

Panhard Racing Team

Magazine

2

Le Junior



compétitions Historiques



Alain Gawski



Naissance du Tigre



Une histoire d'amour

SOMMAIRE

Sujets	Page 2
Le Junior en compétitions V.H.C.	Pages 3 à 6
Alain Gawski	Pages 7 et 8
Panhard lâche son fauve	Page 9
Panhard préconise B.P.	Pages 10 et 11
Junior VHC Angleterre	Page 12



SUJETS

- **JUNIOR VHC** : Le Junior n'avait pas au départ en 1951, vocation à faire de la compétition, mais que son propriétaire reste jeune, comme le voulait le slogan. Portant, certains y ont cru !
- **Alain GAWSKI** : Monument du V.H.C. des années 80/90. Plusieurs fois Champion de France et locomotive du plateau MEP-Monomill.
- **Mars 1959** : La naissance du Tigre. Focus sur sa présentation.
- **Panhard et BP** : une véritable histoire d'amour.

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.



Le Junior en compétitions V.H.C.

Auteur : Charly RAMPAL

Comme la 24CT et la Dyna Z1, le Junior a couru (et court encore en Angleterre, dans les compétitions Historiques de la F.I.A.. dans les années 70 / 80, principalement aux mains de Jean Krenzer, un Alsacien de talent. Là, c'était du sérieux.

C'est la photo mise en couverture.

Hélas, peu de modèles coururent en compétition, il faut dire que les berlines Z1 et même PL17 étaient plus performantes, mais surtout véhiculaient une image plus proche de grand public auquel elles étaient destinées.

Mais, ce petit roadster, pour l'avoir vu évoluer à Monthléry et aux 24h de Dreux aux mains de Jean-Paul Lefèvre, a tout de suite attiré ma sympathie.

Et bien préparée par ce dernier, il mérite de figurer au tableau d'honneur des modèles sportifs à mécanique Panhard.



Présenté en 1951, ce petit roadster adopte une forme parallélépipédique qui n'est pas un canon de la beauté. Mais il a eu l'avantage de drainer des acheteurs jeunes ou qui voulaient le rester...!

Je ne reprendrai pas ici l'historique de ce modèle, car Bernard Vermeylen l'a fait bien avant et beaucoup mieux. Mais l'objectif du site du PRT étant la compétition, attachons nous à décortiquer la préparation de la voiture de Jean-Paul Lefèvre.

LA PREPARATION

La base est un modèle de 1954 qui a reçu des silentbloks au-dessus du carter d'embrayage. La voiture a été désossée et complètement remontée en puisant largement dans une banque de pièces de 24CT. C'est ainsi que les trains avant et arrière, le moteur et la boîte et d'autres bricoles proviennent de la dernière production de Panhard.

L'amélioration de la tenue de route dans cette configuration était incontestablement améliorée : la 24 étant un modèle de perfection

à ce niveau. Mais avec cet équipage, on ne peut pas monter la colonne de direction telle que. Jean-Paul a dû découper la colonne, pour l'ajuster sur le Junior. Après plusieurs essais infructueux, il a fini par obtenir un résultat cohérent, même s'il lui a fallu légèrement échancre le berceau.

Deuxième souci : l'amortissement. Jean-Paul voulait un léger carrossage négatif à l'avant pour avoir un train directeur mieux guidé. Il a donc commencé par modifier la lame maîtresse, avant de s'attaquer à la suspension proprement dite, car il voulait monter des amortisseurs télescopiques. Il a donc utilisé au départ le montage inférieur prévu sur les 24. Mais en roulant, le train avant avait tendance à s'ouvrir !

Il a donc été obligé de réaliser un bras, prolongé par un fer plat en bout. Mais ça pesait un poids dingue et de plus ses amortisseurs talonnaient. Il a donc tout refait en tubes et désaxé la fixation du pied d'amortisseur pour que le débattement de celui-ci soit plus important.

Seul inconvénient : comme la roue remonte un peu plus, il bouffait du pneu sur l'extérieur, parce qu'ils viennent frotter contre le bord de l'aile.

Pour l'arrière, Jean-Paul a conservé l'essieu rigide du Junior, mais en le modifiant pour y adapter les flasques et les tambours de 24 : les flasques de 24 avec les moyeux du Junior ne passaient pas à cause des roulements plus petits.

