

MATRA Djet Typengeschichte

An dieser Stelle danke ich Hr. Dr. Diether Günther, dem Autor dieses Artikels, und der Redaktion der Zeitschrift "Oldtimer Markt" für die spontane Bereitschaft, dem MCD für diese Web-Seiten eine Veröffentlichung des Artikels im Internet zu gestatten! Dieser Artikel erschien im Heft 1/1987

French Dressing – der Matra-Bonnet Djet

Nur wenigen Kennern ist der Name René Bonnet heute noch ein Begriff. Dabei entwarf und baute der agile Franzose eine Reihe bemerkenswerter Autos - so auch den ersten serienmäßig hergestellten Mittelmotor-Sportwagen der Welt. Wir haben diese ungewöhnliche Konstruktion und ihre Geschichte etwas näher betrachtet.

Zwischen den beiden Weltkriegen nahm die französische Autoindustrie eine Spitzenstellung ein. Marken wie Bugatti und Delage, Delahaye, Talbot oder Salmson verkörperten internationale Extraklasse und sorgten für viel Prestige.

Das sollte sich nach dem Zweiten Weltkrieg schnell und gründlich ändern. Eine unsinnig hohe Luxussteuer sowie veraltete Technik - ein Bugatti T 101 etwa trat 1952 noch mit starrer Vorderachse an! - sorgten dafür, daß innerhalb von wenigen Jahren all diese Firmen mit den klangvollen Namen verschwunden waren.

Eine ähnliche Entwicklung, wenn auch nicht so ausgeprägt wie bei unseren französischen Nachbarn, vollzog sich in anderen Ländern: Selbst in den USA konnten beispielsweise Duesenberg, Stutz oder Marmon nicht überleben.

Die Zeit der kleinen Autos begann - und so traten VW Käfer und Citroën 2 CV, Renault Dauphine und Fiat 600 ihren Siegeszug an. Mit Stückzahlen, an die vorher niemand zu denken gewagt hätte!

Aber auch in diesen "Volksautos" schlummerten Kräfte, die zu wecken unternehmungslustige Herren überall auf der Welt sich zur Aufgabe gemacht hatten. Sie nahmen sich diese Winzlinge vor, tunte ihre Motoren (damals sprach man noch von "frisieren"), verbesserten das Fahrwerk, stülpten manchmal sogar noch eine neue Karosserie darüber - und boten das ganze feil. Oftmals leider nur mit geringem Erfolg, denn die meisten dieser Jungunternehmer waren begnadete Techniker und sicher große Enthusiasten, aber eben auch miserable Geschäftsleute.

Natürlich gab es Ausnahmen - wie Colin Chapman in England oder Carlo Abarth in Italien. Und René Bonnet in Frankreich. Dieser René Bonnet hatte sich in den frühen 50er Jahren mit Charles Deutsch zusammengetan und die Firma Deutsch & Bonnet (DB) gegründet. Das kleine, in Champigny-sur-Marne (Seine) ansässige Unternehmen fabrizierte Sportwagen auf Panhard-Basis, wobei man besonders auf geringes Gewicht und gute Aerodynamik achtete.

Im Lauf der Jahre entstanden eine ganze Reihe von Coupés und Cabrios, die nicht nur leistungsfähig, sondern auch attraktiv geformt waren und bei zahlreichen Sportveranstaltungen hervorragend abschnitten. Die gute Arbeit von DB wußte man natürlich bei Panhard zu würdigen; deshalb avancierte das Unternehmen der Herren Deutsch und Bonnet zu so etwas wie dem inoffiziellen Laboratorium von Panhard, das viele der dort ausgetüftelten Lösungen für die eigene Serienfertigung übernahm. Zu Beginn der 60er Jahre allerdings verschlechterte sich die Situation in der Sportwagen-Schmiede: Die Verkaufszahlen gingen zurück, der Vertrag mit Panhard sollte 1962 auslaufen. Gerade der letzte Punkt stellte einen erheblichen Unsicherheitsfaktor bezüglich der Zukunft von DB dar, denn Panhard war mittlerweile von Citroën übernommen worden - weshalb eine Vertragsverlängerung fraglich erschien. Charles Deutsch und René Bonnet entschlossen sich zu einem schweren Schritt: Sie lösten DB auf und kündigten ihre Partnerschaft.

