

Panhard Racing Team

Magazine

1



L'aventure CHAPPE



HAMPE : le sorcier



Gilberte STEMPERT

SOMMAIRE

Sujets	Page 2
La Dyna X à boîte « Robot »	Pages 3 et 4
L'aventure CHAPPE	Pages 5 et 6
Gilberte STEMPERT	Pages 7 et 8
HAMPE : préparateur Panhard	Pages 9 et 11
PUB Dyna X Monte-Carlo	Page 12



SUJETS

- **AU SALON DE 1951**, était présentée quelques jours avant l'ouverture et pour la première fois sur une voiture française, une boîte entièrement automatique : présentation et essai.
- **CHAPPE** : une petite firme qui s'est taillé une grande réputation de spécialistes en polyester, avec Alpine, D.B. et CD avant de réer son propre modèle à mécanique SIMCA.
- **Gilberte STEMPET** : et son plaisir de courir et que j'avais rencontrée à Montlhéry. Je n'oublierai jamais ses exploits et sa gentillesse, elle et son mari. Elle devait avoir sa place dans le livre d'or des pilotes Panhard.
- **HAMPE** : le sorcier de la mécanique Panhard. Il mit en place un réseau de distribution de pièces spéciales destinées à améliorer, pour la route ou la compétition, le rendement des moteurs Panhard.

PANHARD RACING TEAM

Nom et statuts déposés à la Préfecture du Var

Rédacteur en chef, auteur, conception de la maquette :

Charly RAMPAL

Objectif :

Rassembler à travers ce magazine numérisé les articles mis en ligne sur le site du même nom et transformés en PDF, afin de pouvoir les conserver indépendamment des risques de casse ou fermeture définitive du site après ma disparition.

A cette occasion, certains articles peuvent être complétés.

Vous pourrez aussi imprimer cette version numérique sur votre imprimante ou la stocker dans un dossier sur votre disque dur (ordinateur ou externe).

La publication de ce magazine est mensuelle et chaque numéro comporte quatre articles variés.

Bien entendu aucune rémunération n'est attachée à ce magazine complètement à ma charge intellectuelle de passionné du monde Panhard dans TOUT son ensemble.

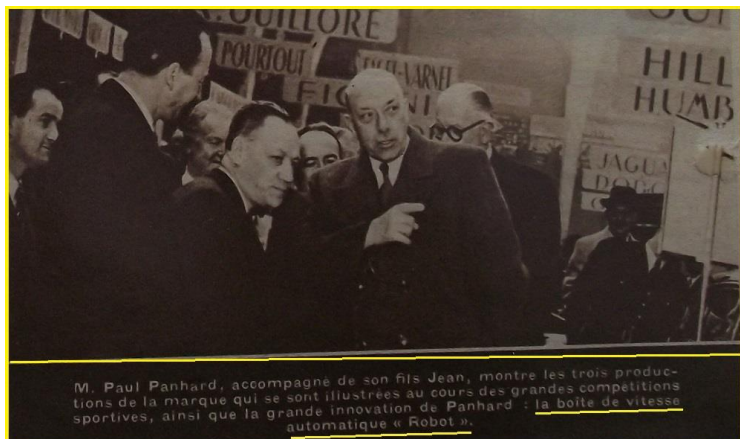
Il est distribué à partir des clubs liés à la mécanique Panhard.



LA DYNA X A BOITE AUTOMATIQUE "ROBOT"

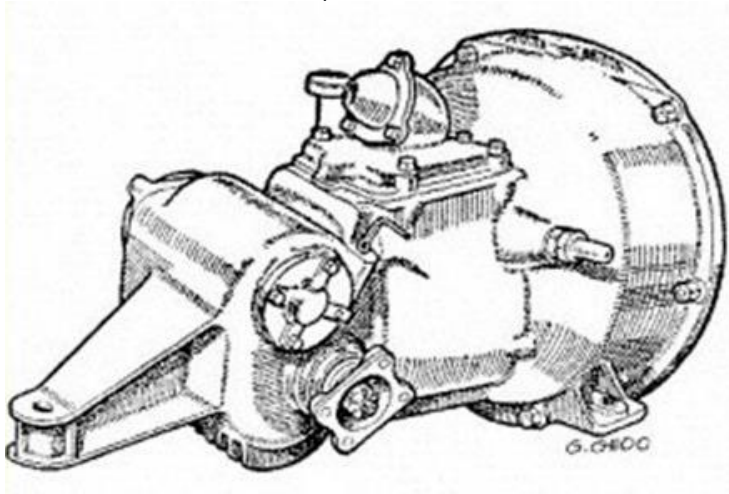
Auteur : Charly RAMPAL

AU SALON DE 1951, était présentée quelques jours avant l'ouverture et pour la première fois sur une voiture française, une boîte entièrement automatique.



M. Paul Panhard, accompagné de son fils Jean, montre les trois productions de la marque qui se sont illustrées au cours des grandes compétitions sportives, ainsi que la grande innovation de Panhard : la boîte de vitesse automatique « Robot ».

Associé à la boîte Kreis (devenue Robot chez Panhard), le bicylindre ne change pas beaucoup d'aspect à l'exception de la partie cylindrique importante qui apparaît à l'arrière du moteur et devant la boîte automatique.



Cette nouvelle transmission devait être adoptée pour les Dyna, à partir d'une licence prise en Allemagne.

Elle comporte trois vitesses dont la commande entièrement automatique dépend de la position de l'accélérateur et de l'allure du véhicule.

Chez Panhard, on a amélioré le dispositif en complétant les trois vitesses automatiques par un rapport supplémentaire pour le démarrage en côte.