Il a ensuite soudé une plaque pour recentrer tout ça. Enfin, pour que les roulements travaillent toujours dans l'axe, il a rajouté une barre transversale, fixée à la carrosserie et sur le bout du « V » derrière le moyeu, afin de guider un peu mieux le train arrière en appui.

C'est d'autant plus important que, lorsqu'on voit le montage d'origine et la longueur du bras de suspension, on est obligé d'avoir du jeu au niveau des roulements.

Là, les bras restent quasiment en ligne.

Parallèlement, Jean-Paul a conservé les amortisseurs Houdaille (supprimés dans un premier temps, c'était trop mou), mais il leur a adjoint des amortisseurs télescopiques.

Les pattes de fixation inférieures sont reprises sur une 24 et soudées sur les bras. Pour la fixation supérieure, il a fallu usiner une équerre en tôle de 8 mm d'épaisseur avec un support.

Cette série de modifications change radicalement le comportement du Junior qui devient phénoménal sur le sec. L'auto est littéralement accrochée à la route.

COTE MOTEUR

L'admission est confiée à un carburateur double corps Zénith 38 NDIX, venu en droite ligne de la 24, mais avec des gicleurs de ralenti plus gros : 50 au lieu de 45.

Une petite plaque est fixée sur le carter juste devant lui, pour éviter le phénomène de percolation. Par contre Jean-Paul a modifié les

conduits d'admission au niveau des cylindres : il a remplacé le système avec bride, plaque et joint entre les deux par une durite, donnant au montage de la souplesse.

De même, côté raccordement du tube d'admission au niveau du boîtier, sous le carbu, Jean-Paul a soudé une bride pour supprimer le joint torique et intercaler deux joints papier. Ainsi, il n'a plus la moindre prise d'air. Les tubes de réchauffage ont aussi été supprimés.

Le tout est surmonté par un filtre à air en coton.

L'échappement est également monté souple, suite à de nombreux problèmes en endurance que Jean-Paul a essayé de résoudre un à un. Ainsi, un petit truc qui n'a l'air de rien : au départ il avait une goulotte de remplissage de 2 cv. Il mettait un temps fou à remplir le réservoir de Visa qu'il avait installé et en plus ça refoulait.

Maintenant, il a une goulotte de camion, avec bouchon de fermeture et d'ouverture rapide et en 25 secondes, il fait le plein.

La ligne d'échappement a donc suivi le même type de réflexion. Au départ, il avait un échappement de type Z1, avec des tubes qui traînaient presque par terre.

Il a d'abord refait des tubes lui-même en les coupant et en les soudant. Mais il avait un ensemble rigide, une sorte d'anneau puisé sur une Visa a permis un montage souple.

Le silencieux arrière est une fabrication de Jean-Paul, car il ne trouvait pas celui qu'il recherchait. Mais ce n'est pas si évident, car il y a des cotes à respecter si on ne veut pas avoir des retours de gaz dans l'échappement. Jean-Paul s'est inspiré de la colonne centrale d'une PL17 et fait des compromis au niveau des tubes. Sur une 24, on a ainsi des tubes de 55, Jean-Paul a monté du tube de 50.

Pour le silencieux, il a refait trois grosses rondelles qu'il a percées, puis il a pris de la laine de verre dans son grenier et roulé une tôle au fur et à mesure.

Puis il a fait faire une enveloppe extérieure en carbone et son tube s'emmanche là-dedans comme une chaussette et il est tenu par un simple vis de 6. Il est entièrement démontable !

A y regarder de près, les modifications ne s'arrêtent pas là. Car toutes la fixation du moteur a été sévèrement revue et corrigée, pour combattre l'énorme porte-à-faux originel qui, lors des gros freinages (n'oubliez pas que nous sommes en compétition) obligeait la boîte à taper dans le berceau

Le moteur avait évidemment tendance à se cabrer et Jean-Paul a imaginé un berceau supplémentaire, en soudant deux tubes pris sur le berceau, de chaque côté et qui viennent se repiquer sur une plaque de 5 mm d'épaisseur qui est prise sur le carter de distribution, un peu comme ce qui se faisait sur les MEP. Et sur les deux gros silentblochs d'échappement.

Pour améliorer encore, Jean-Paul a rajouté un gros silentbloc sur le dessus de la boîte. Un sacrée galère à faire, d'autant que ça imposait des goujons plus longs sur le bloc pour fixer tout ça, et pour pouvoir mettre la turbine et la tôle de refroidissement. Mais le résultat est là : ça ne bouge plus ! Et du coup, le passage des vitesses est un vrai bonheur.