Trotzdem blieben beide Männer in der Autobranche: Deutsch wechselte zu Panhard, wo sein fertiger Entwurf für ein zweisitziges Sportcoupé auf den Markt gebracht wurde, während René Bonnet selbständig blieb und das Werk in Champigny-sur-Marne behielt. Für ihn bestand das Hauptproblem

darin, einen neuen "Organspender" sprich Teilelieferanten - zu finden, denn Panhard würde ihn nicht mehr beliefern. Er wurde schließlich mit Renault handelseinig - obwohl das französische Staatsunternehmen damals schon Jean Rédé¹ mit Aggregaten für dessen Alpine versorgte und gründete die "Automobiles René Bonnet et Cie."

Das Programm der jungen Firma entsprach weitgehend dem von DB und enthielt die Typen Missile und Le Mans, wobei die Konzeption - Plattform-Rahmen und Frontantrieb - noch bester Panhard-Tradition entsprach. Für den Antrieb sorgten allerdings Renault-Motoren!

Auf Dauer war dies keine glückliche Lösung, weshalb sich Bonnet an die Entwicklung eines Sportwagens von vollständig neuem Konzept machte. . Das Resultat seiner Bemühungen konnte im Oktober 1962 bestaunt werden - auf dem Salon von Paris, wie es sich für ein "voiture française" gehört. Als René Bonnet Djet vorgestellt, unterschied sich das bemerkenswerte Auto radikal von allen bisherigen Konstruktionen seines Schöpfers.

Gemeinsam mit früheren DB-Kreationen war dem Neuling eigentlich nur das Material seiner schwungvollen Karosserie, die aus Kunststoff bestand und in Romorantin/Sologne gefertigt wurde - bei einer Tochtergesellschaft von Matra, einem auf militärischem Sektor tätigen Konzern. Diese Außenhaut aus Plastik war ausgesprochen interessant geformt: ein schlanker Karosseriekörper mit langem, flach zulaufendem Bug und verkleideten Scheinwerfern à la Jaguar E, glaskuppelartigem Heckfenster und abrupt endendem Heck mit Abrißkante.

Noch bemerkenswerter freilich war die Technik, die das knapp geschneiderte Kunststoffkleid verbarg und auf deren Besonderheit das große, nach oben aufklappbare Heckfenster hinwies (auch das ein fortschrittliches Detail, denn die Zeit der Heckklappen brach erst Jahre später an): Unter dem "Goldfisch-Glas", wie ein zeitgenössischer Tester formulierte, werkelten wie beim Alpine Motor und Getriebe vom Renault - nur hatte René Bonnet die ganze Einheit um 180 Grad gedreht und das Triebwerk vor die Hinterachse gelegt, also den ersten serienmäßigen Mittelmotor-Sportwagen der Welt auf die Räder gestellt!

Vergleichsweise bieder fiel das Chassis aus, das Bonnet mit seinem Cheftechniker Jacques Hubert eronnen hatte: ein Zentralrohr-Rahmen mit einer Gitterkonstruktion aus Vierkantröhren zur Aufnahme von Motor und Getriebe. Später wurde dieses Design allerdings verfeinert und erhielt durch zusätzliche Verstrebungen mehr Stabilität.

Während Lenkung und Vorderachse unmodifiziert vom Renault R 8 übernommen waren, hatten sich Bonnet und Hubert mit der Hinterachse mehr Mühe gemacht. An Dreieckslenkern einzeln aufgehängt, verfügte ihr Mittelmotor-Sportler über je zwei Schraubenfedern samt zwei Stoßdämpfern pro Hinterrad - und ließ zusammen mit den vier Lockheed-Scheibenbremsen keinen Zweifel an seiner rennsportlichen Ausrichtung.