QUELQUES UNS DES AUTRES AVANTAGES DE LA BOITE PANHARD « ROBOT »

Les changements de vitesses prématurés étant une cause d'usure et les changements de vitesses tardifs une cause de

consommation d'essence exagérée, on conçoit que le changement de vitesse automatique, qui toujours s'opère au moment opportun, soit un facteur d'économie très appréciable.

La roue libre, d'autre part, économise également l'essence et la mécanique.

Les invalides, amputés d'un bras ou d'une jambe, peuvent de nouveau conduire en toute sécurité.

Les engrenages travaillent dans les meilleures conditions.

Les démarrages brutaux, qui usent les pneus, sont impossibles.

Les risques d'accidents sont sensiblement réduits avec les boîtes automatiques, à telle enseigne qu'aux Etats-Unis les compagnies d'assurance accordent, des dégrèvements aux voitures munies de ces perfectionnements.

Cette même brochure Panhard donne les impressions du conducteur à son volant :

AU VOLANT D'UNE DYNA MUNIE DE SA BOITE " ROBOT "

comportement et impressions du conducteur

J'ai pris place au volant. A mes pieds, deux pédales seulement : celle de l'accélérateur et celle du frein car la pédale d'embrayage n'existe plus. Au tableau, un levier très accessible, pouvant prendre cinq positions :

- Point mort
- Marche avant
- Marche arrière
- Frein moteur
- Première basse

La position normale de ce levier, à l'arrêt » est le point mort. Je place le levier sur « marche avant », je mets le contact et j'actionne le démarreur, opérations communes à toutes les voitures. Le moteur tourne au ralenti, je suis prêt à partir.

Pour démarrer, il suffit d'accélérer : la voiture se met immédiatement en marche et, selon que j'accélère plus ou moins, j'obtiens un démarrage rapide ou lent, mais toujours sans aucun à-coup.

Je roule sur la route qui conduit à la montagne où mon essai se poursuivra.

Les deux mains sur le volant, le pied gauche au repos absolu, les yeux surveillant la route, j'accélère jusqu'à 130 à l'heure.

Les changements de vitesse successifs ont lieu aux moments opportuns, automatiquement et sans bruit, je les distingue à peine.

A l'approche d'un passage à niveau fermé, je relève le pied de l'accélérateur et les vitesses redescendent, comme elles sont montées, automatiquement et sans bruit.

Je repars avec ce même geste unique du pied droit appuyant sur l'accélérateur.

A mi-côte, la boîte se met en troisième, à l'endroit précis du virage où j'aurais pris moi-même cette vitesse.

Une voiture roule à vive allure devant moi : me laisser-t-elle passer ? Non, semble-t-il, et nous nous trouvons bientôt côte à côte.

Cette position ne peut se prolonger sans danger. Que faire ? Je puis lever le pied de l'accélérateur pour y reprendre ma droite, derrière la voiture, mais je préfère appuyer à fond sur l'accélérateur car ce geste, avec la boîte Robot, met en prise instantanément et automatiquement la vitesse inférieure... ce qui me permet un dépassement rapide.

Le conducteur de la voiture dépassée a certainement tenté, lui aussi, de rétrograder de vitesse, mais, n'ayant pas la boîte Robot, il a perdu quelques secondes pour effectuer les manœuvres classiques : saisir le levier de changement de vitesse, débrayer, passer la vitesse inférieure, embrayer...

Sa main droite a dû nécessairement abandonner la direction, geste imprudent en pareil cas. Quant à moi, je suis resté les deux mains sur le volant.

Voici, pendant de nombreux kilomètres, la pente douce du plateau. Le paysage est beau, je ne suis pas pressé

C'est bien le moment d'apprécier les agréments de la roue libre qui, par surcroît, procure une économie d'essence et repose la mécanique.

Avec la boîte Robot on roule normalement en roue libre jusqu'à la troisième exclusivement, c'est-à-dire de 0 à 75 km/h

Voulant utiliser le moteur comme frein, deux solutions me sont offertes : - Si je désire utiliser ce frein moteur avec la quatrième, je n'ai aucune manœuvre à opérer : le frein moteur agit d'office.

Si je désire utiliser le frein à une vitesse inférieure, j'accélère légèrement et je place le levier sur la position « frein moteur ».

Sur une côte, en bordure du précipice, je m'arrête et descends de voiture, sans mettre le frein.

Cela est normal avec la boîte Robot qui comporte un ingénieux système de blocage automatique, d'une sécurité absolue, empêchant la voiture de reculer quelle que soit la pente.

Mon départ sur cette côte très dure et dangereuse s'opère paisiblement en appuyant sur l'accélérateur, comme si j'étais en palier et sans que j'ai à effectuer aucune des manœuvres classiques qui sont la terreur des candidats au permis de conduire et des débutants.

Je veux, sur cette même route étroite et dangereuse faire demi-tour. Cette opération s'effectue de la façon la plus simple et toujours avec la plus absolue sécurité en me servant des positions du levier « marche-avant » et « marche-arrière ».

Si j'avais devant moi un très mauvais terrain : par exemple la boue ou du sable d'une piste coloniale, la neige épaisse ou la côte abrupte d'un chemin de montagne, je franchirais ces obstacles en plaçant mon levier à la position « première-basse ».

Cette boîte Robot qui, ainsi que nous venons de le constater, agit automatiquement sans jamais se tromper, peut cependant se soumettre aux initiatives du conducteur si ce dernier le désire : elle n'impose pas sa volonté à qui veut, dans certains cas, conserver le commandement des vitesses.

