



LA MEILLEURE BERLINETTE ?

Jacques Durand commença par fabriquer des modèles réduits à moteurs thermiques pour Vega au début des années 40. Puis il passa à l'échelle supérieure en 1958 pour construire des voitures à Anthony, avec l'Alta à mécanique Renault, puis à Paris et Bordeaux avec la Sera à moteur Panhard. En 1961 il part à Barcelone avec comme projet l'Arista à moteur Panhard mais des problèmes administratifs arrêterent l'aventure espagnole. Toujours en Espagne il fabrique des accessoires pour René-Bonnet avant de rencontrer André Morin et de dessiner la Sovam...

En 1969 il part de chez Sovam et crée à nouveau sa propre marque : Jidé, venant des initiales de son propre nom. Cette fois la marque sera à vocation sportive contrairement aux premiers modèles. La production commence à Chatillon sur Thouet en 1969 mais la voiture n'est présentée officiellement qu'en 1970 au Salon de la Voiture de Course. Les premières commandes arriveront grâce aux premiers résultats sportifs...

Le coupé Jidé est minuscule avec une longueur de seulement 3,59 m et une hauteur d'un mètre ! La ligne est trapue, tendue et s'inspire de celle de la Ford GT40. Comme tous les autres, il reprend des éléments de la série avec des phares de Matra 530 sous bulles, un pare-brise de Renault Floride mais cette fois-ci à l'endroit contrairement à la Sovam, des feux arrières et des poignées de portes de Renault 8. En 1970 le kit (la carrosserie, les portes, les capots, le châssis incorporé avec traverse avant Renault et le tableau de bord) était vendu pour 6300 Francs. Pour 10000 F, la voiture pouvait être livrée montée mais toujours sans moteur et train avant. Pour cela, il fallait dépenser 23800 F pour la version 1300 Gordini. L'accès à l'habitacle

Historic Cars - www.historiccars.fr

cars@historiccars.fr

Gael Regent : +33626486171 – Guillaume Le Metayer : +33662119473

est très délicat du fait de la faible hauteur de l'engin et du câble d'acier incorporé dans la fibre et ceinturant le pare-brise et les portes. Il ne permet pas à celles-ci d'empiéter sur le toit. Une fois assis dans le baquet, avec les jambes décalées vers la droite à cause du pédalier, on se retrouve face à une instrumentation complète. La Jidé sera l'une des seules "kit-car" à avoir passé tous les tests d'homologation à l'UTAC (choc frontal, tenue de route, freinage, ...) en 1972, impliquant la destruction de 2 voitures complètes. Tous les exemplaires construits jusqu'en 1973 auront une carte grise au nom de Jidé. C'est donc à partir de ce moment qu'elles recevront un numéro de châssis national au nom de Jidé (numéro à 6 chiffres partant du numéro 100). En 1973 le service des Mines n'accepte plus les Jidé et après un dernier passage collectif (environ 12 voitures), toutes celles finies après auront une homologation individuelle.



A part l'exception CG qui se fournira en moteur chez Simca, Jidé fait comme les autres et adapte ses châssis aux mécaniques Renault. Les moteurs sont tous en position centrale arrière mais reçoivent deux montages différents. La première proposition était d'avoir un des moteurs 1100 ou 1300 des R8 Gordini. D'une puissance de 88 ch DIN à 6700 tr/min, les performances du 1300 annoncées sont de 202 km/h, le 400m en 15,8 s et 1000m en 30s. Pour un prix de 23800 F, la Jidé est une sérieuse rivale pour l'Alpine A110 1300 v85 moins performante. Sur ce montage du moteur en position centrale, la boîte (à couple conique) devait être inversée par rapport à celle des R8, comme sur les Formule Renault. Pour l'anecdote, les trois premières Jidé 1300 ont reçu des moteurs achetés directement à Sovam.

