Panhard Racing Team

Magazine

Spécial N°1

D.B.

1950

et

1951

MOPOPOLE

SOMMAIRE

Sujets Page 2

La naissance des 24 Heures du Mans Pages 3

LE MANS 1950 Pages 4 à 6

LE MANS 1951 Pages 7 à 11

PUB Affiche du Mans 1951 Page 12

SUJETS

La naissance : C'est le célèbre journaliste de l'époque qui nous la raconte : Charles Faroux,

Le MANS 1950 : première victoire de Panhard grâce à Monopole en lutte avec D.B.

Le MANS 1951 : Rebelote pour Monopole, ais D.B. s'accrohe

PANHARD RACING TEAM

Nom et statuts déposés à la Préfecture du Var

Rédacteur en chef, auteur, conception de la maquette :

Charly RAMPAL

Objectif : Spécial Les 24 Heures du Mans

Une série de numéros spéciaux à l'occasion du centenaire des 24 Heures du Mans (1923 / 2023).

Epreuve d'endurance unique au monde dans laquelle la mécanique Panhard a remporté 10 fois l'indice de performance, classement le plus significatif en fonction de la cylindrée.

A cette occasion au rtyhme de deux années par numéro, je vais vous raconter cette épopée afin que l'on n'oublie pas cette incroyable performance de notre mécanique utilisé principalement par D.B. Monopole et CD entre 1950 à 1964.

Récit certes, mais beaucouo de photos que je vous fais partager de mes archives et qui sont de vrais témoignages visuels.

Comme pour les mesuels, ces magazines en PDF sont gratuits et distribués à partir des clubs liès à la mécanique Panhard.

Avec la complicité de l'Automobile Club de l'Ouest dont je suis membre depuis des années

1923 :COMMENT TOUT A COMMENCE ?

Auteur : Charles FAROUX

L'activité de l'Automobile Club de l'Ouest permet de comprendre la situation exceptionnelle qu'occupait cette Association dans le jugement .

Georges Durand et ses amis constituaient un faisceau de volontés fortes animées par le désir de servir l'intérêt général.

C'est pourquoi, lorsque Émile Coquille, directeur de la Société française des Roues Rudge-Whitworlh, décida de favoriser une manifestation automobile de nouveau caractère, il s'adressa, tout naturellement à l'Automobile Club de l'Ouest.

Son discours fut bref : — Je mets à votre disposition cent mille francs pour l'organisation de telle épreuve que vous voudrez. Georges Durand, secrétaire général du Club, avait l'imagination prompte.

Quelle que fût la tâche, et bien que tenu par beaucoup d'occupations, il savait prévoir, conclure, résoudre, dire ce qu'il fallait dire, faire ce qu'il fallait faire.

Son ami de tous les instants Gustave Singher comme la phalange de leurs collaborateurs témoignaient d'une merveilleuse compréhension.

Le jour de l'ouverture du Salon Automobile de 1922, Georges Durand voulut bien me faire part de la proposition Coquille et me demander ce que j'en pensais.

Il convenait d'abord de réfléchir et nous primes rendez-vous au Mans, tenant deux réunions auxquelles, en dehors de Georges Durand, assistaient MM. Sire«, Verney et Canit.

Ce dernier est toujours administrateur do l'A. C. O., et je pense que son souvenir s'accordera avec le mien.

On tomba vite d'accord sur l'intérêt d'une course de longue durée réservée aux voitures de série qu'on nommerait aujourd'hui « améliorées », parce que nous avions le désir de pousser les concurrents vers une préparation minutieuse.

Cela se passait en 1922, ne l'oublions pas.

L'un parla de 1 000 kilomètres, un autre de 12 heures, et je serais bien embarrassé deo dire celui d'entre nous qui proposa une durée de 24 heures pour l'épreuve, afin surtout d'éprouver durement les dispositifs d'éclairage.

Certes, des objections s'élevèrent : Il faudrait prévoir des ravitaillements ?

- Comment les assurer sans danger?
- Comment les contrôler ?...