Si par exemple, le conducteur désire, pour une raison quelconque, changer lui-même de vitesse sans attendre l'automatisme, il le pourra par un mouvement très simple : « relever le pied de l'accélérateur et l'abaisser ».

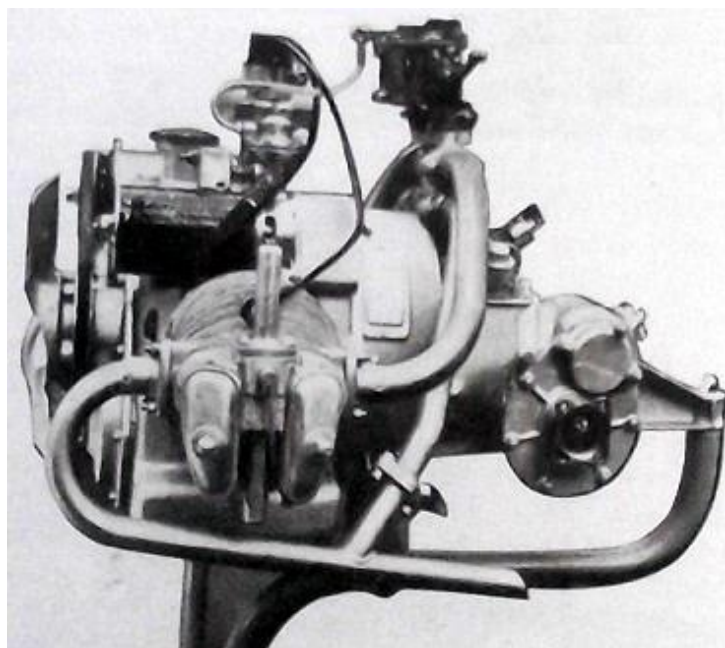
Il me reste à traverser la ville au retour en choisissant à dessein les rues à circulation intense.

J'y fais les constatations complémentaires suivantes :

- je peux rouler très lentement dans une file en avançant pour ainsi dire centimètre par centimètre et cela sans à-coup.
- Mes démarrages au feu vert et mes dégagements sont extrêmement rapides.
- J'apprécie la ville, plus encore que sur la route, la liberté d'esprit que donne la boîte Robot. N'ayant pas à me préoccuper de ma mécanique, toute mon attention peut être concentrée sur la circulation.

On peut conclure qu'un tel perfectionnement marque un progrès considérable dans l'agrément de conduite et dans la sécurité.

Une fois encore, Panhard est arrivé trop tôt dans les innovations techniques et le projet fut abandonné en 1953 à cause d'une mise au point plus laborieuse que prévu.



L'AVENTURE CHAPPE (C.G.)

Auteur : Charly RAMPAL

L'aventure Chappe avait commencé bien avant-guerre comme ateliers de carrosserie, à Saint-Maur La Varenne, sous la houlette du père, réalisant déjà des cabines de camions d'incendie pour Delahaye.

Au sortir de celle-ci, ils mettent le doigt dans la compétition grâce à Charles Pozzi qui leur demande de carrosser et... re-carrosser, par suite d'accidents, en duralumin sa Delahaye sport puis a Talbot 4,5l.

L'entreprise était familiale, puisque les fils Chappe étaient au nombre de trois : Abel, Albert et Eugène.

Déjà, Jean Gessalin, le neveu d'Albert Chappe, hyper doué à moins de 20 ans, dessine le très joli spider 4cv de Michel qui s'impose au Bol d'or.



Puis, un peu plus tard, il dessine un coupé sur base de la 4cv. Jean Escoffier, le riche beau-père de Jean Rédélé, le découvre et décide de lui en commander quelques uns. Après des modifications esthétiques, il donnera jour à la première Alpine 106.



« Pour travailler l'aluminium, il fallait des tôliers formeurs pas toujours faciles à trouver. On pensait que le polyester était le matériau d'avenir, facile à travailler et donc idéal pour les petites séries.

On a commencé avec une résine américaine étonnante et très chère, et avec un tissu de verre plus pratique..

Ainsi, grâce à Escoffier, qui nous a payé d'avance, on a pu réaliser, c'est-à-dire mouler, poncer, peindre, garnir, monter le faisceau, les sièges, le tableau de bord d'une série de 24 Alpine A106 sur les quelles il montait la mécanique Renault.

Cette voiture a été présentée au salon de Paris 1955 où elle a rencontré un grand succès, d'autant plus qu'elle était livrable immédiatement ».

ALPINE, DB et CD

C'est le début de la belle aventure.

L'Alpine A106 plait. Chappe et Gessalin en réalisent deux par semaine.

De son côté DB contacte Albert Chappe pour qu'il fabrique un nez en polyester, plus facile à réparer, pour ses Monomills. Puis, il y a la 2cv UMAP.

Au début des années soixante, face aux commandes, les ateliers sont devenus trop petits.

Chappe cherche un grand terrain qu'il trouve dans la zone industrielle de Brie Comte Robert en Seine et Marne, rue du Coq Gaulois. Ce fameux coq qui deviendra l'emblème de la marque CG.



La petite firme s'est taillé une grande réputation de spécialistes en polyester.

Alpine fait de nouveau appel à eux pour construire le coupé 2+2 puis la GT4.



Bonnet pour sa DB Le Mans, puis pour les protos des Djet du Mans 62.