Et pourtant, la commande de sélection se fait pas câble, par l'intermédiaire d'un levier de 24 planté sur le plancher. La boîte elle aussi, provient d'une 24, mais pas dans sa version longue (on a 24 km/h en quatrième à 1.000 tours, au lieu de 26).

Car pour les circuits du type Dreux, ça suffit dans lesquelles les lignes droites sont plutôt réduites.

En fait, le seul souci de cette boîte, c'est le levier de 24 dont le débattement mériterait d'être réduit pour le passage 2 en 3. Mais la douceur et la précision compensent largement ce défaut, commun à toutes les 24.

De plus, il utilise une huile spéciale que lui a vendue un gars du midi. Le film autour des dents est plus épais, uniforme et s'enroule durablement autour des dents. Du coup, les vitesses passent comme dans du beurre !



Le freinage, lui aussi, est directement emprunté à une 24 à freins à tambours. Les disques sont ici inutiles, compte tenu du poids de l'auto (à peine 530 kg). Avec des garnitures collées et tendres. Pas d'échauffements suspects durant les épreuves d'endurance de 12 ou 24 heures. Mais au contraire une bonne endurance et des distances de freinage très courtes. Les garnitures sont assez résistantes pour trois épreuves de 24h menées tambours battant.

Evidemment tout a été réalisé avec soin, pas un fil ne dépasse, des pièces reconditionnées avec soin, des colliers de fixation accessibles : le moindre détail a été pensé et soigné.

DEPOUILLE POUR DE VRAIES SENSATIONS SPORTIVES

La carrosserie est à cette image. Et pourtant que de travail dessus !

Car Jean-Paul est parti d'une épave dont les planchers étaient pourris (il a fallu les refaire), le tablier avant était inexistant, les portes étaient mortes, tout comme les capots. La face avant était une véritable dentelle. Le côté positif de la chose est que Jean-Paul a pu alléger au maximum l'ensemble, car un Junior c'est lourd d'origine, comme les portes ou le capot qui pèsent 15 kg.

La fibre de verre a donc été privilégiée pour ces éléments, ainsi que pour la face avant qui a aussi été redessiné pour améliorer le refroidissement à partir de crevés qui peuvent être redessiné pour

améliorer le refroidissement à partir de crevés qui peuvent être obturés par de petites plaques qui se mettent en place en quelques secondes pour les « run » nocturnes, afin d'éviter que le carburateur ne givre : il faut penser à tout !



A l'intérieur le dépouillement est évidemment de mise et devant l'arceau de sécurité imposant, il n'est prévu qu'une place, celle du pilote, la place du passager étant occupée par la batterie et, en course, elle est masquée par un couvre-tonneau qui se fixe par boutons pression.

Tout est fait pour que le pilote se sente à l'aise.

Le pare-brise en Lexan coupe juste ce qu'il faut de l'air aspiré par la voiture, avec ses petits retours latéraux.



Le volant à trois branches évidées tombe parfaitement en main, ni trop haut, ni trop bas. Tout comme le levier de vitesses ou le frein à main planté derrière le levier de vitesses, sur le plancher. Il agit sur les tambours arrière : bien vu Jean-Paul !

Face au pilote, le compteur est à gauche, gradué jusqu'à 170 et le compte-tours à droite gradué jusqu'à 8.000 tours. Entre les deux, le voyant de pression d'huile.

Sur la droite la jauge à essence, l'ampèremètre, la température d'huile et.. une montre (on voit bien que l'auto a été préparée pour l'endurance où il faut surveiller les relais).

Et les commandes du contact, démarrage et starter : point barre.

Tout le reste serait d'ailleurs du superflu.



PREPARATION MOTEUR

Rien d'extraordinaire me dit Jean-Paul avec un petit sourire ! Pourtant il m'avoue en avoir sorti 70 ch ! Certes en partant toujours d'un berlingot de 24,, type M10S qui développe déjà 60ch à 5.800 t/mn.

Mais tout de même. Le taux de compression est gentiment augmenté par l'adoption de pistons dont la tête bombée est plus évasée. Les entrées d'admission ont été agrandies et polies. L'arbre à cames est un peu plus pointu.

Le problème des arbres à cames Panhard, c'est qu'ils y a trop de croisement et que tu finis par renvoyer les gaz brûlés dans l'admission.

C'est pour ça que tous les filtres à air sont pourris, ça recrache trop à l'admission !

