

**Dominique Perruchon**

# **RENE BONNET**

**1904-1983**



**Victoires pour la France**







### ***Note de l'auteur***

***J'ai eu le bonheur de partager de longs moments de mon enfance et de ma jeunesse en compagnie de René Bonnet. Cet opuscule a été créé à l'occasion du centenaire de sa naissance afin de transmettre, non pas sa mémoire (il n'aurait pas aimé), mais sa foi dans le travail bien accompli.***

***Puissent ces quelques trop courtes lignes offrir combien nous pouvons être fiers de son exemple.***

***Dominique Perruchon***

**René Bonnet est né le 27 décembre 1904, à Vaumas dans l'Allier. On voit ici sa maison natale vers 1910.**



**En 1914 les professeurs sont à la guerre. René doit abandonner les études à 11 ans. Il se loue dans les fermes, puis devient menuisier comme son père. Pour son loisir, il joue au football (ici en 1921). En 1925, pour son service, il part charpentier dans la marine à Toulon et voir la mer.**



**Souffrant du dos suite à un mauvais plongeon, de retour chez lui, les médecins lui diagnostiquent une tuberculose osseuse « Mal de Pott ». Ne voulant pas être une charge à sa famille René Bonnet, condamné à l'immobilité, part pour Berck en sanatorium (période 1927-1928). Il n'y a pas de sécurité sociale. Pour financer ses soins il achète un métier et tisse des châles. Il devra lui-même, et contre les avis médicaux, démontrer qu'il n'est pas un infirme afin de pouvoir quitter le monde des gisants.**



Début 1929, sa sœur devenue veuve, le réclame pour l'aider à tenir le « Grand Garage du Tremblay » à Champigny (photos prises en 1929 et 1931). Il participe à son premier rallye (Paris-Antibes-Juan-les-Pins) en 1932. A la fin de la même année, il achète sa propre affaire à la famille Deutsch, route de Villiers (avenue du Général de Gaulle) et monte le «Garage du Marché». Pris au virus de la mécanique sportive il adapte un compresseur sur sa voiture et s'inscrit à l'école de pilotage de l'autodrome de Montlhéry.

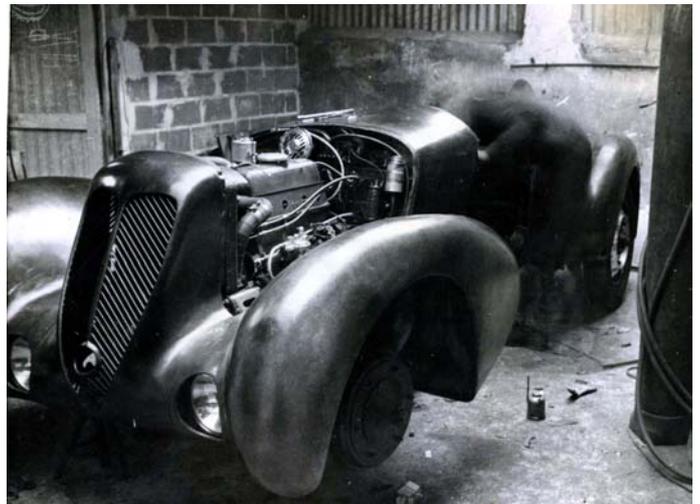
Brillant pilote, René Bonnet avec sa combinaison, son serre tête et ses lunettes s'est engagé au Grand-Prix de l'Automobile Club de France 1936. L'usine qui doit fournir la voiture est en grève. Forfait déclaré, c'est depuis la tribune qu'il assiste à l'épreuve. Son ami Charles Deutsch le fait rêver en imaginant qu'ils pourraient concevoir leur voiture de course. Ce sera la DB.



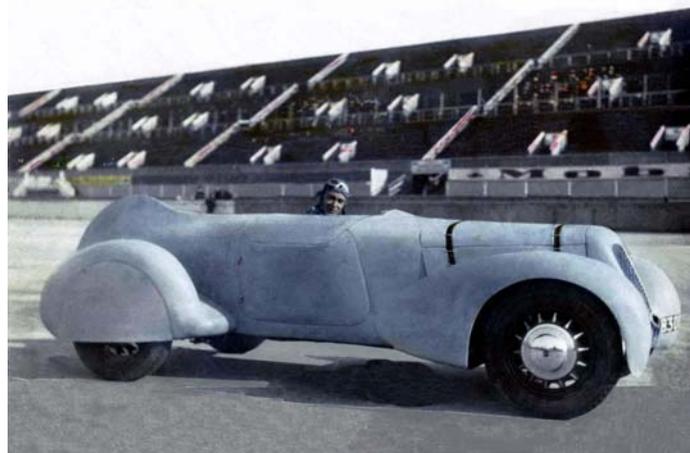
**Aidés par le financement des amis et clients, les employés du garage participent bénévolement à construire la DB. Sur la photo de l'équipe, de gauche à droite : Marcel Goulin, Lino Laurenti, Mado Pasquet (première compagne de René) et André Renault. Penché dans la voiture en construction le contremaître Bordier. En 1938, après les premiers tours de roue sur le circuit de Montlhéry, un précieux cliché couleur mémorise l'évènement.**



**La victoire arrive en 1939 : 1<sup>er</sup> en catégorie 2 litres aux Coupes de Paris. Bonnet, Deutsch et sa mère posent devant le garage. A Chimay, la DB réussit l'incroyable performance de s'intercaler seconde entre les puissantes et invincibles BMW du régime Allemand. Au Bol d'Or, pendant 24 heures, René Bonnet pilote seul et finit second, à cause de l'accrochage d'un concurrent.**