La même année, ils réalisent les Panhard CD



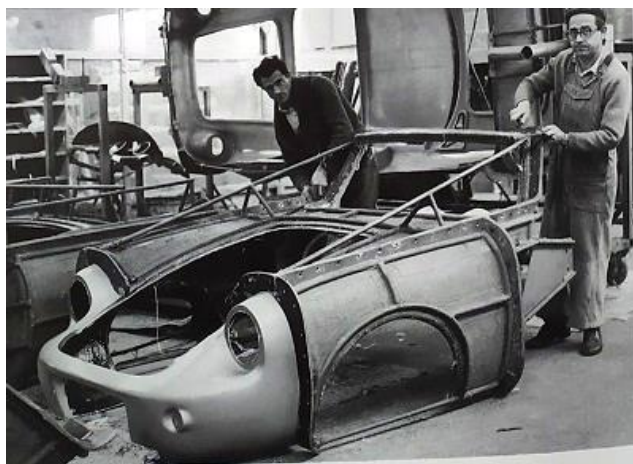
C'est à cette occasion qu'ils font connaissance du jeune Bernard Boyer qui épousera plus tard une des filles d'Albert.

CG est bien une affaire de famille.

D'ailleurs, c'est CG qui se chargera de la réalisation des 160 coaches CD Panhard terminés chez Velam.

Une année, C et G avaient en même temps Alpine, René Bonnet et CD qui étaient concurrents. Ils devaient avoir des ateliers fermés pour qu'ils ne voient pas ce que faisait l'autre !

Pour en terminer avec les voitures qui précéderont la Simca C.G., il faut encore signaler les fabrications des caisses des D.B. Le Mans. Tout le montage sera ensuite assuré chez D.B. à Champigny.



A force de travailler pour tout le monde, on s'en doute, la famille Chappe et Gessalin commence à se poser la question de confiance : « Pourquoi pas nous ? »

D'autant qu'à l'époque, il y a un petit marché autour de la voiture sportive dérivée de la série.

Renault est « en cheville » avec Matra et Alpine, CD travaille avec Peugeot.

Il ne reste que Simca dont la mécanique de la Simca 1000 se prête bien à la réalisation d'une petite voiture sportive.

CG, qui a déjà travaillé avec la firme de Poissy en 1959, décide de construire un petit cabriolet dont la rareté en France laisse entrevoir un créneau intéressant.

La voiture, baptisée logiquement CG, est présentée au Salon de Paris 1966.

Ce sera le succès que l'on sait !

Les établissements CG apportaient un soin particulier à la construction de ses voitures, une solidité dans le polyester qui faisait passer le test du crash sans problème. Le châssis était très rigide et le fini de la peinture, impressionnant.

« Sincèrement, je crois qu'elles étaient mieux faites que l'Alpine ».

Aujourd'hui, plus rien de cette belle aventure.

Jean Gessalin est parti tellement écoeuré qu'il voulait brûler toutes ses archives !

La guerre du Kippour fut très mal aux petits constructeurs. Embargo sur le pétrole, flambée des prix.

On limite le chauffage à 18°, on interdit l'éclairage de nuit, on limite à vitesse à 90 et le sport automobile est interdit !

Conséquences, ce coup de frein a été fatal aux petites marques, celles qui vivaient dans l'ombre du sport automobile.

Pour CG, les commandes se sont arrêtées brutalement. Les caisses des voitures s'empilaient dans l'usine.

A 60 ans et 45 ouvriers qu'il ne pouvait plus payer, Chappe décide, après avoir réglé tous ses fournisseurs de renoncer en mai 1974.

Simca aidera bien CG à vendre ses stocks, mais le ressort est cassé et la belle aventure se termine.

Chappe part vers le midi et ne voulut plus entendre parler d'automobile.



Gilberte STEMPERT : Courir de plaisir

Auteur : Charly RAMPAL

La Barboni, vous connaissez ? Non ?

Mais si, rappelez-vous le temps des courses VEC dans les années 80 / 90 vous avez vu ce petit coupé blanc à bandes blanches mené avec dextérité par Denise Philippe ! Un petit coach en aluminium d'une allure très année cinquante, propulsé par un 850 Panhard vitaminé par son mari Georges !

Mais avant d'en arriver là, cette berlinette fut la monture préférée de Gilberte Stempert.

Remontons dans le temps pour nous apercevoir que Gilberte Stempert est née le 6 novembre 1915 à Clermont-Ferrand de M. et Mme Contamine. Dès le lendemain, elle regagnait ses parents nourriciers au pied du Puy de Dôme à bord d'une De Dion Bouton.

En effet, son père est à la guerre et sa mère très malade. C'est peut-être là que le virus de l'automobile la pique, pas encore vaccinée aux sottises qui ont fait de nos voitures des objets ménagers !

En 1926, la famille Contamine doit regagner la Côte d'Azur, son père ayant besoin de l'astre méridional pour soigner les bleus que la guerre a fait à son âme. Cette fois-ci le moyen de transport ayant pris la forme d'une Donnet-Zedel.

Entre le ski et l'auto, Gilberte hésite : deux profondes passions que l'amour pour Raymond Stempert fera basculer vers la seconde. Cet amour qui l'habillera de blanc en décembre 1936. Aussitôt, elle passe son permis, sans problème, douée déjà dans une époque où la tendance n'est pas encore au féminisme !

Au contact de son mari, bricoleur, doué en mécanique et bon pilote, elle apprend ce que « bouger » veut dire.

L'allure est trouvée : sport et élégance.

Mais pas moyen d'exploiter à fond le belle Hotchkiss de son mari : la guerre est encore là ! il faut ressortir les vélos et pour « bouger », il reste le ski !