Jean-Paul a trouvé un compromis après bien des essais. En fait, il ne faut surtout pas augmenter l'avance à l'ouverture d'admission (AOA), par contre, il faut mettre beaucoup de retard à la fermeture d'admission (RFA), tout en diminuant le retard à l'échappement pour éviter l'effet de pompe. Avec ça, on a une bombe !

Sans nous livrer ses secrets, Jean-Paul finit par avouer sous la torture dans la chambre des aveux spontanées, que l'AOA doit être le même que sur un arbre à cames de type « S ».

Par ailleurs, il faut augmenter légèrement la levée des soupapes.

Parallèlement, la distribution a été particulièrement soignée. Tout a été allégé. Le pignon Dural a été percé de trous tout autour et son épaisseur a été diminuée. Les tiges de culbuteurs sont également plus courtes puisque Jean-Paul a mis celles des premiers bicylindres qui font 20 et 25 mm de moins. Ça supporte mieux les hauts régimes et on court moins de risque de flamber une tige de culbuteur. L'inconvénient, c'est que ça impose le montage de poussoirs plus longs.

Toutes ces modifications suivent un ordre logique : quant tu mets du retard à l'admission, tu n'as pas le choix, il faut augmenter le taux de compression.

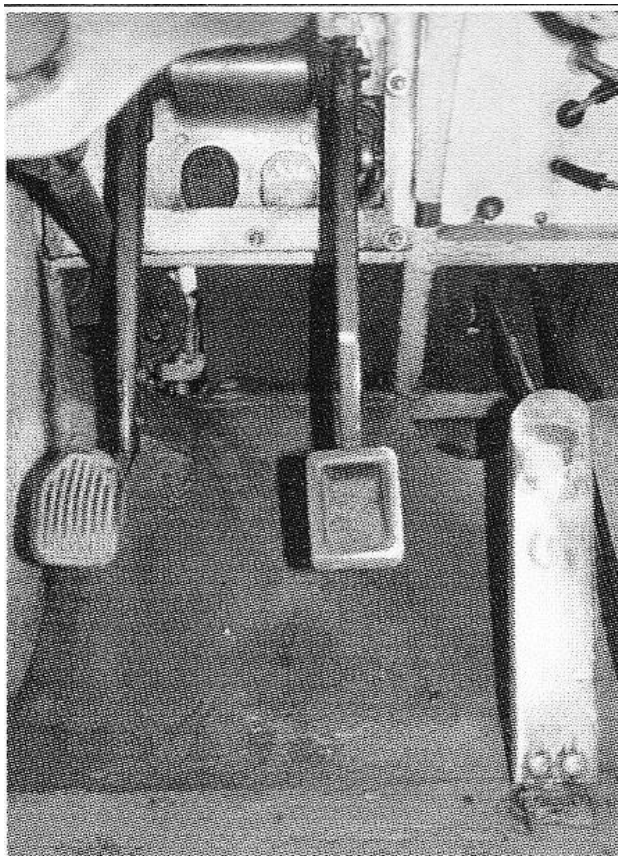
De même, le moteur tournant plus vite, il faut assurer une lubrification plus sérieuse qu'à l'origine. D'où le montage d'une pompe à huile double premier modèle, c'est-à-dire avec des pignons deux fois plus gros et le montage d'une entretoise, sans oublier de bien surfacer la plaque d'en dessous, et conserver le clapet d'origine : ressort et bille neuf.

PRISE EN MAIN... ENFIN !

Confortablement installé dans le baquet type Simca Rallye 2 (le meilleur, c'est ceux que nous avons aussi sur le DB HBR !) c'est une auto qui invite à conduire vite.

Offrant une excellente visibilité avec son pare-brise large, ses deux rétroviseurs obus style California qui offrent une vue imprenable sur les concurrents doublés !

C'est sport à tous les étages, y compris au niveau du pédalier suspendu de 24, mais revisité par Jean-Paul puisque la pédale d'embrayage vient d'une Visa, celle du frein d'une 24 et l'accélérateur est fait maison, placé parfaitement en face de la colonne de direction, ce qui évite de se déhancher.



Et croyez moi, on apprécie vite le souci du détail lorsqu'on se lance pour un relais de deux heures. Il reste juste à se concentrer sur la piste, à soigner ses trajectoires et à prendre du plaisir à l'état brut. Des autos comme ça on en redemande...



LES JUNIORS QUI ONT COURU EN V.H.C.