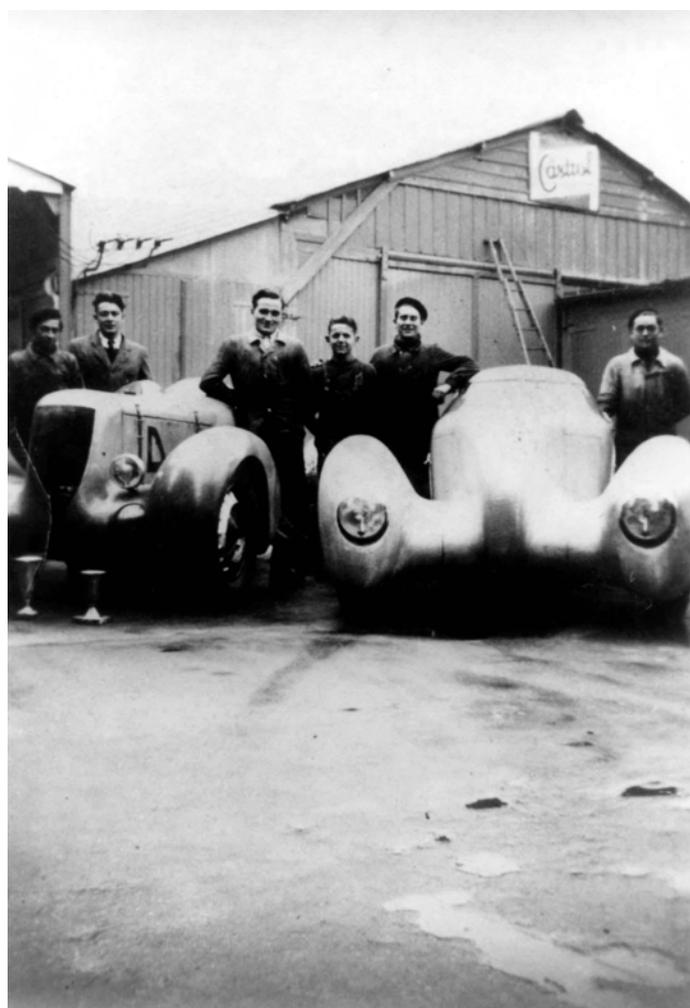
**DB2, avec carrosserie fermée, a été réalisée pour s'attaquer à des records. L'équipe pose fièrement avec ses deux réalisations et les coupes glanées. La guerre est proche. Il n'y aura plus de courses. DB2 est vendue dès après ses premiers tours de roues sur la route de Villiers. En septembre, René se marie avec la jeune Billy**



**Dès les premières heures de la guerre, René Bonnet va participer activement à la délivrance de sa nation. C'est en décembre 1940 qu'il s'affilie au réseau « Noël », dont le chef local est Hurot, le boulanger du boulevard de Nogent.**

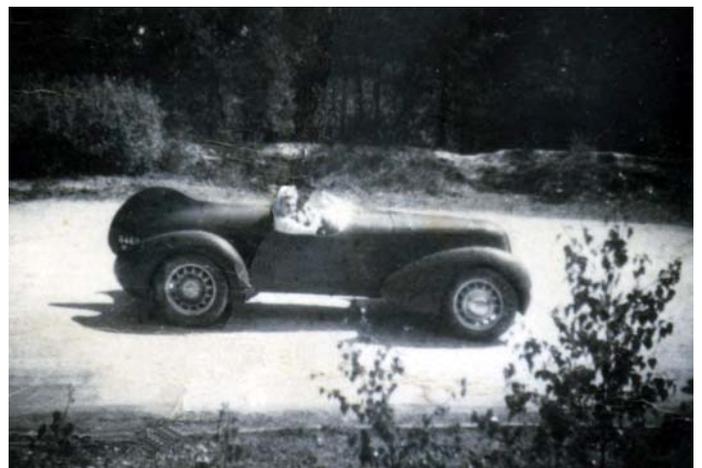
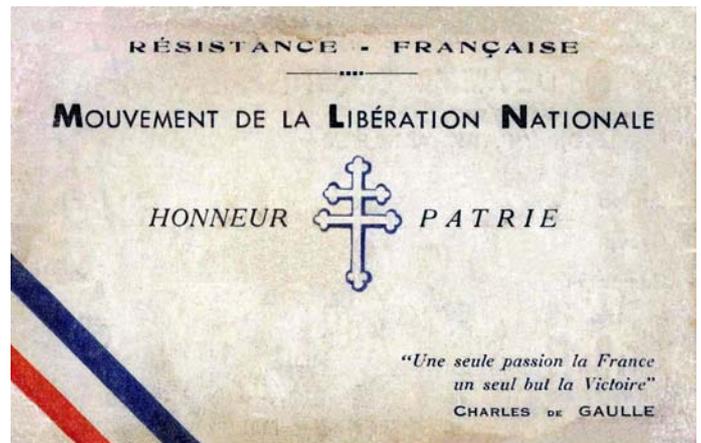


**Selon les lois de l'occupant, seul un véhicule utilitaire peut bénéficier d'un SP (laissé passer) et circuler librement. En conséquence, l'activité du garage s'est reconvertie dans la transformation des berlines Citroën en fourgonnettes. Le jeune Claude Bonnet, premier fils de René et Billy, pose à l'arrière de l'une d'elle**



entouré des employés. On profitera de ces transformations pour dissimuler des caches, grâce auxquelles René Bonnet va mettre sur pied un réseau de transport clandestin (papier d'imprimerie, tracts, armes, matériel radio, etc). Outre, plusieurs faits d'arme, la cache et le transport de « terroristes », René Bonnet fera de son garage, le soir venu, une « école » pour le maniement de la mitrailleuse STEN. On y fabriquera en série des plaquettes crève pneus. On y dissimulera les réserves d'essence qui ont alimenté la quasi totalité des véhicules FFI aux jours de la libération de Champigny.

Pendant ces « noires années », la DB sera louée comme figurante pour le cinéma. Fernand Gravey et Simone Renant sont ici à son bord. Le plus incroyable est que, malgré l'occupation, on continuera l'étude d'autres DB (s).