La saison s'ouvre sur les neiges d'Auron. Son talent sur deux étroites planches et son côté acrobate du volant, laisse un certain Louis Chiron, venu là skier en voisin ; admiratif.

Jean Marais est là aussi, mais lui ne se contente pas de simples compliments de bon aloi, il propose à Gilberte de doubler une scène automobile dans un de ses films. Elle ne se fait pas prier et se complait dans cette ambiance chaleureuse.

En 1943, son activité est ralentie par la naissance de sa fille.

En 1946, elle rencontre Jean-Pierre Wimille venu jouer le starter d'une compétition de ski à Auron.

Mais le tournant de sa vie sportive restera l'accident de ski qui, en 1948, l'éloignera définitivement de toute compétition dans cette discipline.

Alors, tout naturellement elle quitte les bâtons pour le volant.

Elle se fait la main... et les bras... au volant d'une traction lors d'épreuves régionales. Mais la véritable révélation sera la Panhard Dyna X ! Les caractères de cette petite auto calquent exactement les siens !



En effet, c'est dans les descentes des cols que Gilberte retrouve ses sensations de skieuse.



La Dyna X se prête à merveille à son tempérament, à sa dextérité, à son talent d'équilibriste.

La petite « pan-pan » saute de virage en virage avec agilité et légèreté. Les cols sont dévalés à toute allure.

Chiron lui-même est époustoufflé, et pourtant, elle court uniquement pour le plaisir, en détente, ne supporte pas la pression et ne veut en aucun cas sacrifier sa vie de famille, ni son magasin de vaisselles qu'elle possède à Cannes, allant même jusqu'à la composition artistique.

Ses voitures n'ont jamais été des Top-modèles, c'est celles que son mari n'utilise plus.

Mais de toutes, c'est la Dyna X carrossée en 1953 par Barboni à la demande de M. Stempert, qui reste sa préférée et de très loin !

Elle ne la prend en main qu'en 1955, la voiture a deux saisons de course, dont une 22ème place au Mans 1953 et une 2ème de catégorie aux Mille Miles de 1954.

Elle attaque la saison 55 dans l'Ecurie « Ile de France » dirigée par René Cotton. Elle a pour camarade : De Cortance, Chancel, Houel, Becquart, Lemerle,...pour les plus connus.

L'ambiance est excellente et sa frimousse blonde devient célèbre grâce aux Mille Miles où elle fait une course d'anthologie, sans navigateur, se frayant un passage au milieu de tifosi déchaînés. La petite Barboni-Panhard est dans la zone rouge sur tous les rapports de boîte. Gilberte se classe 4ème au général et première de sa classe, malgré de multiples arrêts à cause d'une consommation d'huile excessive : l'exploit !



A la remise des prix, les plus grands se précipitent pour la féliciter, et... pour l'embrasser. Ils avaient pour nom : Fangio, Moss, Castellotti,...



Puis se précipitent : Liège-Romeliège, Le Marathon de la Route...

L'usine Porsche la courtise, ainsi que d'autres grandes marques. Mais sa famille passe avant tout et sa santé lui joue quelques tours.

Lorsque je l'avais rencontré au Castelet fin des années 80 où elle venait nous voir courir, son dynamisme était resté intact, son élégance aussi : la vraie classe ! Les années n'avaient que peu de prise sur ce bout de femme.



Aujourd'hui, je l'ai perdu de vue, mais je n'oublierai jamais ses exploits et sa gentillesse, elle et son mari. Elle devait avoir sa place dans le livre d'or des pilotes Panhard.

HAMPE : sorcier mécanique Panhard

Auteur : Charly RAMPAL

C'est Jean-Baptiste Hampe qui, en 1953, ouvre ce qui va devenir l'affaire familiale jusqu'en 1994 : le « Central Garage » au 67 de la rue Jules Guesde à Bondy, en Seine-St-Denis, sous l'enseigne Panhard, Jean-Baptiste ayant lié amitié avec DEUTSCH et BONNET.

Il en naît rapidement un réseau de distribution de pièces spéciales destinées à améliorer, pour la route ou la compétition, le rendement des moteurs Panhard. Le goût affiché du grand-père Hampe pour la compétition portera ses fruits.

Mais l'amélioration des moteurs Panhard qui fait l'objet de ce récit et ce de plusieurs façons.

D'abord par l'augmentation du taux de compression, le travail des entrées / sorties (admission/ échappement), l'installation d'un double allumage, la pose d'un collecteur d'admission recevant 2 carburateurs Zénith double corps, plus des résonateurs.

Rappelons que la résonance est un phénomène selon lequel certains systèmes physiques (électriques, mécaniques...) sont sensibles à certaines fréquences. Un système résonant peut accumuler une énergie, si celle-ci est appliquée sous forme périodique, et proche d'une fréquence dite « fréquence de résonance » ou « fréquence naturelle » ou fréquence propre.

Soumis à une telle excitation, le système va être le siège d'oscillations de plus en plus importantes, jusqu'à atteindre un régime d'équilibre qui dépend des éléments dissipatifs du système, ou bien jusqu'à une rupture d'un composant du système.

Les résonateurs sont calculés pour créer un phénomène de résonance qui améliore les performances du moteur en diminuant la consommation et la pollution.

Cette résonance réduit partiellement les gaz imbrûlés et augmente la compression dans le cylindre.

Le phénomène de résonance n'est rien d'autre que cet effet d'accumulation de l'énergie en injectant celle-ci au moment où elle peut s'ajouter à l'énergie déjà accumulée, c'est-à-dire « en phase » avec cette dernière.