Monthéry VHC années 80 : Panhard Junior

Doc. PRT



Monthéry VHC, années 80 : Junior Pichon

Doc. PRT



Monthéry VHC années 80 : Panhard Junior

Doc. PRT

Aujourd'hui, il ne reste plus qu'un Junior en course V.H.C. et ce sont nos amis anglais qui l'utilisent !
C'est Ryan Morgan qui la pilote et préparée par Paul Mac Dougall :



Alain GAWSKI : dans la légende V.H.C.

Auteur : Charly RAMPAL



Authentique passionné de bel ouvrage, il savait pratiquement tout faire de ses mains. Une intelligence rare, calme dans son travail et pragmatique, au service d'une scrupuleuse droiture. Un « honnête homme » au sens littéral du terme.

Très grand, mince, très tôt doté d'une belle chevelure grisonnante qui lui donnait fière allure, il était d'un abord un peu bourru qui cachait un cœur énorme pour ceux qu'il aimait.

Il s'avait juger les gens qui le courtoisaient et peu faisaient partie de sa garde rapprochée : le clan Gawski était né.

ALAIN : RACONTES-MOI TES DEBUTS !

Notre première rencontre eu lieu au Castelet en 1995 où je venais étrenner ma MEP X2 fraîchement achetée à PM Fournier.

Je sortais de 8 années de compétitions avec ma 24 CT rouge dans le plateau des « Tourismes » avec des furieux allant de la Ford Mustang aux Morris Cooper.

Je connaissais la chanson, mais me retrouver dans ce plateau des monoplaces dominé par la « secte Gawski » n'était pas chose facile.

Il n'était pas question de nuire à ses protégés. Ce que j'appris à mes dépends quand j'eus l'occasion de taquiner Karim en le poussant légèrement pour reprendre une place dans le peloton.

Mal m'en a pris, car à l'heure de l'apéritif, je vis soudain arriver comme une légion romaine le « clan » emmené par « Le grand gourou » !

Après explication réciproque, nous avons pris le verre de l'amitié ensemble, mais je n'étais pas encore estampillé « Gawski Racing Team ».

Il aura fallu quelques courses pour qu'un jour il vienne me chercher de dessous ma bâche tendue entre ma BX et ma remorque, seul sous la pluie du Vigeau !

« Je vois que tu es un pur, me dit-il, vient avec nous, ne reste pas tout seul ». Je fus baptisé « le SDF ». Depuis ce jour là, nous ne nous sommes plus quittés et une grande amitié est née.

Après ma déconvenue de toute une saison avec un moteur préparé par Michel Normand, Alain me proposa ses services. Avec un de ses arbres à cames, le n°2 « pour les Amis », me dit-il, il réalisa en une journée un moteur fantastique que je montais sur ma MEP, soudainement transformée.

Il en fit de même pour Gégé. Il ne nous demanda jamais un sou, impensable dans ce milieu ! Toujours soucieux de notre bien être, il me prodiguait des conseils ou des engueulades, mais ça finissait toujours dans les bras l'un de l'autre.

Les costauds avec leur X27 étaient devant, seuls Alain, Bernard et arrivaient à suivre et même à les dépasser. Mais derrière je m'amusais bien au cœur de bagarres mémorables avec Anne-Marie surtout, mais aussi avec « Hibernatus », Le Foll, Payen, Apied, etc...

Au Mans Classic 2008, nous étions côte à côte, lui avec la barquette à Nono et nous avec le DB HBR de Gégé.

Le capot ouvert, il inspecta les lieux : « Les gars, vous avez 36 raisons de tomber en panne ! »

Une à une, il nous les fit éliminer et demanda même à David son mécano, de nous aider ! Viril, mais correct : ça c'était Alain Gawski !

Pas un des 350 pilotes présents et tous concurrents n'aurait eu ce geste où le chacun pour soi est la règle principale. Lui, c'était sur la piste, au volant et à armes égales qu'il fallait prouver son talent. Et du talent, il en avait à revendre : on ne compte plus ses podiums et ses titres de Champion de France !



Car ce qui le faisait vibrer, c'était la compétition sur deux, trois puis quatre roues et ses copains !

En course, il se donnait à fond avec son talent d'acrobate



Les amoureux des courses de monoplace bleue, ne se sont jamais vraiment rendus compte de toute la place qu'avait eue le Plateau des MEP/ Monomills dans le cœur d'Alain. Il le portait à bout de bras malgré les attaques venues de toutes parts.