Rien n'arrêtait Georges Durand. « Faisons l'épreuve. disait-il, et nous apprendrons notre métier. »

L'optimisme était chez lui un don de nature et une loi d'expérience.

Toute affaire bien conduite doit réussir, et acceptait sans impatience les retards comme les mauvaises surprises.

Ainsi naquit, en 1923, le premier « Grand Prix d'endurance du Mans ».

La compétition fut animée, le succès très vif.

Tout n'alla que mieux l'année suivante, mai il apparut qu'Il n'était plus désormais possible de conserver un classement à la distance, même par catégories de cylindrées.

Depuis ces débuts, et après bien des aménagements du règlement et du circuit, les « 24 Heures du Mans » ont atteint une ampleur incroyable et donné lieu à une organisation qui n'a pas d'égale dans le monde.

Nous avons eu la douleur de perdre ceux qui avaient été les deux principaux animateurs de cette épreuve grandiose, Gustave SIngher et Georges Durand.

Leur souvenir demeure toujours présent l'esprit de ceux qui ont eu l'honneur de les approcher et de collaborer avec eux.

Mais c'est le sort commun aux entreprises, même du plus grand caractère, les hommes passent, l'œuvre subsiste, se développe, s'améliore toujours.

Les gens du Mans, les créateurs de qui j'ai retracé rapidement l'action, avaient le goût des grands desseins : ils pensaient grand.

Pour eux, la vraie conduite de la vie consistait à discerner dans quelle mesure, ils pouvaient le mieux contribuer à l'intérêt public.

L'esprit qui les animait demeure toujours aussi vif, aussi vigoureux, aussi hardi chez ceux qui ont, aujourd'hui, la charge de notre plus important club automobile.

Ce sont des hommes qui savent ce qu'ils veulent et où ils vont. Avec eux, on peut, on doit aller toujours droit au but.

Car ils ignorent l'art d'envelopper leur pensée en des termes prudemment équivoques.

Il n'est pas d'accommodements avec la vérité.

Tout à l'A. C.O. se résout toujours par «oui » ou par «non ».

C. FAROUX. **AFFICHE 1923**

LE MANS 1950

Auteur : Charly RAMPAL

LES PARTICIPANTS PANHARD ET UNE DB CITROEN : RESULTATS

N°	Constructeur	n° châssis	cm3	Equipage	classement	km	indice	immatricule	devenir
52	MONOPOLE	304990	611	J. HEMARD - DE MONTREMY	22	2434	1	3271 YD 3	trace perdue
53	MONOPOLE	304993	612	SAVOYE - DUSSOUS	abandon	12H	-	3270 YD 3	trace perdue en 1957
54	**PANHARD**	**?**	**611**	**LAPCHIN - PLANTIVAUX**	**abandon**	**17H**	**-**	**2492 ME 2**	**collection privée**
55	**PANHARD**	**?**	**612**	**LACHAIZE - DEBILLE**	**26**	**2279**	**14**	**717 L 78**	**collection privée**
56	PANHARD	?	612	GAILLARD - CHANCEL	28	2073	25	4579 F 75	trace perdue
57	PANHARD	?	612	D'EGGEN - ESCALE	29	2039	26	B 4744	trace perdue
58	DB	751	612	BONNET - BAYOL	23	2372	6	5450 F 75	trace perdue
59	DB	752	611	GUYOT - CHAUSSAT	abandon	1H	-	5449 F 75	trace perdue
64	DB-C	05	1490	SIMONE - AUNAUD	abandon	?	-	1163 RS	*ex-N° 42 de 1949*

C'est le week-end des 24 et 25 juin que l'A.C.O. accueillait les concurrents qui allaient se livrer une bataille à tous les niveaux.

Près de 100.000 spectateurs ceinturent le circuit de 13,492 kms resté sans changement depuis 1932.

La piste a reçu un nouveau enrobé et marquée de lignes blanches sur le bas côté pendant l'hiver de 1949/50.

Un nouveau pont Dunlop sous forme de moitié de pneu enjambe la piste au premier droit après la sortie des stands.