L'amélioration porte encore sur le remontage au cours duquel un équilibrage du poids des pistons et des volumes des chambres de combustion est alors fait avec grands soins. Ceci était connu à l'époque mais peu d'atelier étaient capables de bien réaliser.

Ensuite par une augmentation de la cylindrée en 1.000 et 1.100 cm³ (il y avait eu les 954 chez DB, mais là, Hampe va plus loin) et enfin par une amélioration du graissage et du refroidissement. Nous allons donc commencer par là.

Le moteur Panhard d'après-guerre dans sa dernière évolution avait une forte tendance, lorsqu'on le poussait au maximum, de chauffer un peu trop.

Ce qui entraînait souvent un serrage des pistons. Pour palier à ces inconvénients, Hampe imagine et réalise le système suivant :

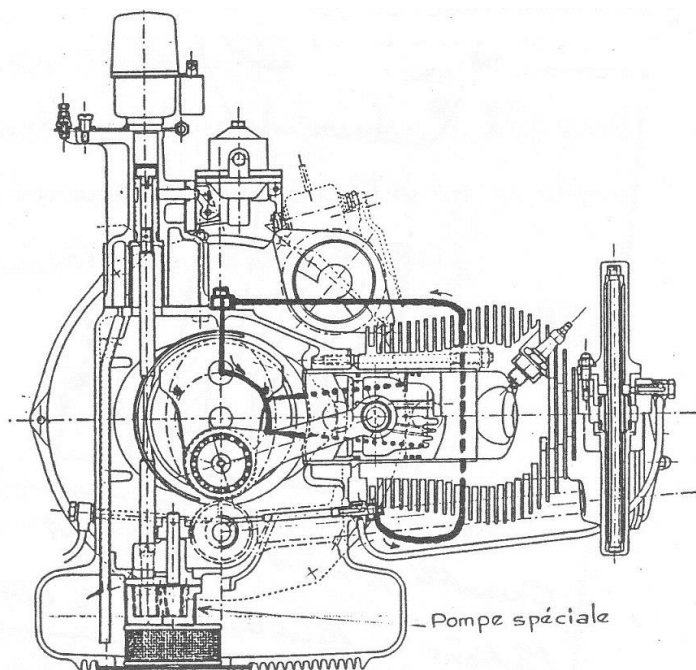
Une circulation d'huile, à l'aide de deux jets, vient arroser la tête de bielle et le fond du piston, un des endroits le plus chaud du moteur.

Pour réaliser ceci, il faut d'abord une pompe qui puisse avoir le débit et la pression suffisante. La pompe d'origine qui a un débit de 0,7 cm³ tours a été remplacé par un modèle ayant des pignons plus longs et d'un module plus grand. On doit au moins avoir 5 fois le débit et autant sur la pression.

Puis un circuit de circulation qui est pris aux sorties d'huile latérales du moteur, à l'aide d'une canalisation, vient en haut du carter au droit de chaque palier du vilebrequin.

Là, le cheminement passe dans le carter jusqu'à la bague extérieure du roulement, une gorge dans la portée en contourne une partie et ce aussi bien à l'avant qu'à l'arrière et se termine par deux ajustages percée directement d'une part dans la partie du carter servant de palier avant, et d'autre part dans le palier arrière.

L'explication n'étant peut-être pas très claire, un dessin de la demie-circulation d'huile, ci-après, permettra de mieux comprendre : cliquez sur l'image pour l'agrandir.



Ce système amène donc une bonne quantité d'huile sur la partie intérieure du piston. En plus d'une amélioration de la lubrification, on transforme l'huile en fluide caloporteur. Si l'on désire exploiter un peu la puissance du moteur, il faut absolument refroidir cette huile.

Pour cela, les transformations Hampe comportaient très souvent l'adjonction d'un carter dont la paternité revenait à Deutsch et Bonnet qui, en plus du refroidissement permet d'augmenter un peu la quantité d'huile et d'éviter le déjaugage.

Un radiateur sur le circuit d'huile complétait ou remplaçait le carter.

En ce qui concerne les augmentations de cylindrée, le seul point sur lequel on puisse jouer est l'alésage. En effet, on voit mal étant donné la place, comment augmenter la course.

Donc, le diamètre de l'alésage est augmenté en fonction de la cylindrée désirée soit par exemple 92 mm pour une cylindrée totale de 1.000 cm³. Les pistons utilisés étaient non pas bombés mais plutôt à deux pentes. Les chemises ont un diamètre en conséquence ce qui demande pour les mettre en place un réalésage du cylindre culasse et un travail pour rejoindre la chambre de combustion.

Dans la version 1.100 cm³, on voit des blocs moteurs avec une tige de renfort au-dessus du palier avant ce qui laisse à penser que l'on était arrivé à la limite de résistance du bloc.

Hampe avait plusieurs stades de préparation qu'il commercialisait pour ses clients :

1 - Moteur 848 cm³ :

Modification du circuit de graissage et de refroidissement dans le carter moteur.

Agrandissement et polissage des passages des gaz, transformation de cylindres.

Mesure et équilibrage des chambres de combustion.

Double carter inférieur.

Gain = 10 km/h + sûreté de ne pas gripper les pistons à haut régime.

Coût de l'époque = 1.500 Fr

2 - Transformation en 1.000 cm³ :

Modification du circuit de graissage et de refroidissement dans le carter moteur.

Arbre à cames spécial

Cylindrée augmentée mais conservant les 5cv fiscaux.

Gain : puissance et souplesse à bas régime + haut régime augmenté = 15 à 20 km/h.