**DB 4 et DB5 seront les premières voitures de compétition nouvelles de l'après guerre, présentées le 9 septembre 1945, lors des Coupes de la libération.**

**En avril 1946, lors du Grand-Prix de Nice, (donné sur la croisette), René Bonnet, les freins hors d'usage, aborde un virage. La voiture s'envole et retombe sur le flanc. Les spectateurs terrorisés par l'essence qui coule attendront longtemps avant d'apporter secours à René qui retient la DB menaçante de l'écraser**

**Il n'y a pas ou peu de circuits. Les courses se déroulent sur des routes balisées avec des bottes de paille. DB4 a été vendue à Lachaize, premier pilote indépendant de Champigny (numéro 17 de dos au départ du GP du Forez). DB5, numéro 34 est photographiée avec R. Bonnet au GP de Saint Cloud, (le jour de l'inauguration du tunnel). DB4 numéro 66, participe aux courses du Bois de Boulogne d'octobre.**



**Pour 1947, une monoplace (DB6) est réalisée. Chacun des membres de l'équipe a reçu une photo dédicacée par Deutsch et Bonnet, en remerciement de leur magnifique travail. La voiture est présentée pour la réouverture de l'autodrome de Montlhéry et gagne sa première course à la Côte de Bellevue (numéro 44). Juste derrière on voit DB 1 qui a été vendue à André Bossut. Après quelques succès, il se tuera à son volant. Charles Deutsch, l'ami de René, polytechnicien, ingénieur des Ponts et Chaussées, participe à quelques épreuves et remporte la journée des indépendants. DB6 exhibe son profil saurien et ses jantes en alliage lors de sa dernière course : les Coupes du Salon (11/1947).**

**Pour 1948, la carrosserie de DB5 devient plus fine. René et Billy posent avec l'équipe du garage avant de sortir la voiture sur l'avenue du Général de Gaulle, déserte, où l'on voit au loin le pont et le passage à niveau.**



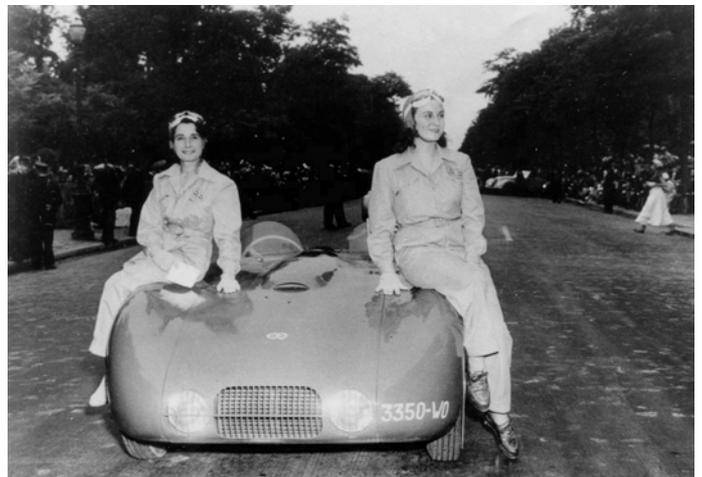
**La victoire est au rendez-vous pour la Coupe d'Argent.**

**On a construit deux nouvelles voitures : une monoplace DB7 qui est une évolution de DB6 et une seconde biplace DB8 qui s'illustrera, outre la course, lors des concours d'élégance. Numéro 28 DB7 participe au grand-Prix d'Angoulême suivi par toute la France, en direct, grâce à la radio.**

**En 1949, DB engage sa première participation aux 24 heures du Mans . Au GP de Reims DB7 passe les mythiques 200Km/h.**

**Utilisant depuis l'origine des motorisations sur base Citroën, améliorées avec succès, DB décide de devenir constructeur à part entière.**

**Lors du salon 1949, une voiture de grand tourisme très élégante et novatrice, est présentée au public. Citroën, attaché à son image conservatrice en interdira la production, ruinant les espoirs fondés de René Bonnet.**



L'entreprise de Champigny doit changer de cap et saisit l'opportunité du mouvement Racer 500 qui deviendra la future formule 3. Sur la base d'une mécanique Panhard, on élabore une minuscule monoplace (vue ici avec Miss France 1950 et portée par les compagnons carrossiers (Pierre Fougère André Renault et Jacques Seyer) qui en démontrent la légèreté)



DB 5 est vendue à René Simone qui s'illustre dès ses premières participations . Il engage pour la première fois une DB (num. 703) dans la prestigieuse épreuve Italienne des Mille Miles. Faute de concurrents en nombre suffisant, l'aventure du Racer 500 fait un début timide. Bonnet et Deutsch sont en première ligne. René Bonnet réalise une nouvelle biplace de course sur base mécanique Panhard pour l'engager aux Mans (numéro 56 vue ici au Mans 1951) et dans les autres grandes épreuves.



**René Bonnet relance la France dans la course aux records. Les 9 et 11 octobre 1950 une biplace et un racer vont s'adjuger 14 records du monde. Au salon, Deutsch et Bonnet posent autour du Racer. On produit, en petite série, un élégant cabriolet dérivé de la biplace de course. Mesdames Deutsch et Bonnet ont pour mission de le présenter.**



**A partir de 1951, la réputation de DB devient internationale. Le grand pilote allemand, Helmut Glöckler, achète un racer au volant duquel il s'illustre brillamment outre-Rhin. Grâce au règlement de l'époque le racer, re-motorisé en 750cc, peut s'engager en Formule 2. Avec sa tenue de route exemplaire Michel Aunaud accomplit l'incroyable performance de s'imposer (numéro 18) à Angoulême entre une Ferrari et une HWM de plus du double de cylindrée !**



**Les clients DB emmènent leur racer dans toutes les épreuves européennes (ici**

**Liagre numéro 14 à San-Sébastien). Bonnet pilote ses réalisations dont les performances élevées ont la contrepartie d'exiger une mise au point méticuleuse.**



**Depuis plus de 35 ans aucune voiture française n'était parvenue à s'imposer sur le sol américain. René Bonnet (numéro 24) remporte les 12 Heures de Sebring 1952. Pierre son frère et mécanicien, a participé à la victoire.**



**Marc Gignoux, industriel Lyonnais, a commandé à DB un coach avec lequel il remporte les Mille Miles et le Tour de France 1952 (numéro 175). De cette impulsion une petite série de modèles similaires va être commercialisée. En Août et Septembre 10 nouveaux records du monde sont conquis par DB.**