Le règlement est lui aussi le mêmes qu'en 1949, l'A.C.O. fournissant à tous les concurrents le carburant de 80 d'indice d'octane.

Le réapprovisionnement en eau et essence est permis seulement tous les 25 tours

LES FORCES EN PRESENCE

Soixante engagés (un record), dont les Aston Martin, les Ferrari, les Cadillac, inédites en Sarthe, et trois Jaguar XK engagées à titre privé.

Mais Talbot s'est mis au goût du jour. Loin des grosses sports d'avant-guerre, les formules 1 450cc biplace qui s'élancent sont élégamment profilées et, surtout, surpuissantes. Comme la plupart des marques cette année-là, françaises (Panhard) comme anglaises, font preuve d'une fiabilité remarquable.

La lutte est très ouverte entre Ferrari, Talbot, Jaguar et Aston Martin.

Parmi les débutants, quelques étoiles actuelles ou futures : Juan Manuel Fangio, Froilan Gonzalez, Maurice Trintignant et Jean Behra.

On notera cette année une originalité : un an après la 1ere apparition d'une voiture équipée d'un moteur Diesel aux 24 heures du Mans, MAP (Manufacture d'Armes de Paris) engage une voiture assez révolutionnaire.

Voiture biplace, mais une voiture révolutionnaire puisque c'est la première voiture à moteur central de l'histoire du Mans.

Arborant le n° 1, elle est pilotée par Lacour et l'illustre Veyron, déjà vainqueur sur Bugatti en 1939.

Des fuites au niveau du refroidissement vont la contraindre à l'abandon après 39 tours.

Ce sera la seule et unique expérience de ce constructeur dans la Sarthe.

Des 4 CV Renault, des Simca, Dyna Panhard, D.B., Monopole, toutes ces petites cylindrées Françaises vont se battre pour l'indice de performance.

Rappelons que c'est en 1923 qu'est mis en place un classement des performances en fonction de la cylindrée.

C'est l'indice de performance.

En cette année 1950, le calcul est le suivant :

$$D1 = \frac{3.000 \times C}{C + 350}$$

Dans lequel :

C est la cylindrée en cm3, D1 est la distance minimale imposée.

D étant la distance réellement réalisée par la voiture en 24 heures ; le quotient D/D1 définit l'indice de performance

- Pour toutes les cylindrées supérieures à 4L, 'C' est plafonné à 4000 cm3.

- Les compresseurs sont admis mais un coefficient x2 les pénalise. Ainsi, un 1500cm3 suralimenté doit parcourir la même distance qu'un 3000cm3 non suralimenté.

Les retraits d'un Ferrari, 203 Peugeot et d'un suédois, a permis à 3 suppléants d'être présents sur la grille de départ. : DB-Citroën n° 64, une 4cv Renault n° 63 et une Simca n°66.

Comme beaucoup d'autres équipes, Aston Martin est venu par la route et a perdu un DB2 de Jack Fairman dans un accident de la circulation dans lequel son épouse Marion, enceinte, a eu un grave problème de dos.

L'Aston n'a pas pu être réparée et a été remplacée par le prototype UMC 66 qui n'a tenu seulement que 8 tours (vilebrequin cassé).

Chez les voitures à mécanique Panhard 611 cm3, nous trouvons :

• Une Monopole tank X84 conduite pas Jean De Montrémy / Jean Hémard

• Une Dyna X84 sport conduite par Auguste Lachaize / Albert Debille

• Une Callista conduite par Raymond Gaillard et Pierre Chancel

• Une Dyna X84 conduite par Louis Eggen / B. Escale

• Une Monopole conduite par Jacques Savoye / Eugène Dussous

• Une Dyna X84 sport conduite par Guy Lapchin / Charles Plantivaux

• Une DB conduite par Claude Guyot / Fernand Chaussat

• Une DB conduite par René Bonnet / Elie Bayol

Notons que pour cette dernière, le marseillais Elie Bayol remplace Charles Deutsch,

C'est un garagiste et pilote de talent, rapide et sûr.

e n'est pas un débutant,

Il a couru sur Bugatti et Racer 500 DB.