Jusqu'au bout du possible, il aura défendu ces frères insectes et ses copains pilotes. Blagueur à souhait, aimant la vie par tous ses bouts, il mettait une ambiance de feu dans les paddocks : Il donnait à l'automne un goût de printemps !



De par sa taille, il dominait son monde, toujours la tête dans les moteurs, ceux des copains surtout, car il n'était pas question d'abandonner.



Vous ne pouviez pas le louper vous n'aviez qu'à suivre ses coups de gueule : « Putain les gars, mais sortez vous les doigts du cul bordel !!!!! »

Il n'arrêtait jamais, toujours à raconter des histoires à la con pour faire marrer son entourage et si vous le preniez mal, alors là, il vous mettait KO !

2009 : sa dernière année sur les circuits. Au Mans-Story il était en première ligne aux côtés de Stirling Moss : deux légendes.



C'est sur le circuit du Bourbonnais en Août dernier qu'il me prit une dernière fois par l'épaule et me dit : « Charly, ça ne va pas, je dois faire une dépression, la maladie d'Anne-Marie, la mort de ma jument en sont peut-être la cause... ».

Pour la première fois, il ne montera pas dans son Monomill, mais ça lui fit du bien de retrouver son monde.

Le 29 août, j'ai eu très peur de le voir pour la dernière fois !

Il s'est éteint quelques jours après, la tête pleine de projets nouveaux, pour rejoindre les immensités infinies des « justes ».

« Ne pleurons pas la disparition de l'être aimé, mais au contraire, réjouissons nous de l'avoir connu ... » K. Gibran

Mars 1959 : Panhard lache son fauve

Auteur : Charly RAMPAL

9 Mars 1959 : c'est au Pavillon Dauphine que Panhard a convié la Presse pour présenter le dernier de ses produits : le moteur Tigre.



Ce moteur n'est pas inconnu aux passionnés de sport automobile, puisque c'est à travers les épreuves d'endurance et plus particulièrement au Mans que tous les ingrédients de ce moteur ont été testés.

Plus particulièrement sur les voitures de l'écurie officielle Panhard-Monopole. L'arbre à cames date de 1954 par exemple.

Ce moteur baptisé M5T sera disponible sur le haut de gamme des Dyna Z16 et d'office sur le cabriolet Z17.

La présence du monogramme « Tigre » sur le coffre arrière atteste la présence de la nouvelle cavalerie.

PRESENTATION : PANHARD FAIT SON CIRQUE !

Côté vitrine, c'est vers le cirque Bouglione que Panhard se tourne pour une mise en scène où la séduisante Pascale Audret tiendra le rôle de vedette au côté d'une mère et de ses trois petits.

Les séances de photos peuvent commencer. Pascale Audret est restée gantée pour prévenir des griffes déjà acérés du petit qu'elle tient dans ses bras.



Bien entendu, le succès... de curiosité dépasse les espérances. Les médias sont présents et le public nombreux en fait un but de promenade.

Hélas, cette mise en situation est bientôt écourtée par des dépôts de plaintes de riverains agacés par les rugissements du félin appelant sa femelle. Cet enfer mécanique étant loin de le satisfaire !

QUE VAUT DONC CE NOUVEAU MOTEUR SUR CETTE Z ?

Les nouveautés consistent essentiellement dans un allègement de près de 20% de l'équipage mobile – pistons légers – et des culbuteurs ; dans l'adoption d'un nouvel arbre à cames et enfin dans le montage d'un gros carburateur Zénith double corps, placé sur des pipes de fort diamètre. Dans ces conditions et avec une turbine de refroidissement de série, ce moteur dispose d'une puissance annoncée de 50cv à un régime frisant les 6.000 t/mn.

La puissance disponible de cet ensemble est perceptible dès le premier contact. On note une augmentation très nette des performances.

Concernant la vitesse de pointe, elle atteint 140,7 km/h, mesurée à Monthléry : augmentation très nette par rapport à la version 42ch qui elle, ne dépassait pas les 125 km/h..

Les accélérations ont été également nettement améliorées, puisque le 1.000 m départ arrêté est couvert en 40''2/5, contre 46''3/5 pour la voiture de série.

Dès que l'on atteint approximativement 3.000 tours, la voiture est fort agréable à piloter et les montées en régime sont assez impressionnantes et les 7.000 tours sont atteints avant que les soupapes s'affolent.