Tatsächlich hatte der kleine Bolide schon Wochen vorher in passender Umgebung sein Dehnt gegeben - auf der Rennpiste nämlich! Beim 1000-km-Rennen auf dem Nürburgring war im Sommer 1962 ein Djet am Start, der unter Laureau/Vinatier die Prototypen-Klasse bis 1000 ccm gewann; kurze Zeit später traten beim 24- Stundenrennen von Le Mans gleich zwei Exemplare an, von denen das eine einen ausgezeichneten 17. Rang im Gesamtklassement belegte.

Natürlich konnte man diese Renner mit den in Paris gezeigten "Zivilausführungen" nicht vergleichen. Zwei Modelle waren ausgestellt: der Standard und der Rallye (die noch häufig ihre Bezeichnung ändern sollten). Sie unterschieden sich durch ein einfacheres Chassis und einen 1108-ccm-Motor mit 60 PS (Standard) bzw. einen 996-ccm Motor mit 80 PS (Rallye) voneinander, wurden aber schon bald als Djet I und Djet II angeboten. Ihre Motorisierung: In beiden Modellen kam jetzt der 1,1-1-Motor zum Zuge, 70 und 80 SAE-PS stark; das 996 ccm große Doppelnockenwellen-Triebwerk blieb den neu ins Programm genommenen Typen Djet III und IV vorbehalten - reine Rennsportwagen, die ausschließlich für Wettbewerbe bestimmt waren.

Wie so viele kleine Autoproduzenten setzte auch Bonnet auf den Motorsport - und hier besonders auf Le Mans, damals das vielleicht größte motorsportliche Ereignis überhaupt. Also startete 1963 ein sorgfältig präparierter, "Aerodjet" genannter Wagen bei diesem bedeutungsvollen Rennen und holte

sich mit der Equipe Beltoise/Bobrowski tatsächlich die Index-Wertung (bei der die Durchschnittsgeschwindigkeit, das Gewicht und der Verbrauch in ein Verhältnis gesetzt werden)!

Das war ein schöner Erfolg, der die kleine Firma in die Schlagzeilen der Presse brachte, am zögerlichen Verkauf aber nichts änderte. Was in erster Linie am rüden Fahrverhalten der kleinen Flitzer lag. Zwar verfügten sie über herausragende Fahreigenschaften, boten sogar akzeptablen Gepäckraum, konnten aber ihre rennsportliche Bestimmung selbst in zahmster Ausführung nicht verleugnen. Die machte sich durch hohen Lärmpegel, knochenharte Federung und spartanische Ausstattung bemerkbar - und schreckte zusammen mit dem schlecht schaltbaren Getriebe des Renault-Lieferwagens "Estafette" (das stärker dimensioniert war als das der Limousine) die meisten Interessenten schon bei der Probefahrt nachhaltig ab.

Daran änderte auch die Tatsache nichts, daß die kleine Firma eine "ultramoderne Fabrik auf 12.000 qm" war, "mit Konstruktionsbüro, Verkauf, Service und Rennabteilung", wie eine hauseigene Broschüre stolz verkündete.

Unter diesem Aspekt ist es schon erstaunlich, daß René Bonnet bis 1964 immerhin 190 Exemplare seines Djet verkaufte auch wenn das nicht reichte, um die ultramoderne Fabrik in die Gewinnzone zu führen.

Von diesen Problemen erfuhr natürlich auch Matra, jener Konzern, dessen Ableger in Romorantin die Bonnet-Karosserien fertigte. Matra, 1945 von Marcel Chassagny als "Mecanique Aviation Traction" gegründet, hatte auf weniger schönem Gebiet große Erfolge erzielt: auf militärischem nämlich.