Notons que quelques semaines avant, l'équipe Monopole était venu à Montlhéry faire des essais sur la nouvelle barquette, comme le montre les photos ci-après :

Les voitures sont mises en place en épis type départ Le Mans selon les chronos des essais qualifs.

On voit ici la D.B. Citroën de Simone/aunaud, se ranger :

Le départ est donné par M. Jean Letourneau, (ministre français du Commonwealth!).

Départ fulgurant de Raymond Sommer qui bat le record du tour.

Après 2h de course, Louis Rosier sur Talbot prend la tête mais à 5H, il doit s'arrêter 45 minutes.

Il va effectuer une remontée fantastique. Aidé par l'hécatombe des Ferrari, Rosier montera sur la plus haute marche du podium.

Louis Rosier entrera ce jour là dans la légende du Mans.

Il est resté au volant pendant 23 heures et 10 minutes, ne laissant la place à son coéquipier (son propre fils) que pendant 2 tours.

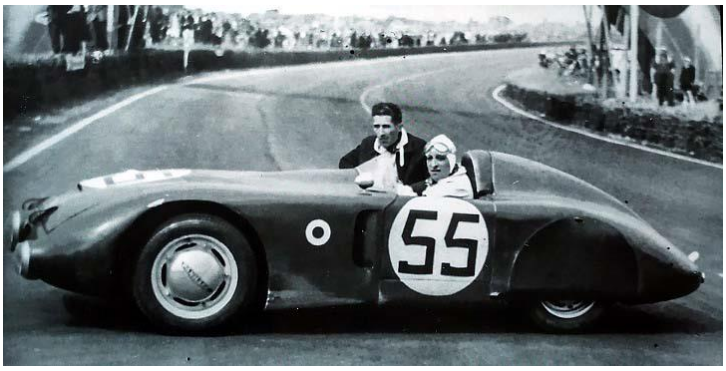
Il gagne la course avec 2 tours d'avance.

L'indice de performance est remporté par la Monopole de Jean de Montremy / Jean Hémard …

…après une belle bataille avec la DB de Bonnet / Bayol.

La Monopole de Gaillard/Chancel termine 25ème à l'indice,

alors que la barquette Panhard de Lachaize/DEbille finira devant à la 14ème place.



La Panhard de Lapchin/Plantivaux abandonnera :

Bonnet a perdu la course à cause d'un problème de piston.

Il a évité la mise hors course par une astuce devenue légendaire en simulant par une fermeture du coffre arrière qui se transforma en poussette et la D.B. démarra en seconde sur un piston !

LE MANS 1951

Auteur : Charly RAMPAL

LES PARTICIPANTS PANHARD ET RESULTATS

N°	Constructeur	n° châssis	cm3	Equipage	classement	km	indice	immatricule	devenir
48	DB	756 ?	861	BONNET - BAYOL	21	2780	5	5160 Z 75	trace perdue
56	**DB**	**755**	**745**	**AUNAUD - PONS**	**30**	**2422**	**23**	205 AK 75	**musée de l'ACO du Mans** Mans
57	DB	752	750	BEAULIEUX - D'EGGEN	disqualifié	-	-	5449 F 75	*ex-N° 58 de 1950*
58	CALLISTA	?	611	COLAS - SCHOLLEMANN	28	2473	8	6398 AG 75	trace perdue
60	MONOPOLE	304990	614	J. HEMARD - DE MONTREMY	25	2629	1	3271 YD 3	*ex-N° 52 de 1950*
61	PANHARD	?	611	GAILLARD - CHANCEL	26	2576	2	3609 RS 2	voiture détruite
67	DB	?	745	TROUIS - GATSONIDES	non qualif.	-	-	?	trace perdue
71	PANHARD	?	745	BEETSON - WADSWORTH	non qualif.	-	-	?	trace perdue

Si la victoire à la distance est allée à l'équipage de la jaguar 3,4 litres de Walter / Whitehead devant la Talbot de Rosier Meyrat / Mairesse, attachons nous aux prestations des voitures à mécanique Panhard.

