolazione forzata
Sospensioni	anteriori a triangoli sovrapposti. Posteriori a quadrilateri sovrapposti
Trasmissione	trazione posteriore, Cambio a 4 marce più RM
Freni	monodisco a secco
Pieni	a disco anteriori e posteriori
Cerchi	145 SR15
Lunghezza	4.216 mm
Larghezza	1.500 mm
Altezza	1.200 mm
Peso	2.400 mm
Carreggiata	anteriore e posteriore 1.220 mm
Peso	740 kg

Sopra una vista posteriore della vettura con i fanali che sono di provenienza Simca.





Testata emisferica

Il motore è un 1.255 cc ed è stato rifatto totalmente da loro. Monta i carburatori da 45 e non si sa di preciso quanti cavalli abbia, ma se l'originale ne aveva circa 120, questo dovrebbe raggiungere i 150-160. Ha la testata ideata da Gordini, quindi emisferica con i fori per le candele in posizione centrale. Ha un rapporto al cambio 8.33 per cui ha quattro marce abbastanza lunghe e in salita si fa fatica (come dice Armido «per farle fare una salita, la si deve mandare in discesa!»). Il cambio è lo stesso del Renault Estafette, il furgone prodotto a partire dagli Anni '60, rivisto solo nei rapporti. La temperatura non supera mai i 100° sebbene la posizione del motore sia abbastanza angusta. Ne guadagna l'handling visto che, rispetto alla concorrente A110, il bilanciamento dei pesi è ottimale.

Perfetto anche l'abitacolo della DJET Vs di Armido, acquistata diversi anni fa. Il volante a tre razze e gli strumenti sul cruscotto lasciano capire l'impronta decisamente sportiva della vettura. A lato un'immagine del vano anteriore dove sono piazzati batteria e serbatoio.





Sopra un particolare del cofano anteriore della vettura francese ed il faro anteriore destro carenato.

La DJET Vs di Armido

Ora prendiamo in considerazione la DJET Vs di Armido. È del 1965, monta un motore 1.108 Gordini, carburatori da 40 e regala l'emozione di 120 CV, anche questa monta la testata emisferica. È stata acquistata diversi anni fa. Vista a Monza a girare in pista, l'auto era immatricolata in Francia, dove correva in salita. Armido se n'è subito innamorato, tanto da prendere l'aereo ed andare in Francia a comprarla. Arrivato in Italia ha dato subito nell'occhio e qualche agente lo ha inseguito. Ma essendo la DJET stessa un'auto della Gendarmerie, è stato impossibile riprenderlo. Cose d'altri tempi...

Differenze minime

Anche questa DJET è in condizioni perfette. Chiediamo se è possibile guardarla sotto e, anche se faticiamo a metterla sul ponte vista l'altezza da terra, riusciamo a fotografare il telaio e le sospensioni. Le uniche differenze



tra le due DJET Vs e 6 sono gli attacchi e la forma dei trapezi. Solo la serie 6 ha infatti i bracci tondi e non quadrati. La costruzione ricorda molto la Matra artigianale del primo periodo, essenziale ma efficace.

Sfida in pista

Anche su questa rossa DJET Vs il cambio è a quattro marce. Armido ci confida di aver provato a montare anche il cinque marce ma volendo mantenere l'auto originale ha desistito dal desiderio di avere anche un cambio più corto. A detta di Vasco questa

DJET non corre come la sua e solo una sfida in pista ad Adria potrebbe risolvere la questione. Non abbiamo il piacere di provarla, ma Armido conferma che tocca i 218km/h.

Auto di famiglia

È bello sentire i due fratelli coinvolti emotivamente in questa piacevole discussione, in cui ognuno di loro ostenta la propria vettura quasi fosse un componente della famiglia. Che le Matra siano parte della famiglia Berto lo dimostrano anche i figli di Armido. Riccardo ha scelto la rossa DJET Vs per portare all'altare

Praticamente identico a quello della DJET 6, più giovane di due anni, il frontale della DJET Vs di Armido Berto.

La vera differenza sta sotto il cofano, ovvero il diverso propulsore. Nella pagina a fianco alcuni particolari della vettura tra cui una vista del motore, piazzato alle spalle dei sedili, e le sospensioni posteriori.



la moglie, Massimo, da sempre appassionato di polizieschi Anni '60 e '70 (ha partecipato ad un calendario "alfista" con poliziotti e briganti), ci ricorda che negli Anni '60 Jean Gabin nel film "La fredda alba dell'ispettore Joss" viaggia a bordo di una Matra 530 (con ambientazione tipica francese, auto Citroën, Peugeot e Renault, tutte a fari gialli...). Precisa Armido: «la 530 è un'auto diversa da queste Matra. Sembra di viaggiare su una poltrona, con prestazioni non brillantissime. È però silenziosissima». Soggettivo valutare se l'essere silenziosissima sia positivo oppure no...



La terza francesina

In casa Berto la terza francesina è una R8 Gordini, rigorosamente blu Francia. Quando ci apre il garage, separato dall'altro, rimaniamo senza parole. L'auto è impeccabile, restaurata alcuni anni fa, ed è da sempre in casa Berto. Del 1967, il motore è il 1.255 cc, monta i carburatori da 40 ed i cerchi in lega sono della DJET. Il peso dell'R8 è leggermente superiore a quello della DJET. Inoltre, la differente distribuzione dei pesi dovuta al motore a sbalzo comporta uno stile di guida necessariamente più pulito, pena facili testa-coda. Qui i rapporti sono molto più corti della DJET 6 per cui non raggiungiamo una velocità importante. Anche i fruscii e le vibrazioni sono maggiori, ma il sound del motore Gordini è lo stesso. Armido ci svela che ha brevettato un sistema per bloccare le sole ruote posteriori premendo il pedale della frizione. La passione e l'ingegno aiutano sempre.



Matra DJET Vs (1965)

Motore	posteriore centrale, 4 cilindri in linea di 1.108 cc
Alaggio e corsa	70 x 72 mm
Rapp. compress.	10,4:1
Potenza max	120 CV a 6.500 giri
Coppia max	10,1 kgm a 4.000 giri
Alimentazione	due carburatori Solex C40PHH
Distribuzione	un albero a camme laterale
Raffreddamento	ad acqua a circolazione forzata
Sospensioni	anteriori a triangoli sovrapposti. Posteriori a quadrilateri sovrapposti
Trasmissione	trazione posteriore. Cambio a 4 marce più RM
Frizione	monodisco a secco
Freni	a disco anteriori e posteriori
Cerchi	145 SR15
Longhezza	4.216 mm
Larghezza	1.500 mm
Altezza	1.200 mm
Peso	2.400 mm
Carreggiata	anteriore e posteriore 1.220 mm
Peso	660 kg