La Jidé repose sur un châssis constitué d'une poutre centrale et de deux autres parallèles de chaque côté de section rectangulaire (60x40 mm) avec, à l'avant, une traverse de Renault 8 Gordini soudée et, à l'arrière, deux longerons recevant le berceau moteur. Il se révèle très rigide et fait de la Jidé un coupé très maniable grâce à son court empattement de 2,24 m mais au comportement assez neutre. Le châssis est noyé dans la résine afin d'être intégré à la carrosserie en polyester. Le train avant est celui d'une R8 Gordini avec un système Dangel de cames servant au réglage du carrossage et le train arrière est conçu à partir d'un train avant d'une R12 Gordini monté à l'envers et bloqué. A l'arrière de l'habitacle se trouvait un arceau contribuant à la rigidité et à la sécurité. Pour ce qui est de cette dernière un câble d'acier parcourait l'encadrement des portes et du pare-brise afin d'éviter la carrosserie puisse se disloquer en cas de choc et un caisson de sécurité interchangeable était monté à l'avant du châssis. Le freinage non assisté est à double circuit et reçoit des disques de Renault 16 TS à l'avant et de R12 à l'arrière. Le train arrière utilise un berceau amovible pour s'adapter aux deux montages différents, selon le type de moteur choisi. Pour les moteurs de la gamme R8, les éléments du train arrière étaient de provenance Renault alors que pour le second montage, avec des 1600, la suspension est à double triangulation avec des combinés ressort-amortisseurs. Les deux montages sont interchangeables sans aucune modification.



LA JIDE EN COMPETITION

Les Jidé commencent à courir officiellement en 1969 au Tour de France automobile avec Patrick Champin et Pierre Madelaine. Jacques Durand n'aura jamais les moyens de faire officiellement de la compétition, c'est pour cela qu'il prêtera des voitures mais ce seront les

pilotes qui payeront les engagements. En 1972, des 1600 S Compétition sont confiées aux mains de Jean Ragnotti, Henri Rimaudière (première victoire scratch au rallye du Poitou) et Michel Robini pour courir en rallye national (groupe 5), course de côte régionale et nationale et slalom jusqu'en 1974. La Jidé continuera sa carrière sportive avec le préparateur et pilote Georges Queron sur sa Jidé 1860 ou 1600 qui prendra le relais jusqu'en 1980, date à laquelle les Jidé passent en groupe N. En 1981, il courut avec une i2000, une Jidé élargie et allongée avec un nouveau châssis et un 2.0l de R20 poussé à 200 ch. Christian Alexandre et Charly Carcreff commenceront à courir sur Jidé en 1983 puis, en 1985, Charly Carcreff la remplacera définitivement par sa Scora Maxi. Christian Alexandre pilotera sa Jidé jusqu'en 2005.



La Jidé s'étant révélée être douée pour la compétition (course de côte ou rallye), elle se devait d'avoir des moteurs plus puissants. En 1972 fut donc proposé de monter le 1600 Renault dans plusieurs configurations et, cette fois-ci, avec une boîte non inversée. La Jidé 1600 était équipée du moteur de la R16 TS développant 83 ch à 5750 tr/min. La Jidé 1600 S recevait quant à elle le 1565 cm³ des R12 Gordini de 113 ch à 6250 tr/min et 140 Nm à 4500 tr/min ainsi que sa boîte 5 pour 26600 F. La dernière version est celle développée pour la course, la 1600 S Compétition. Elle reprend le 1600 Gordini doté du kit 807 G à carburateur ou injection Lucas, développé par les ingénieurs de Renault-Gordini. Les modifications portent sur un nouvel ensemble chemises et pistons portant la cylindrée à 1596 cm³, sur la segmentation, les bielles allégées, l'arbre à cames, les bougies et l'admission. Tout cela permettait d'en 150 ch à 7200 tr/min avec l'injection Lucas. Les performances devenaient sensationnelles avec un 400m D.A. abattu en 13,1 s et le 1000m en 25s ! La Jidé 1600S Compétition coûtait alors 51000

F, montée et préparée. En 1973, la Jidé reçut pour modification un spoiler intégré à l'avant, des ailes légèrement élargies, un aileron et des jantes plus larges. Les autres modifications esthétiques que l'on peut voir selon les modèles seront faites par les propriétaires eux-mêmes ou par les divers repreneurs après 1974. Petite anecdote : à l'image de son concurrent Jean Rédélé et ses Alpine A108, Jacques Durand vendit la licence de production de sa Jidé au Maroc où 9 exemplaires furent construits par la société Plastique Technique, basée à Mohammedia, spécialisée dans les coques de bateau. Hélas fin 1973, comme pour tous les autres petits constructeurs français, l'embargo sur le pétrole, la suspension des courses sur le sol français et les difficultés financières font que Jacques Durand vend la marque Jidé à Michel Baxas. Celui-ci ne produira qu'un seul exemplaire par la suite.