Zu einem der potentesten Hersteller von Fernlenk Waffen herangewachsen, wollte man nun etwas fürs Image tun und den Namen Matra in der Öffentlichkeit populär machen. Dafür am besten geeignet erschien den Matra-Verantwortlichen der Motorsport - und als erster Schritt in diese Richtung bot sich der Erwerb der "Automobiles René Bonnet & Cie." förmlich an!

Also machte man dem bisherigen Besitzer ein Angebot, und da dessen finanzielle Situation ihm keine Alternative ließ, mußte er zustimmen. Es muß für René Bonnet ein harter Handel gewesen sein, denn die neuen Herren ließen keinen Zweifel daran, daß sie an seinem Rat wenig Interesse hatten. Auch wenn er offiziell als Berater fungierte.

Andere Zeiten brachen an.

Eine neue Firma wurde gegründet, die als "Société Matra-Sports" den alten Firmensitz beibehielt, unter ihrem Generaldirektor Jean-Luc Lagardère aber das bisherige Programm gründlich straffte. So wurden die Typen Missile und Le Mans ersatzlos gestrichen und nur der Djet beibehalten. Auch der wurde modifiziert und als Matra Bonnet Djet V und V S angeboten - mit neugestalteter Front- und Heckpartie samt komfortablerer Innenausstattung.

Dafür hatte man die Technik der Normalausführung - früher Djet I, nun Djet V genannt - gelassen, wie sie war, und nur dem V S eine Leistungszulage spendiert: Dank Renault-8-Gordini-Motor mit hemisphärischen Brennräumen und zwei Solex C 40 PHH Doppelvergäsern brachte es das neue Modell auf 94 SAE-PS bei 6500 U/min. Damit war ein ausgesprochen leistungsfähiges Auto entstanden: José Rosinski, Tester der angesehenen französischen Zeitschrift "Sport-Auto" und selbst am Volant von Djets erfolgreich, ermittelte für den im Oktober 1964 auf dem Pariser Salon vorgestellten Wagen beachtliche 187,5 km/h Spitze. Kein schlechter Wert für einen 1100er!

1965 wurde die Firma leicht umstrukturiert - mit neuem Verkaufs- und Service-Depot in Paris -, gleichzeitig entwickelte sich der Matra-Bonnet Djet zum Matra Djet - vermutlich ein Zeichen dafür, daß René Bonnet weiter an Einfluß verlor.

Auch die Bezeichnung der Autos war geändert worden: Statt römischer Zahlen verwendete man nun arabische, die beiden Modelle hießen jetzt also Djet 5 und 5 S womit der Übergang zu einer Reihe tiefgreifender Verbesserungen am Djet markiert wurde.

Im März 1965 hatte Matra nämlich einen gewissen Philippe Guédon engagiert, einen langjährigen Simca-Mann, der maßgeblich an der Entwicklung des 1100 mitgearbeitet hatte. Bei seinem neuen Arbeitgeber fiel ihm die Aufgabe zu, einen völlig neuen Sportwagen zu entwerfen (der dann später als M 530 debütierte). Zuvor allerdings verpaßte er dem Djet eine gründliche Kur und überarbeitete ihn in nicht weniger als 90 Punkten! Das Ziel dieser Aktion: Der kleine Flitzer sollte komfortabler gemacht werden - ein Anliegen, das durch die Verwendung eines Holzarmaturenbretts verdeutlicht wurde.

Außerdem sorgte Guédon für eine wirkungsvollere Produktionsplanung, wodurch sich trotz der zahlreichen Verbesserungen der Preis der Autos senken ließ. Schließlich wurden "luxe"-Versionen ins Programm genommen, die an der durchgehenden vorderen Stoßstange zu erkennen waren; sogar ein Schiebedach gab es als Sonderzubehör - von einem deutschen Prospekt als "einziehbares Dach" bezeichnet, "welches durch eine besondere Vorrichtung sogar bei großer Geschwindigkeit und Gegenströmung funktioniert" Na prächtig!