Car cette année là, la mécanique Panhard était bien représentée au Mans !

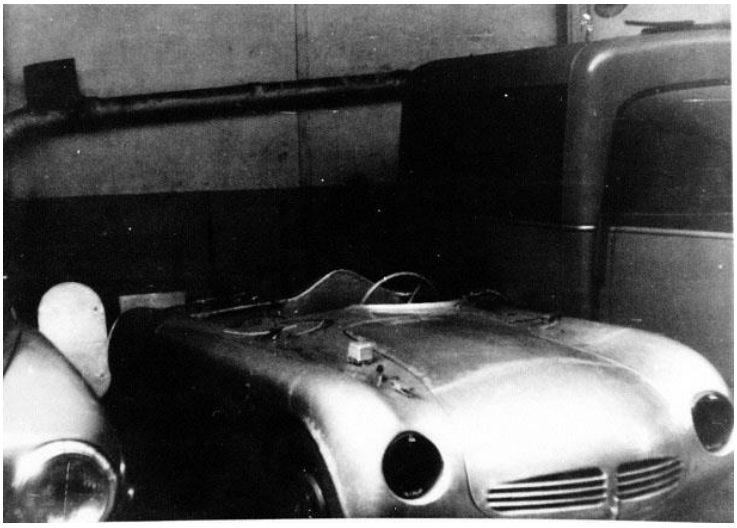
Il y avait, la Dyna-Panhard de Gaillard-Chancel (3cv, 611 cm3),

Elle a été construite à la fin de 1950 par Pierre Chancel. Ce dernier avait pris goût pour la course à travers la moto.

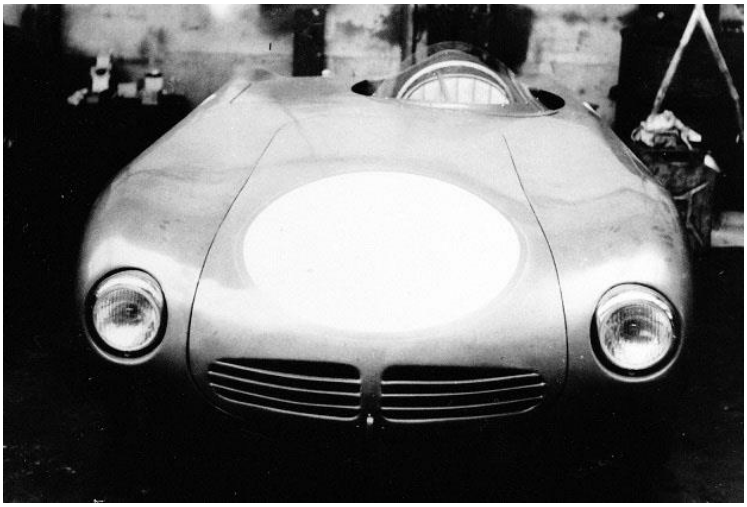
Il avait acheté une mécanique Panhard, proche de la conception des moteurs de moto dont Louis Delagarde, le concepteur était lui aussi passionné, pour construire un Racer 500.

Mais il change d'avis et préfère construire une barquette de sport.

Il s'y attelle au deuxième semestre de 1950



Elle n'est pas encore terminée quand Raymond Gaillard, le constructeur des Callista, vient lui proposer de courir les 24h du Mans 1951 avec lui.

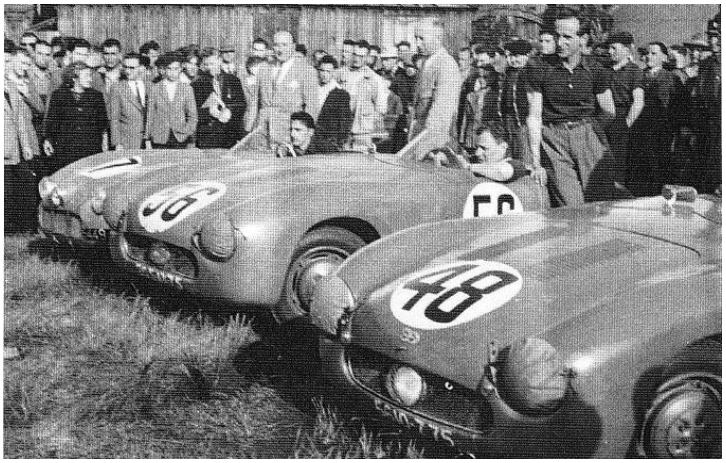


L'équipe DB a 4 types Antem qui sont engagées en 851 cm3 et 745 cm3.).