**En 1953, René Bonnet renouvelle sa victoire américaine. Ses deux fils Claude et Michel présentent le trophée à la descente d'avion.**



**René Bonnet exhibe ses coupes, sa voiture de record et ses modèles de production.**

**Aux 24 Heures du Mans 1953, la nouvelle DB est la plus fine des concurrentes. La gerbe du vainqueur est remise, mais on annoncera le déclassement en seconde position.**

**En septembre et octobre DB redonne à la France pas moins de 22 records mondiaux !**

**Au Tour de France 1953, le prince de Monaco est pilote client de l'écurie DB (numéro 67). Il est ici en conversation avec Marc Gignoux (de face) et Mme Bonnet (de dos).**

**En octobre la voiture des records est exposée derrière le très moderne modèle que l'on destine à la production future.**

**Pour 1954, Marc Gignoux ouvre à DB la voie des Rallyes en figurant brillamment au Monté-Carlo. Louis Cornet avec sa barquette remporte la victoire sur les Routes du Nord.**



La création remarquable de l'année 1954 restera celle de la formule « Monomill », première formule de promotion moderne pour les jeunes pilotes. Les monoplaces, toutes identiques, sont tirées au sort entre les aspirants pilotes. A chance égale et mécanique égale seul la qualité du pilotage est mise en avant. Le public est conquis dès la première course. La caravane sera de toutes les épreuves nationales.

Au 24 heures du Mans, René Bonnet réalise son rêve en devenant victorieux sur une voiture de sa construction. En octobre, DB glane 5 records et présente son coach plastique, HBR5, au Salon.

En 1955, les « Monomill » iront jusqu'à Dakar. DB tente, sans lendemain, une expérience en formule 1 sur le circuit de Pau (numéros 24 et 25).

Les nouvelles voitures du Mans sont toujours plus fines (numéro 63).



**Le tragique accident de la Mercedes va causer l'interdiction momentanée du sport automobile. L'entreprise des Monomill, dont on ne peut plus assurer les rentrées d'argent, devient une faillite.**

**Un coach de production, est équipé de freins à disques à la demande de son propriétaire. Au Tourist-Trophy, en Irlande, l'équipe DB renouvelle son exploit victorieux de l'année précédente (numéros 51 et 49).**

**La victoire des pilotes de l'usine, Gérard Laureau (au volant) et Paul Armagnac (numéro 59), aux 12 Heures de Sébring, marque le début de la saison 1956 et le retour de DB aux USA.**

**Aux Mille Miles, l'imperturbable Coach jaune de l'écurie maison l'emporte avec Robert Manzon. On retrouve le coach dans toutes les épreuves, tel à Reims (numéro 17).**



La victoire des 24 heures du Mans 1956 est préparée au garage Gueguen et Rivière où l'écurie DB prend ses habitudes. Paul Armagnac au volant discute avec René Bonnet. La foule honore les succès de René Bonnet dont les voitures sont devenues les seules représentantes de l'industrie française.

En 1957, le coach victorieux l'année précédente remporte à nouveau les derniers Mille Miles. René Bonnet pose entre Vidilles, le pilote victorieux, et Picard son concessionnaire Lyonnais.

Aux 24 Heures du Mans la concurrence anglaise force DB à momentanément s'incliner. Au tour de France, dans le magnifique paysage du Tourmalet, la DB montre toute son agilité.

En octobre au Salon, le Coach est présenté avec l'épithète « La voiture qui fait triompher les couleurs française dans le monde ».

En janvier 1958, les premiers coach plastique sont exportés aux USA. Georges Bonnet, neveu et



filis adoptif de René les conduit au port d'Anvers. Charles Deutsch, trop pris par ailleurs, ne peut plus depuis longtemps collaborer pleinement aux études des modèles. Succédant à plusieurs techniciens, Jacques Hubert vient d'être embauché. Il a considérablement allégé le châssis et affiné la carrosserie de la nouvelle voiture qui débute à Rouen (non encore peinte).

Le mécanicien de course Bruno de Marchio est un des artisans de la victoire Mancelle 1958 (numéros 45 44, 46) et de toutes les victoires DB depuis 1945. En assurant l'assistance du tour de France il sera blessé au côté de René et de son fils Michel, dans un terrible accident. Pour venger le mauvais sort, Gérard Laureau attache le ruban rouge de la victoire 1958 sur sa mythique DB (numéro 117) baptisée « la camionnette ».

Rétabli, sur ses béquilles, René Bonnet pose heureux au centre de son équipe américaine.



**DB vient, en 1959, une nouvelle fois de s'imposer à Sébring.**

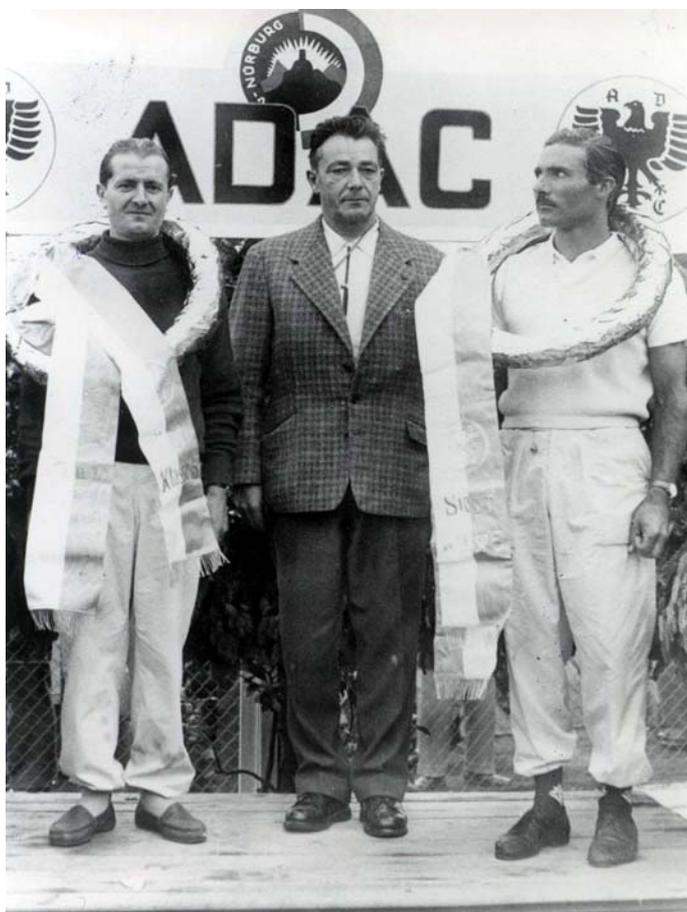
**Les pilotes clients écument les victoires, tel René Bartholoni lors du rallye Alsace-Lorraine.**

