L'**Amicale D.B** est née en 1991 d'une première rencontre de propriétaires de D.B, initialisée par Mr Robert SOBEAU, l'homme qui dirigea la fabrication des carrosseries « plastique » des coachs HBR4 et 5.

Les buts du club sont :

- de continuer à faire connaître la marque qui a tant fait dans les années 50 pour le prestige automobile sportif français ;
- de regrouper les propriétaires de voitures de la marque **D.B**, mais aussi de celles de ses deux créateurs : les **RENÉ BONNET** (à mécanique Renault) et les **CD** (à mécanique Panhard) pour des retrouvailles amicales à l'occasion de sorties, salons, manifestations … ceci stimulant la restauration des voitures qui « dormaient » depuis de nombreuses années.

Nous sommes environ 200 membres dont 35 vivent à l'étranger (B, CH, D, GB, J, NL, S, USA) et une dizaine de membres d'honneur : anciens pilotes et familiers de la marque.

Le « parc » du club représente plus de 250 voitures : environ 220 **D.B**, pour moitié coachs HBR5 et cabriolets Le Mans auxquels s'ajoutent quelques spéciales conçues pour la compétition.

Il y a aussi plus de 35 **CD** et 15 **RENÉ BONNET (le club acceptant les voitures de C. Deutsch et R. Bonnet)** ainsi que quelques Panhard sportives « spéciales ».

Grâce à nos délégués de régions et membres du bureau, l'Assemblée Générale (habituellement en septembre - début octobre) se déroule tous les ans dans un endroit différent de l'hexagone.

L'Amicale vient en aide à ses membres en faisant refabriquer des pièces spécifiques.

Un bulletin de liaison est édité et plusieurs articles « boutiques » sont dédiés à la marque.

Le montant de la cotisation est fixé à 50 €.

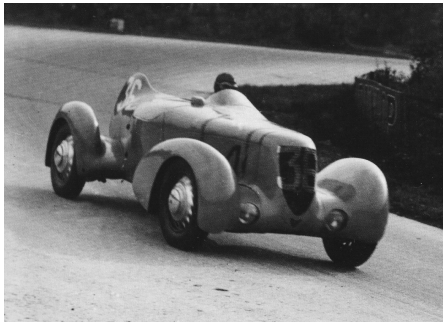
Coordonnées de l'Amicale D.B :
204 rue de la Scierie, 42650 SAINT-JEAN-BONNEFONDS
rolmorel60@gmail.com
Site : http:/www.amicaledb.fr

La Marque

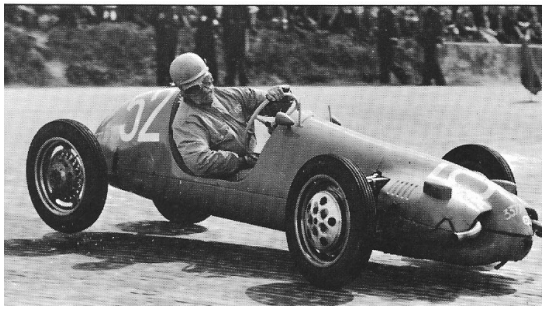
D.B est une marque française née de la rencontre en 1932 de deux passionnés de course automobile installés à Champigny-sur-Marne, à l'Est de Paris : Charles **DEUTSCH**, ingénieur, polytechnicien, et René **BONNET**, garagiste et mécanicien ingénieux.

De 1938 à 1961, D.B a remporté près de 1000 victoires en compétition et c'est environ 950 voitures qui ont été conçues et réalisées par les deux hommes et leurs équipes.

Leurs 8 premières voitures recevaient la mécanique des Traction Avant CITROËN, 1500cc et 2L. A partir de 1950, c'est la mécanique PANHARD qui prit le relais avec le petit bicylindre à plat refroidi par air.