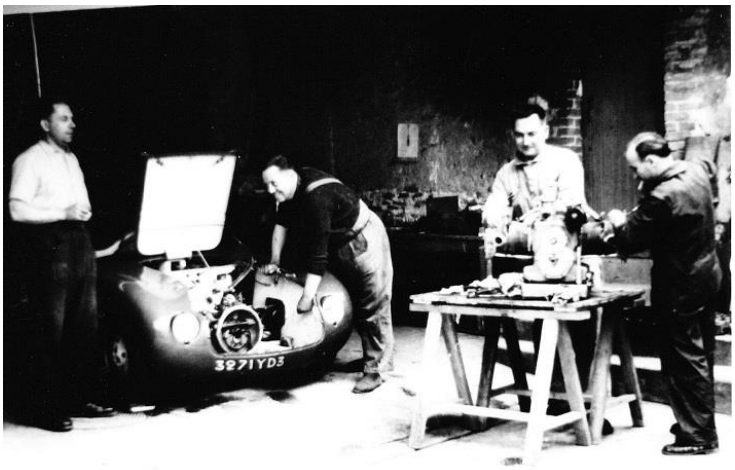
Deux le seront directement par l'usine de Champigny, une de 1950 est engagée par André Beaulieux et la dernière par Georges Trouis qui était sur la liste d'attente et qui y restera.

La n° 48 de Bonnet-Bayol sera longtemps en tête de l'indice de performance avec 2h d'avance surclassant son rival, la Panhard-Monopole.

Hélas une culbuterie hors d'usage viendra annihiler tous les espoirs. Elle terminera 5ème à l'indice.



Monopole avec Montrémy-Hémard qui avait déjà gagnée en 1950. Bien préparée dans les ateliers Monopole, elle n'eut aucun souci.



La Callista de Colas-Schelmann de 611 cm3,

Soit 6 voitures qui termineront toutes cette épreuve, dont la sévérité lui confère une réputation mondiale.

Rappelons que la Monopole de Montrémy-Hémard avait, l'an dernier, gagné la Coupe annuelle à l'indice de performance, avec un indice de 1,276.

Cette année, elle a de nouveau triomphé dans ce classement particulier et s'est adjugé de surcroit la 17ème Coupe Biennale avec un indice nettement amélioré de 1,351.

C'est la première fois qu'au Mans la même voiture et le même équipage triomphent deux années de suite à l'indice de performance.

Cette répétition de succès et de places d'honneur montre à quel point la mécanique Panhard est fiable et performante en ce début des années cinquante. La mécanique Panhard assure à l'industrie française trois des cinq premières place, dont la 1ère et la 2ème. La moyenne du vainqueur étant de 109 km/h 540.

Gaillard et Chancel sur sa Dyna-Panhard termineront à le deuxième place non sans avoir eu un coup de chaleur, car Raymond Gaillard rate un ravitaillement à la 4ème heure et tombe en panne sèche, l'obligeant à faire une demi-tour du circuit à la poussette. Pour rattraper les 65 minutes perdues, Pierre Chancel, fin pilote, conservera le volant jusqu'à la fin. Ils termineront 2ème à l'indice juste derrière la Monopole.

Voici la voiture terminée au pesage quelques jours avant le départ. Pierre Chancel est au volant.

On reconnaît à sa droite et debout, Raymond Gaillard.