Coût de l'époque = 2.500 Fr en 1.100 = 2.700 Fr

3 - Transformation en 1.000 cm³. « plus » :

Modification du circuit de graissage et de refroidissement dans le carter moteur.

Tubulure à 2 carbu double corps

Arbre à cames spécial

Double allumage

Arbre à cames spécial

Volant moteur allégé

Boîte de vitesse avec couples spéciaux

Gain = 180 à 200 km/h sur un CD

Coût à l'époque = 6.000 à 6.500 Fr

Le double allumage peut se monter sur les deux autres stades au prix de 5.00 Fr ainsi que la plate-forme avec 2 carburateurs + résonateurs + filtres + mise au point pour 1.600 Fr.

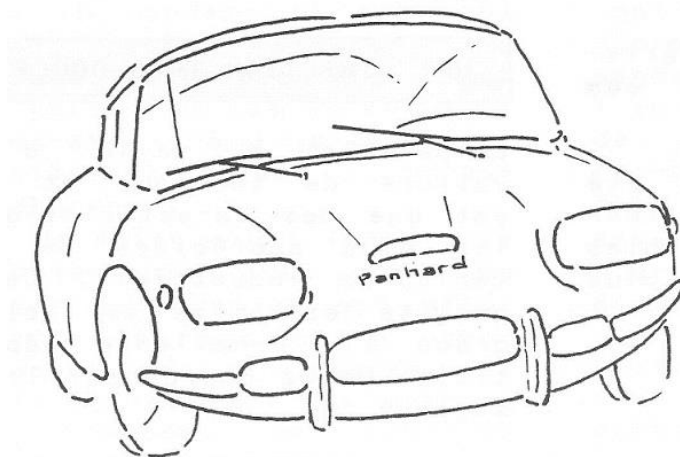
Le CD Hampe ainsi équipé avait atteint les 220 km/h sur l'anneau de vitesse à Montlhéry et le kilomètre départ arrêté en 29 secondes.

Pour terminer un peu d'historique : les ateliers de la rue Jules Guéde à Bondy ont modifié ainsi 126 moteurs dont 18 en 850, 20 en 954, 72 en 1.000 et 16 en 1.100 cm³.

Le dernier numéro étant destiné à M. Hampe le 13 mars 1963.

Le dernier date du 15 janvier 1973

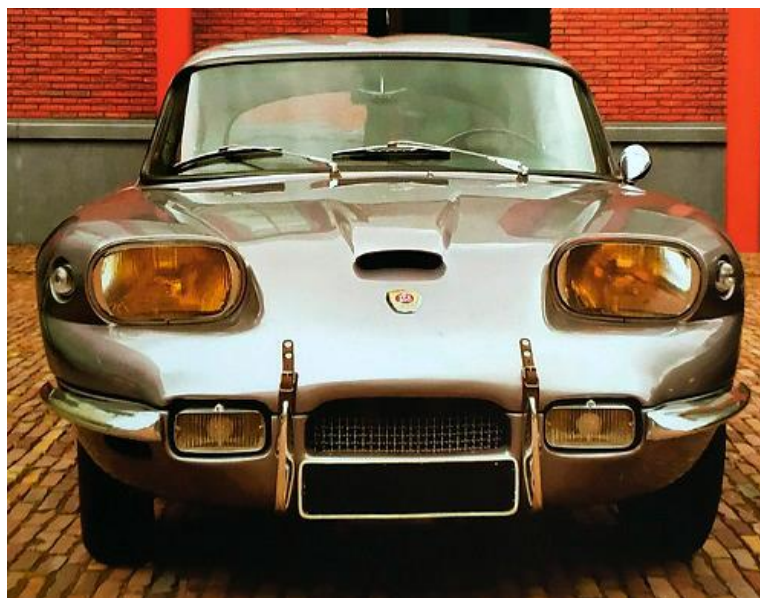
En plus de ces transformations sur les moteurs Panhard, l'on trouvait auprès de Hampe des modifications sur les longueurs de boîte et de carrosserie sur le CD : un capot avant avec les phares à iodes du cabriolet Peugeot 204, une amélioration dans la fixation des joues arrière.