Malgré ses performances, le moteur Tigre reste sobre : en conduite sportive, on a du mal à dépasser les 9,5 litres aux 100, ce qui correspond à 110 de moyenne sur route ! Il faut le faire ! Sinon, en conduite normale sanctionné par un 72 km/h de moyenne on atteint 7,2 litres aux 100, ce qui est particulièrement sobre pour une voiture de cette époque..

Par contre, en ville, elle doit se conduire avec un pied droit extrêmement souple et progressif. Bien que disposant d'une puissance à bas régime appréciable, il ne faut pas ouvrir brutalement les papillons du carburateur et si l'on conduit trop sèchement, le moteur balance et quelquefois jusqu'à hoqueter et étouffer.

De plus, il n'est évidemment pas recommandé d'essayer de combattre ce comportement en usant de l'embrayage comme amortisseur, car une telle pratique pourrait entraîner une rapide détérioration de cet organe.

Quant au bruit, il est différent de celui de la 42cv – plus grave et plus plein – mais c'est surtout à l'extérieur que l'on se rend compte de l'augmentation du niveau sonore.

En tout cas, la conduite de la Z « Tigre » est très agréable aux amateurs sportifs que nous sommes. Si les craintes d'une relative fragilité s'étaient imposées aux essayeurs de l'époque, nous pouvons témoigner aujourd'hui qu'il n'en est rien et que ce 50cv deviendra la version de base des futures 24, qui elles iront jusqu'à 60cv de la dernière 24CT la plus aboutie.

Néanmoins l'opération fut un succès, preuve en est que Panhard, comme ESSO seront à jamais liés à cet animal, comme Peugeot à son lion.

Avec l'aluminium, le moteur Tigre restera lié aux Panhard d'après-guerre.

Panhard préconise British Pétroléum

Auteur : Charly RAMPAL

La société BP, anciennement nommée Anglo-Persian Oil Company (APOC-1909), puis Anglo-Iranian Oil Company (AIOC-1935), puis British Petroleum Company (BP-1954), puis BP Amoco (2001), est une compagnie anglaise de recherche, d'extraction, de raffinage et de vente de pétrole fondée en 1909.

Très vite, la S.F.BP développe ses activités dans tous les secteurs et métiers pétroliers, le raffinage, la pétrochimie, la distribution de carburants et lubrifiants, notamment par l'intermédiaire d'un réseau de stations-service.

Au début des années soixante, la préconisation des lubrifiants BP (British Pétroléum) par Panhard se poursuit après plus de dix ans de « vie commune ».

Déjà au début des années cinquante et en 1953 en particulier, la voiture Panhard n° 61 ainsi que les voitures Panhard 50 et 51, arrivées toutes 3 groupées à l'issue de ces 24 heures, étaient graissées aux Huiles ENERGOL.

En l'occurrence, elles avaient toutes choisi : l'ENERGOL Moteur S.A.E. 40 pour le graissage du moteur.

L'ENERGOL S.A.E. 140 EP pour le pont arrière et la boîte de vitesse. L'ENERGOL L.C.2. pour les roulements.

Enfin, l'ENERGOL U.C.L. pour les hauts de cylindres ! Les accords conclus en 1963 resserrent les liens qui unissaient les deux Sociétés.

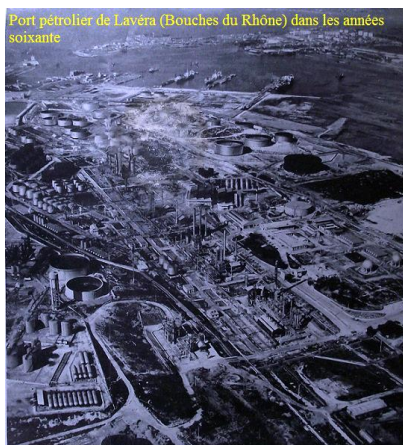
Aussi, le Dirigeants de BP ont-ils pris l'initiative d'étudier avec les Services intéressés de Panhard un certain nombre problèmes concernant les deux Sociétés.

La première série de contacts a eu lieu entre les Services commerciaux respectifs.

Mais aussi des contacts techniques à l'occasion desquels les techniciens de BP sont venus visiter les usines Panhard.

Les techniciens Panhard ont examinés sur place, dans les laboratoires anglais de Londres, des problèmes particuliers de lubrifiants des moteurs.