Après la vente de Jidé, Jacques Durand s'installe en Corrèze pour y fabriquer des éléments en polyester. Mais ce sera plus fort que lui et une nouvelle voiture est mise en route. La Scora (Société CORRÉZIENNE d'Automobiles) présente son modèle au Salon de l'Auto 1974.

PRODUCTION JIDE

Jidé (montée) 1969-1974: 120 ex

Jidé (kit) 1969-1974: 50 ex

Jidé (Humeau) 1990-1993: 25 ex

Jidé (Cosnefroy) 1994: 5 ex



La petite voiture de sport française va rester un casse-tête financier pour les passionnés téméraires qui vont se lancer dans l'aventure Jidé après son créateur Jacques Durand. En 1980,

Jacques Herment crée le club Jidé et récupère les moules et l'outillage à Michel Baxas qui n'a plus l'argent pour continuer. Jacques Herment finit les quelques exemplaires encore restants et vend 6 kits et des pièces détachées. En 1990, Jean-François Humeau redépose la marque Jidé, ce qui lui permet de disposer des tests Utac, modernise certains éléments et construit 25 exemplaires jusqu'en 1993 avec un nouveau pare-brise de Citroën GS. Le coupé était alors vendu 150.000 F. Puis c'est au tour de Lucien Cosnefroy de reprendre la construction de 5 exemplaires et continuer à fabriquer des éléments pour les Jidé.

M. Arrault achète à Jidé le kit n°76 le 22 juillet 1972 et Jacques Durand passe le véhicule aux Mines en juin 1973 pour une première immatriculation le 21 septembre 1973.

Notre voiture est immatriculée **5041 QF 37**, couleur orange. Carte Grise avec marque JIDÉ.

En 1974 elle est vendue à Ghislain Nouhant qui la repeint en bleu.

A nouveau vendue en 1978 à Thierry Philippe elle est alors immatriculée **2038 FF 94**.

En 1985 elle passe entre les mains de François Boyer de Rougiers puis en 1987 à M. Rigaud qui peint notre Jidé en jaune. Elle porte alors l'immatriculation **63 AEE 974**.

En 2008 elle est vendue à Alain Rambaud de St Roman en rouge avec l'immatriculation **5960 XT 26**.



L'actuel propriétaire achète la voiture en mai 2011.

Après une remise en route et fiabilisation par Pierre Poli Auto, il entame une restauration et préparation complète dans les ateliers « O-one » en région parisienne. La voiture est remise dans sa teinte orange d'origine. Collectionneur exigeant, le propriétaire suit la restauration de

sa voiture avec attention et souci du détail. L'ensemble ressort-amortisseurs arrière-compétition Jidé est confié à Stac, la préparation moteur à Ferry.

Dernièrement, la voiture a bénéficié d'interventions importantes : changement d'arbre à cames (Tecno Profil), vérification totale du moteur, adaptation des trains roulants avant et arrière, remplacement des coussinets... Elle est équipée d'une boîte Boulay à crabots faite par Transconcept et plombée.

Livrée avec de très nombreuses factures d'entretien et de restauration notre Jidé se présente dans un état rare, si ce n'est unique, pour un tel modèle.

De nombreuses pièces accompagnent la voiture : démarreur, alternateur, radiateur d'eau, rotules, courroies, bouchon d'essence, essuie-glace, pneus BT 15 neufs, écrous de roue, pare-brise, spoiler et son moule etc...

Passeport FIA international

En Bref, une voiture préparée sans aucune économie et très amusante. Parfaite pour le Tour Auto dont elle a pris le départ à plusieurs reprises, ou le Tour de Corse.



THE BEST BERLINETTE ?

Jacques Durand started by building model cars with internal combustion engines for Vega in the early 1940's. Then he moved on to a larger scale in 1958 to build cars in Anthony, with the Alta fitted with a Renault engine, then in Paris and Bordeaux with the Sera with a Panhard engine. In 1961 he moved to Barcelona with the Panhard-powered Arista project, but administrative problems halted the Spanish adventure. Still in Spain he made accessories for René-Bonnet before meeting André Morin and designing the Sovam...

In 1969 he leaves Sovam and creates his own brand: Jidé, from the initials of his own name. This time the brand will have a sporting vocation unlike the first models. The production starts in Chatillon sur Thouet in 1969 but the car is officially presented, at the Salon de la Voiture de Course, in 1970. The first orders will arrive thanks to the first sporting results...



