



Quels que soient vos moyens  
et vos ambitions . . .

# UNE JIDÉ EXISTE POUR VOUS

Selon les cas, nous pouvons :

- Vous fournir notre carrosserie et nos plans. Vous fournissez la mécanique et... votre travail.
- Effectuer le montage de votre mécanique sur une de nos carrosseries.



- Vous livrer une voiture neuve avec la mécanique que vous désirez.
- Vous proposer une voiture de compétition.

**JIDÉ** préconise  
les lubrifiants **RED-X**

**Jacques DURAND**

Constructeur

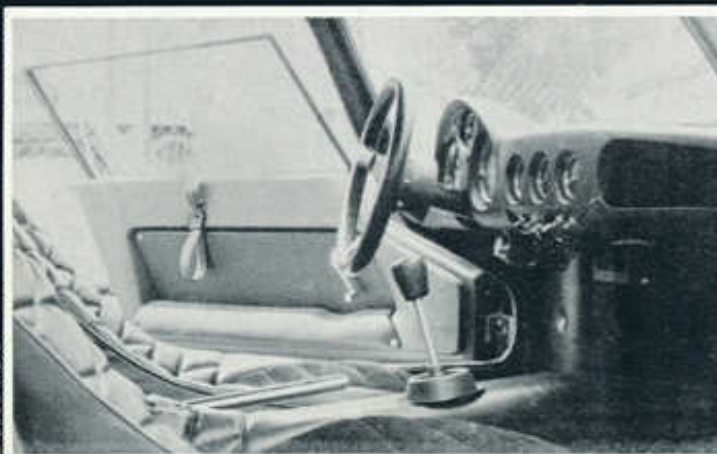
11, Avenue Maison - Dieu

**CHATILLON-SUR-THOUET 79200 PARTHENAY**

B. P. 96 - Tél. (48) 64.11.44



# DANS SA VERSION ROUTIÈRE LA JIDÉ EST UNE GT DE GRANDE CLASSE



Nous ne fabriquons pas que des voitures de compétition.

A l'origine, la JIDÉ était une voiture faite pour le plaisir de rouler. Elle le reste. Une JIDÉ n'est pas uniquement un banal moyen de transport, et la petite départementale, la route de montagne sont des lieux où sa joie de rouler vous sera vite communicative.

La vitesse de pointe de la JIDÉ n'est pas sa seule qualité. Son rapport poids/puissance, son équilibre et sa maniabilité vous permettront d'exploiter au maximum les possibilités de la mécanique \* que vous aurez choisi d'y monter. De plus, la qualité du freinage est telle, que si la JIDÉ s'arrête rapidement, elle s'arrête en ligne droite et ce, même sur mauvais revêtements. (4 freins à disques).

\* Moteurs adaptables sur les voitures neuves,

R 12 Normale                    R 16 TS  
R 12 Gordini                    1600 S  
ainsi que tous les autres moteurs de la gamme Renault.

La technique du moteur en position centrale est la solution la plus logique dans le cas d'un coupé 2 places.

En effet l'emplacement des places arrières, très hypothétique sur nombre de 2 plus 2, étant réservé ici au moteur, les bagages trouvent à l'arrière, juste au dessus de la boîte de vitesse, un véritable coffre (144 dm<sup>3</sup>) très accessible.

Toutes ces solutions techniques avancées font de la JIDÉ une des voitures les plus sûres.

Avec elle, vous ne serez jamais pris en défaut et si hélas cette mésaventure vous arrivait (on n'est pas seul sur la route ...) sachez que nous avons également pensé sécurité et que les essais effectués par l'U.T.A.C. organisme officiel, vous prouvent le sérieux de nos techniques et de notre fabrication.

Empattement .....	2,240 m
Voie de l'essieu AV au sol .....	1,340 m
Voie de l'essieu AR au sol .....	1,290 m
Largeur hors tout .....	1,560 m
Longueur hors tout .....	3,590 m
Hauteur libre au-dessus du sol en charge .....	0,014 m



- Le pilote Jannick Auxéméry l'a découverte et l'a conseillée.
- Le préparateur Roland Trollé l'a perfectionnée.
- Renault Gordini lui a donné des poumons.
- Michelin et les amortisseurs De Carbon lui ont appris à mordre la route.
- SEV Marchall lui a donné la vue et Devil... la voix.
- Girling a tempéré ses ardeurs et Mod'plastia a assuré son confort et votre maintien en conduite rapide.

Ceci fait, Hafa a permis au talent de Jannick Auxéméry de s'exprimer en une magnifique 7<sup>e</sup> place au classement inter du critérium des Cévennes en 1971.

Depuis, les modèles clients livrés ont bénéficié de ces expériences, et notre satisfaction est surtout celle de pouvoir fournir à nos clients des voitures en tous points semblables à celles qui sont utilisées en compétition.