Die Kundschaft wußte jedenfalls sowohl die Modifikationen als auch das "einziehbare Dach" zu schätzen; so konnten 1966 exakt 810 Djets an die Frau und an den Mann gebracht werden, was das Rekordergebnis darstellt. Mittlerweile hatte sich ein deutscher Importeur gefunden, der z.B. den Djet 5 "luxe" für DM 12.490,- anbot. Damit lag der kleine Franzose preis- wie leistungsmäßig auf Glas-1300-GT- und Alfa 1300-Junior-Niveau.

Bei aller Modellpflege verlor Matra natürlich nicht das Hauptziel aus den Augen: Den Erfolg auf der Rennpiste. Innerhalb dieser Überlegungen spielte das Mittelmotor-Coupé Djet nur eine untergeordnete Rolle, denn intensiv arbeitete man am Le Mans-Triumph und an konkurrenzfähigen Formel-Autos; mit beachtlichen Resultaten, wie die folgenden Jahre zeigten.

Vielleicht lag es an dieser Grundüberlegung, die den Djet zu kurz kommen ließ, vielleicht war das Auto aber tatsächlich nicht in dem Maße wettbewerbstauglich, wie es von seiner Konzeption her zu erwarten gewesen wäre. Fest steht, daß außer den eingangs erwähnten Achtungserfolgen der Djet ohne bedeutende Siege blieb - obwohl er sowohl bei Rundstrecken-Rennen, als auch bei Rallyes eingesetzt wurde und ihn dabei so prominente Piloten wie die Formel-1-Fahrer Jean-Pierre Beltoise, Henri Pescarolo und Jonny Servoz-Gavin bewegten.

Besonders kläglich verlief der Einsatz von einem speziell für die "Tour de Corse" präparierten Renn-Coupé, das von den Mechanikern den Spitznamen Napoleon erhalten hatte. Offiziell MS 610 bezeichnet, sollte der in seiner Grundkonzeption dem Djet folgende Wagen die Mittelmeerinsel nie sehen: Mit einem 1,6 l großen Lotus-Ford Triebwerk von 145 PS ausgerüstet, trat der Bolide mit dem Team Servoz-Gavin/Farjon 1965 zum "Citérium des Cévennes" an, ohne aber das Ziel zu erreichen; er verschwand daraufhin von der Bildfläche und ward nicht mehr gesehen. Immerhin gelang Henri Pescarolo und Michéle Dubosc ebenfalls beim "Critérium" von 1967 der Gesamtsieg und damit der wohl einzige Triumph über den Erzrivalen Alpine.

Das dort siegreiche Auto war übrigens ein Jet 6, die letzte Ausführung von René Bonnets Mittelmotor-Schöpfung.

Warum aus dem Djet der Jet wurde, vermag heute wohl niemand mehr zu sagen. Jedenfalls stellte man unter dieser Nomenklatur das Matra-Programm auf dem Pariser Salon von 1966 aus. Neben den bekannten Jet-5-Versionen, die unverändert geblieben waren, hatte man das Angebot um eben jenen Jet 6 erweitert. Er profitierte von Amédée Gordinis letztem Geniestreich: Einem 1255-ccm-Motor, der es auf 105 SAE-PS bei 6500 U/min brachte und den Jet 6 damit auf 210 km/h trieb.

Es sollte der Schwanengesang der Baureihe werden, denn der neue, 1967 vorgestellte M 530 Coupé verkaufte sich wesentlich besser als die Mittelmotor-Autos der ersten Generation.

Für René Bonnet muß das eine bittere Entwicklung gewesen sein - auch wenn ihm der Trost blieb, als erster Hersteller einen serienmäßig gebauten Mittelmotor-Sportwagen auf den Markt gebracht zu haben. Er starb, knapp achtzigjährig, am 13.1.1983 bei einem Autounfall.