The Jidé coupe is tiny with a length of only 3,59 m and a height of one meter! The line is stocky, tense and inspired by the Ford GT40. Like all the others, it uses elements from production cars with Matra 530 headlights, a Renault Florida windshield, rear lights and door handles of Renault 8. In 1970 the kit (the body, the doors, the hoods, the chassis with Renault front cross member and the dashboard) was sold for 6300 Francs. For 10,000 francs, the car could be delivered assembled but still without engine and front axle. For this, it was necessary to spend 23800 F for the 1300 Gordini version. The access to the cockpit is very delicate because of the low height of the machine and the steel cable incorporated in the fiber and girdling the windshield and the doors. It does not allow the doors to encroach on the roof. Once seated in the bucket, with the legs shifted to the right because of the pedals, one finds oneself facing a complete instrumentation. The Jidé will be one of the only "kit-car" to have passed all the UTAC homologation tests (frontal impact, road holding, braking, ...) in 1972, implying the destruction of 2 complete cars. All the cars built until 1973 will have a registration card in the name of Jidé. It is thus from this moment that they will receive a national chassis number in the name of Jidé (number with 6 digits starting from the number 100). In 1973 the service of "Mines" does not

accept any more the Jidé and after a last collective passage (approximately 12 cars), all those finished after will have an individual homologation.

Apart from the CG exception which will get its engine from Simca, Jidé does like the others and adapts its chassis to the Renault mechanics. The engines are all in a central rear position but receive two different mountings. The first proposal was to have one of the 1100 or 1300 engines of the R8 Gordini. With a power of 88 hp DIN at 6700 rpm, the performances of the 1300 announced are 202 km/h, the 400m in 15,8 s and 1000m in 30s. For a price of 23800 F, the Jidé is a serious rival for the Alpine A110 1300 v85 less powerful. On this assembly of the engine in central position, the box (with conical couple) had to be reversed compared to that of the R8, as on the Formula Renault. For the anecdote, the first three Jidé 1300 received engines bought directly from Sovam.



The Jidé is based on a chassis consisting of a central beam and two other parallel beams on each side with a rectangular section (60x40 mm) with, at the front, a welded Renault 8 Gordini crossbar and, at the rear, two longitudinal members receiving the engine cradle. It is very rigid and makes the Jidé a very handy coupe thanks to its short wheelbase of 2.24 m but with a rather neutral behavior. The chassis is embedded in resin in order to be integrated into the polyester bodywork. The front axle is that of an R8 Gordini with a Dangel cam system for camber adjustment and the rear axle is based on the front axle of an R12 Gordini mounted upside down and blocked. At the rear of the cabin was a roll bar contributing to the rigidity and safety. As for the latter, a steel cable ran along the door and windshield frames to prevent

the body from breaking up in case of impact and an interchangeable safety box was mounted at the front of the chassis. The unassisted braking system is dual circuit and uses Renault 16 TS discs at the front and R12 discs at the rear. The rear end uses a removable cradle to accommodate the two different setups, depending on the engine type chosen. For the engines of the R8 range, the elements of the rear train were of Renault origin whereas for the second assembly, with 1600, the suspension is with double triangulation with combined spring-dampers. The two assemblies are interchangeable without any modification.



THE JIDE IN COMPETITION

The Jidé start to race officially in 1969 at the Tour de France automobile with Patrick Champin and Pierre Madelaine. Jacques Durand will never have the means to compete officially, that's why he will lend cars, but it will be the pilots who will pay the entry fees. In 1972, 1600 S Competition are entrusted to the hands of Jean Ragnotti, Henri Rimaudière (first scratch victory at the Poitou rally) and Michel Robini to run in national rally (group 5), regional and national hill climb and slalom until 1974. The Jidé will continue its sporting career with the preparator and pilot Georges Queron on his Jidé 1860 or 1600 which will take over until 1980, date at which the Jidé passes in group N. In 1981, he raced with an i2000, an enlarged and lengthened Jidé with a new chassis and a 2.0l of R20 pushed to 200 hp. Christian Alexandre and Charly Carcreff will start to race on Jidé in 1983 then, in 1985, Charly Carcreff will replace it definitively by his Scora Maxi. Christian Alexandre will drive his Jidé until 2005.