**L'image de René Bonnet, recueilli, entouré de ses pilotes tandis que retentit la marseillaise, devient un cliché habituel sur tous les circuits (ici au Nubruging 1959). Il en sera inévitablement de même aux 24 Heures du Mans .**

**Au salon 1959, le nouveau cabriolet de tourisme « Le Mans » est présenté.**

**La camionnette impose si fort son étonnante et efficace silhouette sur les routes de Sicile, lors de la Targa-Florio 1960, que Ferrari en viendra à copier sa ligne quelques années plus tard.**

**Symbole de la dernière époque des pilotes chevaliers, ceux qui courraient sans beaucoup d'argent et sans en gagner, le visage de Paul Armagnac restera celui du cœur et de l'amitié.**



**En 1960, il remporte une fois de plus les 24 heures du Mans en compagnie du fidèle Gérard Laureau (numéro 48). René Bonnet est lui aussi promu Chevalier... de la Légion d'honneur en juillet 1960.**

**La saison 1961 est identique à celle de 1960. Les DB de René Bonnet sont la France débrouillarde et invincible. Aux 24 Heures du Mans, le ministre Moynet pilote la numéro 45 et le drapeau à damiers de l'arrivée se transforme en coup de chapeau. La foule accompagne René Bonnet et les siens dans un mouvement immuable, pour saluer la victoire de Laureau et Bouharde.**

**En l'occasion des Salons de L'Automobile le Général de Gaulle et René Bonnet se rencontrent. Le prestige de la France et le retentissement de la Marseillaise sont pour eux un terrain d'entente qui conduira René Bonnet à décentraliser son activité vers de plus vastes locaux**



et l'ambition d'une future formule 1 nationale. Dans cette attente, René Bonnet emprunte l'agent nécessaire à Marcel Chassagny, PDG de MATRA. L'usine de Romorantin est mise en chantier pour la production du cabriolet DB « Le Mans ».

Le capricorne, signe zodiacal de René, devient l'emblème des ambitions de la nouvelle marque RENE BONNET qui, à partir de 1962, succède à DB. Les temps ont changé. La mécanique bicylindre Panhard au bout de son évolution est abandonnée au profit du renouveau qu'engage la Régie Renault. La biplace « Expérimentale » (numéro 50 au Mans) l'emporte au Nurburgring, pour sa première sortie où Mme Bonnet accompagne les pilotes sur le podium. Au Mans la victoire échappe malencontreusement de peu. Il faut se contenter d'un classement de catégorie avec le « DJET » numéro 46.



**Du « DJET » de course, dont la ligne subjugue, on extrapole une version assagie pour l'utilisation routière et quotidienne. On présente, à la presse, la gamme de production en juillet 1962, au bowling du Bois de Boulogne.**

**En Octobre 1962, aux essais des 1000Km de Paris, l'accident mortel de Paul Armagnac est une tragédie pour toute l'équipe.**

**Le champion motocycliste, Jean-Pierre Beltoise est appelé pour lui succéder à compter de la saison 1963. Sa première course sera aux Routes Du Nord (numéro 25) avec Georges Bonnet. Dans ce Rallye on cherche à promouvoir le cabriolet «Missile» vendu meilleur marché que le « Djet ». Beltoise pilote un Djet en Sicile à la Targa-Florio. Au Mans 1963, le besoin de vélocité conduit à fermer la barquette (numéro 54) et à rallonger le « Djet » (numéro 53). Baptisé « Aérojet ».**



**Il remporte la victoire aux mains fougueuses du jeune Beltoise.**

**Poursuivant l'ambition de se voir confier la réalisation de la future Formule 1 Française, René Bonnet s'engage dans un coûteux programme de Formule 2 pour la saison 1964 (numéro 20 à Pau). Par respect des engagements pris avec Renault, la monoplace utilise des éléments empruntés de la série, tels le moteur et la boîte de vitesse : conditions qui handicapent les chances d'un classement honorable.**

**En sympathie avec René Bonnet, l'acteur américain Steve Mc Queen a été conquis par le Djet, lors de sa venue à Paris en 1964.**

**Aux 24 heures du Mans, les mécaniques livrées par Gordini n'ont pas la fiabilité de celles qui le sont au nouveau concurrent : Alpine. Une seule René Bonnet (numéro 52) franchit la ligne d'arrivée, mais sans être classée.**



**Endetté, René Bonnet est contraint de céder son entreprise à son principal actionnaire : MATRA. Contractuellement les voitures devront s'appeler des MATRA-BONNET. Mais cette close ne sera pas respectée. L'histoire se terminera dans un long procès, tandis que MATRA bénéficiera de la subvention pour construire la formule 1 et se bâtir une gloire aux origines reniées.**

**René Bonnet se retire dans son garage de Champigny. Ses dernières productions seront des voitures pour enfants.**

**Tous les ans il retourne aux 24 Heures du Mans suivre l'évolution technique. Ses voitures sont au musée.**

**Eternal travailleur il cultive le jardin de sa modeste maison de Connantre. Pour le loisir, il revient au métier de sa jeunesse et celui de son père en façonnant des meubles et des objets en bois qu'il distribue aux amis.**