1938 : D.B 1, La toute première D.B vue aux 12 h. de Paris à Montlhéry



1950 : Racer 500 en position caractéristique : roue intérieure arrière levée

De 1950 à 1954 tout d'abord, les petits « tanks », coupés et monoplaces à carrosserie en aluminium, remportèrent de nombreuses victoires de catégorie et aux « indices de performance » partout dans le monde : Le Mans, Sebring (USA), Mille Miles (Italie), Tourist-Trophy (Irlande), Nürburgring (Allemagne) …

Toujours dans leur catégorie, elles s'adjugèrent plusieurs dizaines de records de distance et de vitesse dans les années 50.

Pour avoir les moyens financiers de participer à toutes ces compétitions, nos deux compères décidèrent de commercialiser ces mêmes voitures mais aussi des modèles plus routiers destinés à une plus large clientèle... cependant toujours au tempérament sportif !

Fin 1952, René Bonnet présente fièrement les deux modèles commercialisés :
A gauche, cabriolet HBR carrossé chez Antem
A droite, coach « Frua » réalisé sur châssis Dyna X Panhard
Et, au centre, un tank HBR de records, également carrossé chez Antem

Au Salon de l'Auto 1954 est présenté le coach HBR4 ou 5 (suivant la puissance fiscale de son moteur Panhard) à carrosserie en stratifié verre polyester. Jusqu'en 1961, D.B commercialise 428 exemplaires de cette voiture.
Cette Grand Tourisme sportive à l'étonnante tenue de route allonge le palmarès de la marque par de nombreuses victoires en rallyes, circuits et courses de côtes.

Coach HBR5, carrosserie verre-polyester au Salon de l'Auto 1959

Après l'arrivée des 24 Heures du Mans 1960. Victoire de la 48 à l'indice de performance

De nouvelles barquettes, toutes à carrosserie en aluminium, amènent de belles victoires à la marque et … à la France qu'elle fut, par exemple, seule à représenter aux 24H du Mans 1959, 60 et 61, y remportant les trois fois l'indice de performance ainsi que l'indice énergétique (en 1959).

Au Salon de l'Auto 1959 apparaît le cabriolet « Le Mans » (nom choisi en rappel des victoires de la marque sur cette piste en 1954, 55, 56 et 59). Environ 300 exemplaires seront fabriqués, d'abord à Champigny-sur-Marne puis, pour les derniers, à Romorantin.

Salon de Paris 1960 : présentation du cabriolet Le Mans version Grand-Luxe

24 H. du Mans 1961 : Le dernier modèle D.B de compétition reçoit un moteur Panhard central AR.

Après avoir construit environ 950 voitures, la séparation de leurs deux créateurs en 1961 sonne le glas de D.B.
René BONNET reste à Romorantin pour y créer la marque portant son nom en adaptant une mécanique Renault au cabriolet Le Mans, puis le cabriolet Missile et le coach Djet, première voiture au monde commercialisée avec un moteur central arrière. En 1964, MATRA qui l'avait aidé financièrement à s'installer dans une ex-filature, s'approprie le tout en commercialisant d'abord le Djet sous le nom de Matra-Bonnet puis Matra Sports.
C'est Matra Automobile qui a fermé à son tour après avoir conçu et fabriqué les « Renault Espace » et « Avantime ».

1963 : L'Aérodjet René Bonnet victorieux à l'indice énergétique

1962 : la Panhard CD gagne l'indice de performance. A droite : Charles Deutsch

De son côté, **Charles DEUTSCH** continue avec Panhard la fabrication de la Panhard-CD, voiture qu'il avait conçue pour remplacer le coach HBR5.
Il crée alors la SERA (Société d'Études et de Réalisations Automobiles) qui, toujours sous le nom de CD, alignera encore au Mans des voitures spectaculaires avec leurs formes en « goutte d'eau » et leurs grandes dérives arrière, avec une mécanique Panhard (1964) puis Peugeot en 1966 et 67, année où la marque s'arrête définitivement.