Les premiers contacts des deux organisations commerciales furent des plus intéressants : des réunions eurent lieu au mois de mars 1963 au nouveau siège social BP récemment inaugurés.



La forêt horizontale et verticale de canalisations à perte de vue des installations BP de Lavéra, fit l'objet de l'intérêt et de l'étonnement de tous.

La raffinerie construite de 1931 à 1933 pour traiter 400.000 tonnes de pétrole brut par an en traite plus de 4 millions de tonnes en 1963.

La visite de la Naptachimie, nouvelle et jeune forêt de tuyaux en plein air, concrétisait l'essor de la pétrochimie dans ces années soixante.

Cette filiale de BP et de Pétrochimie est la plus importante d'Europe pour la production de l'éthylène.

La visite de Fos-sur-Mer de la station Terminale de l'Oléoduc complétait l'étonnement de tous.

La station Terminale stocke et l'oléoduc conduit le pétrole en Alsace et en Allemagne.

Seuls quelques hommes, d'un poste de commandement et de contrôle, suffisent pour animer et contrôler cet énorme ensemble qui reçoit et répartit des millions de tonnes de pétrole pompées directement en pleine mer dans des tankers trop grand pour pénétrer dans l'Etang de Berre ou dans le port de Lavéra.

Dans la Caravelle qui le soir ramena à Orly cet aréopage Panhard en 1 heure ¼, tous eurent à peine le temps de se dire qu'ils étaient fiers et heureux des liens emprunts de la plus franche et sympathique collaboration avec la puissante et dynamique BP.

Aussi le logo BP figure-t-il sur les Pub Panhard :

l'huile d'un an
l'huile des quatre saisons

En hiver, lors des départs à froid, en été, aux régimes les plus élevés l'huile BP VISCO-STATIC LONGLIFE a toujours la viscosité qui convient.

Si vous roulez moins de 15.000 km dans l'année, un seul plein d'huile BP VISCO-STATIC LONGLIFE peut en assurer à votre moteur la plus haute protection contre l'usure et la corrosion.

Et comme BP VISCO-STATIC LONGLIFE est VISCO-STATIC, sa viscosité sera toujours parfaitement adaptée aux conditions climatiques et aux différents régimes.

Si vous roulez plus de 15.000 km par an, adoptez la cadence d'un vidange tous les 15.000 km. Naturellement, dans chaque cas, vous aurez à contrôler le niveau et à effectuer les appoints nécessaires.

LONGLIFE
visco-static

BP



6^E LUSTRUM

PANHARD
AUTOMOBIELCLUB
NEDERLAND

29 mei - 1 juni 1998

1968 - 1998



LA COUPE "AUTOMOBILIA"
consacrant le vainqueur
des plus grandes épreuves
d'endurance est remportée
pour la 2^e fois par Panhard



TROIS CHIFFRES RÉPUTÉS INCONQUÉRABLES : 130 km/h - 7 litres - 6 places - UNE VOITURE UNIQUE AU MONDE !
PANHARD A RÉSERVÉ L'EXCLUSIVITÉ DU GRAISSAGE DE SES VOITURES À

BP ENERGOL

New Lustrum Energy, Paris

CARTE DE GARANTIE

Type : Lu N° Véhicule : 2091827 de vendeur : Dragny du
 Propriétaire : REIGNIER Raoul de Martin
 Adresse : FAY aux Loges Immatriculation : 103-FT45
 Ville : Orléans

Date départ Garantie : 9 Oct 1968 Date à remplir par le
 Date expiration Garantie : 16/11/62 Concessionnaire après exécution
 de votre des 100 Km

Cette carte est indépendante :
 — pour haute performance invoquant le bénéfice de la Garantie (voir verso).

Elle donne droit :
 — à une visite offerte annuellement entre 500 et 600 km.

Pour bénéficier des avantages de cette Garantie, cette visite doit avoir été faite en temps utile.

Il est précisé :
 — qu'il ne pourra être remis de duplicata de la carte.
 — que la gratuite ne s'applique qu'aux travaux énumérés au dos du volet, les fournitures du lubrifiant étant facturées.

S'adresser : au Concessionnaire vendeur de la voiture.
 En cas d'impossibilité à tout autre Concessionnaire ou Succursale de la Marque PANHARD en France Continentale.

GARAGE de MARTROI
 Concessionnaire PANHARD
 14, Place du Martroi
 ORLÉANS - Tél. 87-24.10

Dupont

Jusqu'à la fin Panhard sera fidèle à BP.