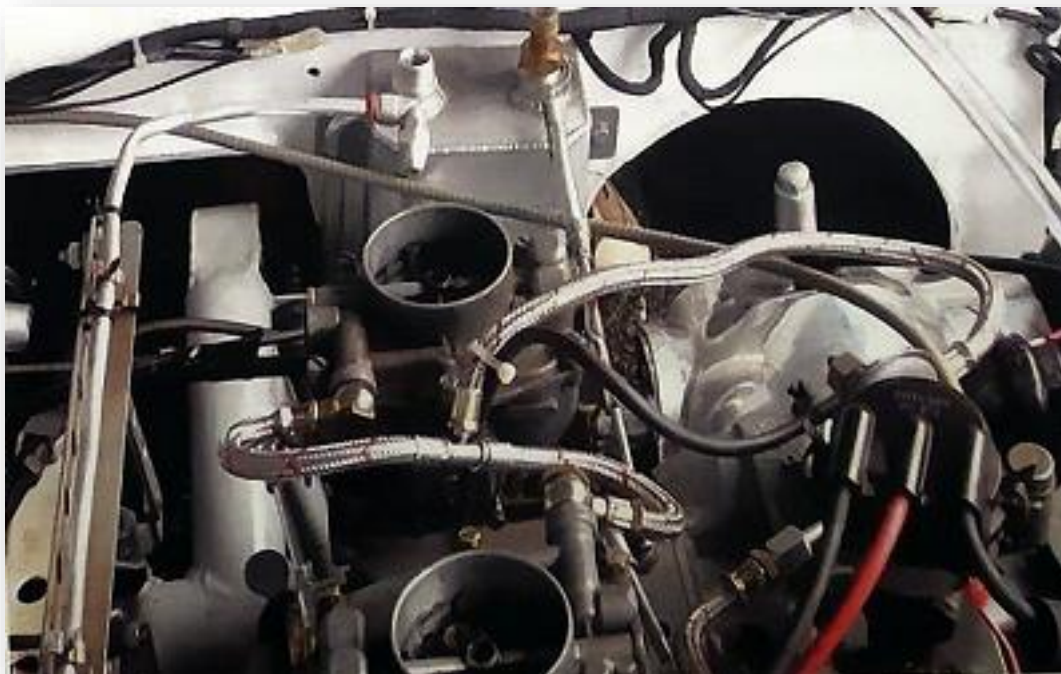


Et sous l'impulsion de « Jacky » Hampe bien sûr) des réalisations de monoplaces en diverses formules dont une avec un moteur central Panhard.

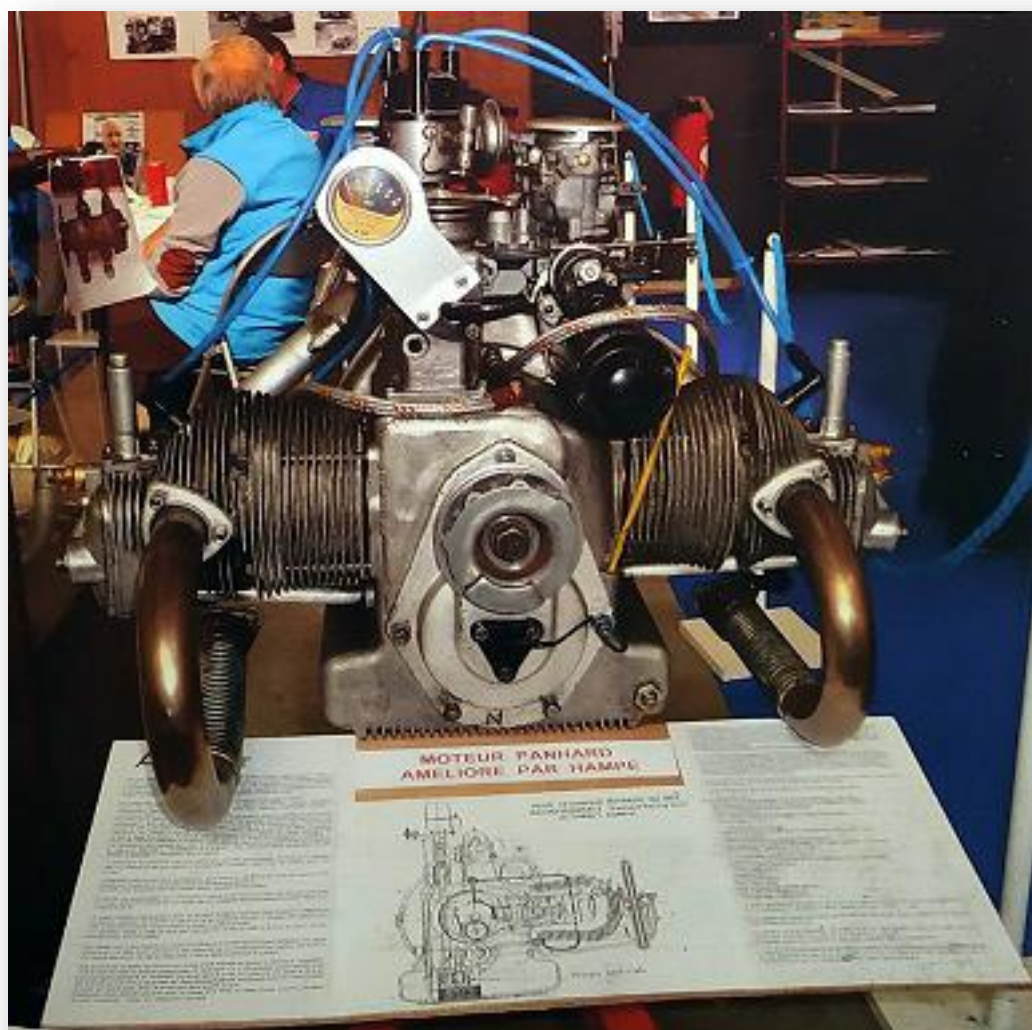
A la fermeture de la maison Panhard, Jean-Baptiste et ses deux fils, Jacques et Guy, prennent le panonceau Renault, et l'esprit de la course continuant de souffler sur le garage – les deux frères ont couru en Monomill et en Formule Junior, notamment sur Lola Panhard, lorsqu'ils appartenaient à l'écurie Montlhéry – « la tribu » commence à construire des monoplaces équipés du moteur de la Régie. Le radiateur d'eau dans l'aileron au-dessus du moteur est caractéristique des Hampe.

Mais ceci est une autre histoire





MONTAGE DES DEUX CARBU DOUBLE CORPS SUR TUBULURE SPECIALE



RALLYE DE MONTE CARLO



RALLYE DE MONTE-CARLO
Catégorie 750 cc

PREMIER
DEUXIEME

{ VAN DER HEIJDEN
{ LANGESTRAAT
{ LAPCHIN
{ PLANTIVAUX

RALLYE DE SUÈDE

PREMIER

DU CLASSEMENT PAR MARQUES
3 VOITURES GROUPEES

DYNA
PANHARD