The Jidé having proved to be gifted for competition (hill climb or rally), it had to have more powerful engines. In 1972 it was therefore proposed to mount the 1600 Renault in several configurations and, this time, with a non-reverse gearbox. The Jidé 1600 was equipped with the engine of the R16 TS developing 83 hp at 5750 rpm. The Jidé 1600 S received the 1565 cm3 of the R12 Gordini with 113 hp at 6250 rpm and 140 Nm at 4500 rpm as well as its 5-speed gearbox for 26600 F. The last version is the one developed for the race, the 1600 S Competition. It is based on the 1600 Gordini equipped with the 807 G kit with carburetor or Lucas injection, developed by the Renault-Gordini engineers. The modifications concern a new set of liners and pistons bringing the displacement to 1596 cm3, on the segmentation, the lightened connecting rods, the camshaft, the spark plugs and the admission. All this allowed to get 150 hp at 7200 rpm with the Lucas injection. The performances became sensational with a 400m D.A. slaughtered in 13,1 s and the 1000m in 25s! The Jidé 1600S Competition cost then 51000 F, assembled and prepared. In 1973, the Jidé received for modification a spoiler integrated into the front, slightly widened wings, a spoiler and wider rims. The other aesthetic modifications that we can see according to the models will be made by the owners themselves or by the various buyers after 1974. Small anecdote: like his competitor Jean Rédélé and his Alpine A108, Jacques Durand sold the production license of his Jidé to Morocco where 9 examples were built by the company Plastique Technique, based in Mohammedia, specialized in boat hulls. Unfortunately, at the end of 1973, as for all the other small French manufacturers, the oil embargo, the suspension of racing on French soil and financial difficulties meant that Jacques Durand sold the Jidé brand to Michel Baxas. This one will produce only one copy thereafter.

After the sale of Jidé, Jacques Durand settles in Corrèze to manufacture elements in polyester. But it will be stronger than him and a new car is started. The Scora (Société CORrézienne d'Automobiles) presents its model at the Salon de l'Auto 1974.



JIDE PRODUCTION

Jidé (assembled) 1969-1974: 120 ex

Jidé (kit) 1969-1974: 50 ex

Jidé (Humeau) 1990-1993: 25 ex

Jidé (Cosnefroy) 1994: 5 ex

The small French sports car will remain a financial headache for the reckless enthusiasts who will embark on the Jidé adventure after its creator Jacques Durand. In 1980, Jacques Herment creates the Jidé club and recovers the molds and the tools from Michel Baxas who does not have any more money to continue. Jacques Herment finishes the few remaining models and sells 6 kits and spare parts. In 1990, Jean-François Humeau reappoints the brand Jidé, which allows him to have the Utac tests, modernizes some elements and builds 25 examples until 1993 with a new windshield of Citroen GS. The coupe was then sold 150.000 F. Then it is the turn of Lucien Cosnefroy to take over the construction of 5 examples and continue to manufacture elements for the Jidé.



M. Arrault buys the kit n°76 from Jidé on July 22, 1972, and Jacques Durand passes the vehicle to the Mines in June 1973 for a first registration on September 21, 1973.

*Our car is registered **5041 QF 37**, in orange color with the JIDE brand on the Carte Grise.*

In 1974 it is sold to Ghislain Nouhant who repaints it in blue.

*Sold again in 1978 to Thierry Philippe it is then registered **2038 FF 94**.*

*In 1985 it passed into the hands of François Boyer of Rougiers and then in 1987 to Mr. Rigaud who painted our Jidé in yellow. It carries then the registration **63 AEE 974**.*

*In 2008 it is sold to Alain Rambaud of St Roman in red with the registration **5960 XT 26**.*

The current owner buys the car in May 2011.

After a restart and first overhaul by Pierre Poli Auto, he begins a complete restoration and preparation in the workshops "O-one" in Paris. The car is restored to its original orange color. A demanding collector, the owner follows the restoration of his car with attention to detail. The rear spring and shock absorber assembly is entrusted to Stac, the engine preparation to Ferry.

Recently, the car has benefited from important interventions: camshaft change (Tecno Profil), total engine check, front and rear drive train adaptation, bearings replacement... It is equipped with a Boulay gearbox with clutches made by Transconcept.

Delivered with numerous maintenance and restoration invoices, our Jidé is in a rare, if not unique, condition for such a model.

Numerous parts accompany the car: starter, alternator, water radiator, ball joints, belts, fuel cap, windshield wiper, new BT 15 tires, wheel nuts, windshield, spoiler and its mold etc...

International FIA passport

In short, a car prepared without any economy and very funny. Perfect for the Tour Auto of which it has taken the start several times, or the Tour of Corsica.