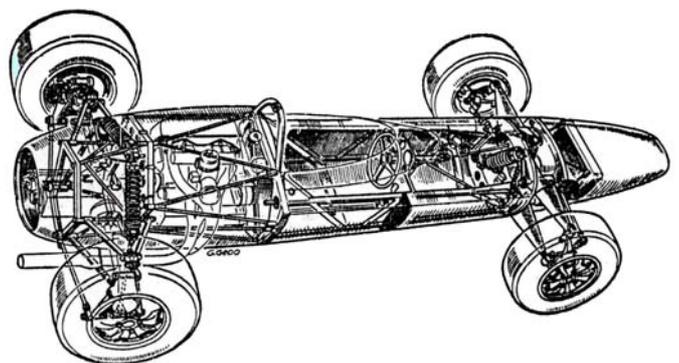
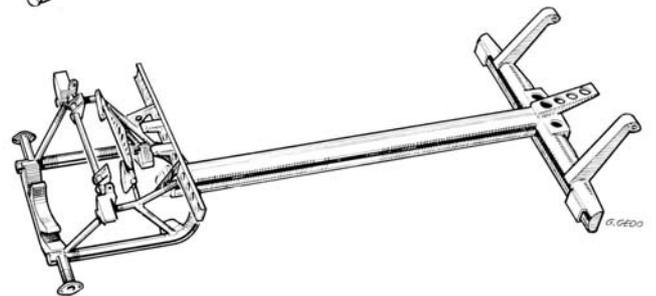
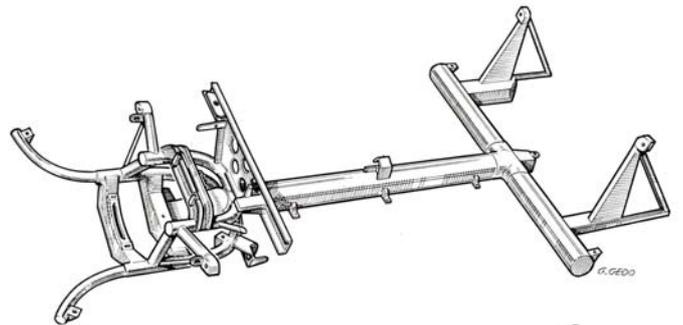
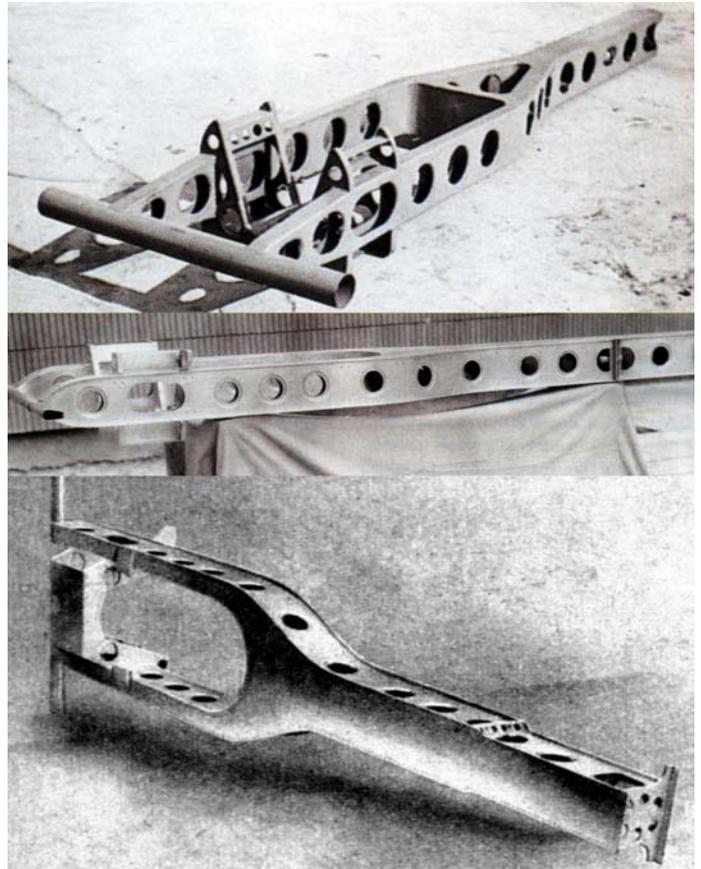


**René Bonnet est décédé le 13 janvier 1983,  
la passion intacte et un volant entre les mains.**

René Bonnet est le chaînon entre l'époque des pionniers et l'automobile moderne. A l'époque où un « gros » moteur était le constituant essentiel d'une automobile victorieuse, il s'est refusé cette conception. Pour lui (et son ami Deutsch) une automobile se devait le reflet homogène de l'intelligence et non de la brutalité.

On notera l'allègement du châssis dès la première DB, son aérodynamisme. La conception des châssis poutre des DB-Citroën évoluera au sens de la pureté des formes et des métaux utilisés. Pareillement pour les châssis DB-Panhard qui évolueront de la plateforme jusqu'à la poutre la plus élaborée dans son dépouillement. La dernière monoplace intégrait, avant l'ère Matra, les réservoirs d'essence dans sa structure.

Les moteurs seront travaillés pour donner le meilleur de leur rendement en utilisant les solutions les plus simplement astucieuses.