## LA JIDÉ EN COMPÉTITION :

*" Une montée, rien ne se passa, pas le moindre petit travers, Ragnoti c'est fini..., j'attaquai plus fort, toujours rien, aucune dérobade du train arrière, juste une amorce de travers nécessitant une légère correction au volant. Dérouté par la neutralité de l'auto je me laissai aller au plaisir de la trajectoire soignée. Je dois l'avouer maintenant, je n'ai jamais pu mettre la JIDÉ en défaut (...). Le point le plus positif, c'est la tenue de route, on ne peut qu'en faire des éloges. Les voitures à moteur central ne sont pourtant pas réputées pour leur maniabilité. Dans le cas de la JIDÉ ce n'est plus vrai. La voiture est docile, il suffit de bien ajuster sa trajectoire et l'auto fait le reste, il est très rare d'avoir à corriger "*

Jean RAGNOTI  
(*" Echappement " Fév. 72).*

**Vous aviez une " bonne auto " pour courir, avec la JIDÉ vous en aurez une pour gagner.**

*" La voiture est à son point d'homogénéité le plus idéal, puissance, couple, tous ces éléments alliés à l'intelligence de la conception font de la JIDÉ 1600 S version compétition, l'une des plus redoutables voitures de rallyes (...). Je suis sûr qu'avec une caisse allégée et le même moteur, la victoire au Scratch d'un grand rallye serait à sa portée "*

Jean RAGNOTI  
(*" Echappement " Fév. 72).*

### Équipement et Performances

#### EQUIPEMENT

Compteur de vitesse, Compte tours, Températures huile et eau, Pressions huile et essence, Voltmètre, Jauge essence, essuie-glace 2 vitesses, lave-glace électrique, Sièges baquet, Arceau de sécurité, 2 réservoirs d'essence de 30 l. chacun, situés de part et d'autre de la cellule arrière.

#### PERFORMANCES

400 m DA: 13,1 s, 1000 m DA: 25 s  
Vitesse réelle aux 400 m: 165 kmh, aux 1000 m: 211 kmh, Vitesses réelles sur intermédiaires à 7200 t/m: 1<sup>re</sup> 60 kmh 2<sup>de</sup> 86 kmh 3<sup>de</sup> 127 kmh 4<sup>de</sup> 165 kmh 5<sup>de</sup> 211 kmh.

Essais effectués par la revue "Echappement" (Février 72).



### Caractéristiques

#### JIDÉ 1600 S Compétition

#### GRUPE PROPULSEUR :

Moteur type Renault Gordini 807 G 1596 cm<sup>3</sup> à injection indirecte Lucas. Puissance Din: 158 Cv (165 Cv SAE). Version "carburateur" possible.

Boîte Renault type 365 à 5 rapports avec un couple de 9x34 (ce couple peut être modifié à la volonté du client).

Embrayage hydraulique du type 200 DEC renforcé.

Refroidissement: circuit scellé pour l'eau. Radiateur avec ventilateur électrique débrayable. Radiateur d'huile.

#### TRAIN AVANT

Train de R 8 G comprenant le système DANGEL de réglage du carrossage par cames. Amortisseurs De Carbon. Direction à crémaillère de R 8 G (modifiée Ferry).

#### TRAIN ARRIERE

Composé d'éléments du train AV de la R 12. Ressort-amortisseur combiné De Carbon (système employé sur les monoplaces).

Pneumatiques Michelin type Racing.

#### FREINAGE

Système de répartition par palonnier et maîtres-cylindres Girling (utilisé sur les monoplaces). Double circuit de freinage (non assisté). Disques et étriers AV renforcés.



# LES KITS JIDÉ : UNE VOITURE A LA CARTE



**Une JIDÉ ?** C'est à la base un tout homogène et non pas du polyester, un châssis, deux portes, deux capots, le tout en vrac à assembler. C'est une coque en polyester stratifié fibre de verre avec une structure métallique incorporée à la fabrication, composée d'une traverse avant prête à recevoir tous les éléments du train avant.

Ce sont deux portes et deux capots usinés et assemblés sur leurs charnières, un tableau de bord usiné prêt à recevoir ses instruments, un carter de chauffage, une platine d'essuie-glace, un tunnel central, des accoudoirs ainsi que toutes les autres pièces en polyester.

**Une JIDÉ,** c'est une étude de trois ans. C'est un ensemble ne nécessitant que le montage d'éléments pris aux voitures de grandes séries de marque RENAULT.

Les possibilités que nous vous offrons peuvent aller de la formule de base décrite ci-dessus avec ou sans peinture, à la voiture terminée sans mécanique en passant par tous les stades de finition intermédiaires déterminés par votre choix. Les plans de fabrication fournis avec la carrosserie de base vous permettent d'usiner les pièces spéciales ; celles-ci peuvent néanmoins vous être livrées toujours selon votre choix.

Lorsque votre voiture est terminée, nous vous délivrons une carte grise temporaire vous permettant de déplacer votre véhicule pour, d'une part, une vérification par nos soins et d'autre part pour sa présentation et son homologation par le service des mines de votre région pour la délivrance de votre carte grise définitive. (Coût de l'homologation : 15 Frs en timbres fiscaux).

Vous aurez en main une voiture ayant satisfait avec succès à tous les tests de sécurité exigés : choc frontal, choc contre colonne de direction, résistance de l'ancrage des ceintures de sécurité, tenue de route, freinage etc ...

Le châssis à poutre centrale est doublé de poutres latérales de chaque côté des sièges. La partie avant de la carrosserie est interchangeable et forme caisson de sécurité. Un câble d'acier incorporé au stratifié ceinture le pare-brise, les montants, les seuils de portes, formant ainsi un véritable arceau de sécurité.

Un choc frontal (essai effectué en laboratoire par L'U.T.A.C.) a donné les résultats suivants : le plancher, les pédales, les sièges, le tableau de bord et l'ancrage des ceintures de sécurité étaient intacts ; les portes, restées fermées, ont pu s'ouvrir après le choc. On notait un recul de volant de 8,3 cm seulement.

Que faire de votre voiture qui, accidentée doit changer de carrosserie mais dont le moteur marchait si bien ?

La solution nous vous l'offrons et le résultat en sera une voiture neuve ; même mieux qu'une voiture neuve car vous serez assuré de la valeur de votre fidèle compagnon de route : votre moteur.

Un détail non négligeable : les possibilités de crédit à cette solution sont les mêmes que pour les voitures neuves.