**La recherche de la tenue de route optimum conduira DB à essayer, dès 1952, une transmission intégrale bi-moteur. Les jantes en alliage coulé seront utilisées dès 1947.**

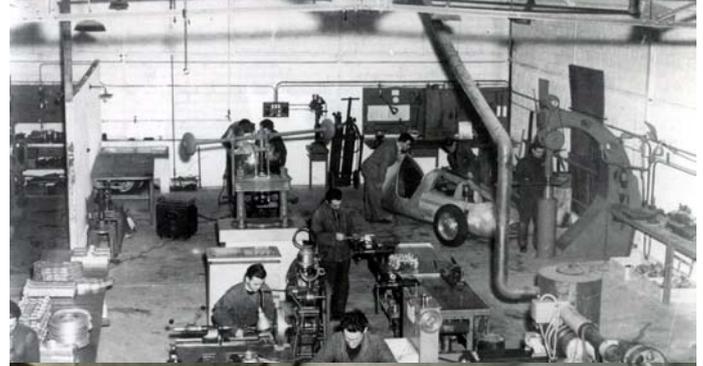
**L'aérodynamisme des structures internes de la carrosserie a été étudié bien avant que d'autres constructeurs y songent. Quant aux maquettes de soufflerie on les utilisera dès 1953.**

**La première voiture au monde commercialisée utilisant une carrosserie porteuse en stratifié verre polyester est la DB HBR5. La première voiture au monde commercialisée équipée d'un moteur central est la René Bonnet DJET.**



**A l'origine était à Champigny-sur-Marne, l'atelier de Charronnage de la Famille Deutsch, Route de Villiers (Actuel 160 Avenue du Général de Gaulle, vu ici en 1911). Fin 1932, Mme veuve Deutsch vend son fond à René Bonnet qui y établit le « Garage du Marché »**

**A p r è s   q u e l q u e s transformations à l'avant guerre, les véritables c h a n g e m e n t s interviendront en 1946-1947 par la construction des 3 hangars de 11m X 24m de long et qui constitueront « l'usine ». C'est dire tout le miracle quand on imagine que ces 800 m<sup>2</sup> ont été la force de l'industrie automobile française de l'après guerre, jusqu'au milieu des années 60 ! Notons que seul deux corps de bâtiment seront réservés à l'activité sportive : un pour la carrosserie, l'autre pour la mécanique. Le troisième étant celui du garage proprement dit.**



Jusqu'à la fin des années 50, le bureau de René Bonnet donnait sur l'atelier de mécanique. Le bureau d'étude et de dessin était juste au dessus. (On reconnaît ici le dessinateur Georges Oudet avec René Bonnet). Au fond de l'atelier mécanique étaient les machines outil et le local du banc moteur. Le contremaître, Jacques Seyer était entouré des mécaniciens Bruno de Marchio, René Faye, Lino Laurenti, Roger Guilpain, Pierre Brossaud, Lucien Diebold-Maury. Côté carrosserie on montait les voitures et réalisait les prototypes sous la main principale d'André Renault, son frère Marcel et de René Dufossé.



Dans la petite cour on serrait au mieux les voitures des clients. Depuis l'avenue, seule une modeste enseigne indiquait le lieu.



Il est bien difficile d'établir un lien entre notre époque où rien n'existe sans message commercial et celle des automobiles de Champigny. Leur souvenir n'est principalement laissé que par de petits dépliants du Salon de l'Automobile, de modestes encarts dans les journaux spécialisés et de rares affiches publicitaires de pétroliers et équipementiers. Les subsides que DB a reçu en échange de ses presque 1000 victoires et 51 records du monde, ne se résumeront jamais qu'à quelques trains de pneus, des phares, des bougies, des soupapes, de l'essence et pratiquement jamais d'argent.

Ainsi était annoncé dans les journaux, le rappel des victoires françaises : aux Mille Milles, à Sébring, les records du monde, les victoires au Tourist-Trophy et au 24 Heures du Mans, tant par les DB que les René Bonnet.

Unique marque nationale en compétition, le catalogue du salon de l'Automobile 1957 précise : « DB la (seule) voiture qui

**LES SPECIALITES E.P.A.F.  
DE NOUVEAU A L'HONNEUR**

## MILLE MILES 1952

(sur l'indice de performance :  
GIGNOUX-TOUZOT, sur PANHARD-D.B.  
CETTE VICTOIRE, VENANT APRES

### Les 12 HEURES DE FLORIDE à Sebring (U.S.A.) Le Rallye Intern. de LYON-CHARBONNIERES

CONFIRME LA QUALITE DES FABRICATIONS ET DES  
ADAPTATIONS E.P.A.F. POUR VOITURES DE SERIE  
E.P.A.F. EST LE CONSTRUCTEUR DES VOITURES D.B.

<p style="text-align: center;"><b>E.P.A.F.</b> 133 bis, av. du Général-de-Gaulle CHAMPIGNY (SEINE) (PONpadour 05-78)</p>	<p style="text-align: center;"><b>C.V.S.</b> Agent général de la Région parisienne 12 bis, avenue des Gobelins PARIS (GOBélins 38-01)</p>
--	---

## LA D. B. PANHARD DE BONNET a battu 11 records mondiaux

Catégorie 750 cmc.

1.000 Miles, 2.000 km., 2.000 Miles, 12 Heures, 24 Heures  
équipée par

# MARCHAL

## PROJECTEURS EQUILUX et BOUGIES



# 1.000 MILES 1957



ETAPE BOLOGNE BRESCIA  
141 KM 700  
DE MOYENNE  
MOYENNE GENERALE 115 KM 766

catégorie **GRAND TOURISME**

- 1** JEAN-CLAUDE VIDILLES
- 2 MARCEL PICART
- 3 PAUL JUSTAMOND

SUR

## D.B. PANHARD

LUBRIFIEES AVEC

# OLAZUR

SUPER

HUILE POUR MOTEURS

fait triompher les couleurs françaises dans le monde ». Celui, de 1961 montre le changement qui s'amorce avec René Bonnet & Cie remplaçant EPAF en tant que constructeur de la marque DB.

C'est la bande dessinée qui rendra hommage à René Bonnet de son vivant. Dans *Pilote*, créé par Frank Dominique, Pat Chanroy se voit remettre une coupe par Jean-Pierre Beltoise le jeune pilote de René Bonnet. Dans *Spirou*, Sarter essaye les DB Le Mans, Le Djet, la Formule 2. Et dans *TinTin*, Michel Vaillant « laisse volontiers la Victoire à son ami Bonnet et ses méritantes DB », en dernières lignes du « 13 est au départ ».



palmarès



**D.B.**

**24 heures du Mans 1959-1960-1961**

premier à l'indice de performance

quelques autres victoires D.B.

**U.S.A.**  
12 heures de SEBRING 1952-53-54-57

**ITALIE**  
MILLE MILES 1952-53-54-55-56-57-58

**ALLEMAGNE**  
1000 kms de NURBURGRING 1957-60-61

**FRANCE**  
Tour de FRANCE 1952-58-59-60  
12 H. International de BEAUNE 1958-59  
étape de AUVERGNE 1958-59-60  
étape de SAOÛT-CAROL 1959  
BOULEVAARD-ESBARTS 1961, etc.

**D.B.**

recommande exclusivement l'emploi des produits

**BP**

super carburant et huile **ENERGOL**

le cabriolet "LE MANS" avec sa carrosserie en matière plastique possède une rare élégance, un confort parfait, une flexion de base, et une allure toute bien faite pour séduire le couple sportif.

**Automobiles R. BONNET & C<sup>ie</sup>**  
Constructeurs de la marque D.B.

100, avenue du Général de Gaulle, CHAMPIGNY-sur-MAINE (Sarthe) TEL. : DBA 95-63.

## "12 HEURES DE SEBRING"



### le *DJET* René Bonnet de série

s'est classé premier des voitures françaises en Grand Tourisme et a remporté le deuxième prix de la catégorie 1 000 à 1 300 cc

c'est également un succès pour l'industrie française

puisque le Djet René Bonnet était équipé de :

- bougies et phares Marchal
- amortisseurs Alinquant
- pistons Floquet-Monopole
- équipement électrique Ducellier
- système de freinage Bendix-Lockheed
- moteur lubrifié BP-Longlife

# RENÉ BONNET

160, avenue du Général-de-Gaulle - CHAMPIGNY - Tél. GRA 9563

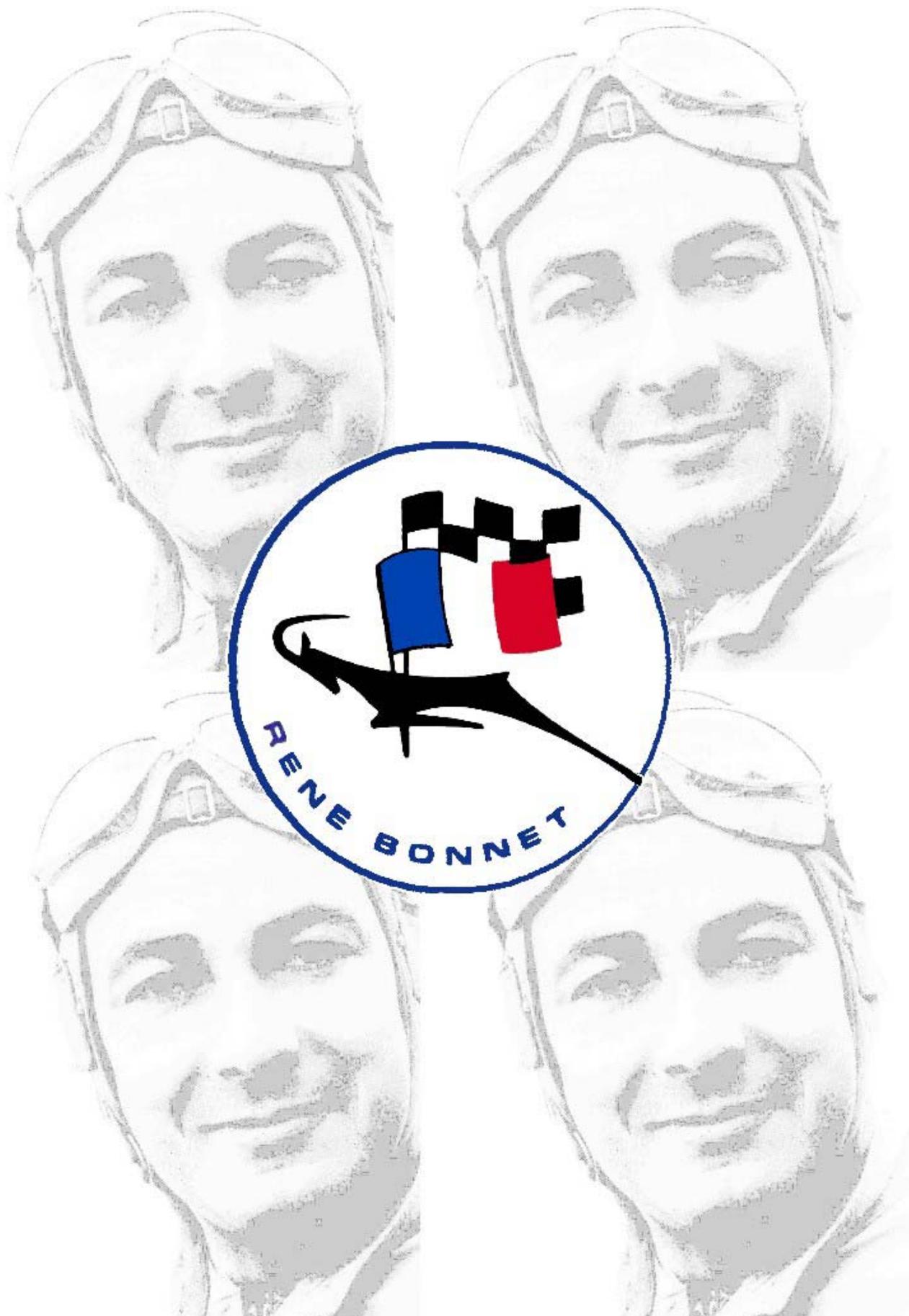


## FIN



**D.B.**





***Les documents et photographies de cet ouvrage ont été confiés à l'auteur par :  
René Bonnet, André Renault, Lino Laurenti, Marc Gignoux, Philippe Dagan,  
Hugo Harrang, François Thierry-Mieg, Robert Tassoul, X. Tous droits réservés***



---

**René Bonnet est né en 1904 à Vaumas, au coeur du Bourbonnais.**

**Enfant d'une famille modeste, il fera de sa vie un combat du destin exceptionnel.**

**Condamné à l'infirmité, il s'imposera et imposera, en son seul nom, la France lors des plus prestigieuses épreuves automobiles durant un quart de siècle.**

---