Chez D.B., après la n°48, la n°56 de Aunaud/Pons finira 23ème à l'indice :

La 48 de Bonnet/ Bayol dans le parc fermé :

Et à coté de l'Aston-Martin :

La D.B. n°57 de Beaulieux/D'Eggen, a été disqualifiée pour aide extérieure sur circuit

La D.B. de Trouis/ Gatsondes sera non partante :

Les performances d'ensemble du matériel Panhard aux 24H du Mans confirment celle que, depuis son apparition sur le marché mondial, la Dyna, qu'il s'agisse de la 3cv de 611 cm3, de la 4cv de 745 cm3 ou du nouveau moteur de 851 cm3, a réalisé, sous les latitudes et sur les terrains les plus divers, et conformément aux formules de compétition les plus variées.

Insensible aux grands froids et aux grandes chaleurs, du fait qu'elle est refroidie par l'air, la mécanique de la Dyna compte de nombreuses victoires dans les pays septentrionaux et dans les régions tropicales.

Dans les rallyes, courses de vitesses, courses de côtes,, épreuves d'endurance sur des terrains généralement forts difficiles et dans des conditions atmosphériques souvent épouvantables, la Dyna proprement dite ou « la Dyna adaptée » : DB, Monopole ou Callista, a toujours réalisé des exploits surprenants devant des voitures de toutes puissances et de toutes nationalités.

Par sa tenue de route extraordinaire, par la vigueur de ses reprises, par la résistance de son moteur, le concept Dyna est véritablement, à cette époque, la base solide qui fait gagner.

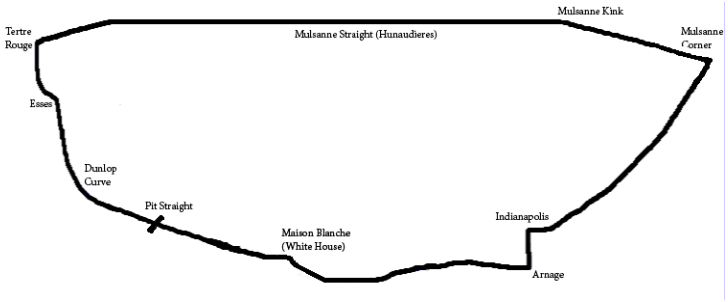
Cet ensemble de grande race, et Panhard, marque doyenne, a montré un esprit novateur, dont on ne saurait trop le louer, en créant une telle base, riche de formules techniques modernes et désormais porte-drapeau de l'industrie française.

Classement à l'indice de performance :

A L'INDICE DE PERFORMANCE

1.	De Montremy-Hemard [Monopole), pneus Dunlop	1.376
2.	Gaillard-Chancel (Dyna-Panhard)	1.351
3.	Walker-Whitehead (Jaguar)	1.326
4.	Macklin-Thompson (Aston-Martin)	1.316
5.	Bonnet-Bayol (Panhard-D.B.)	1.308
6.	Landon-Briat [Renault)	1.306
	et Abecassis-Shawe-Taylor (Aston-Martin)	1.306
8.	Colas-Schelmann (Callista)	1.297
9.	Parnell-Hampshire (Aston-Martin)	1.288
10.	Rolt-Hamilton (Healey)	1.254
11.	Veuillet-Mouche (Porsche)	1.253
	et Meyrat-Mairesse (Talbot)	1.253
13.	Mahe-Peron (Ferrari)	1.249
14.	Levegh-Marchand (Talbot)	1.245
15.	Lurani-Bracco (Lancia)	1.243
16.	Winterbottom-Marshall (Frazer-Nash)	1.231
17.	Mme Simon-Miss Haig (Ferrari)	1.224
18.	Lecat-Senfftleben (Renault)	1.220
19.	Mann-Goodall (Aston-Martin)	1.210
20.	Chinetti-Lucas (Ferrari)	1.204
21.	Vernet-Pairard (Renault)	1.198
22.	Clark-Scott (Aston-Martin)	1.193
23.	Aunaud-Pons (Panhard-D.B.)	1.187
24.	Lawrie-Waller (Jaguar)	1.170
25.	Moran-Cornacchia (Ferrari)	1.167
26.	Stoop-Wilson (Frazer-Nash)	1.154
27.	Becquart-Wilkins (Jowett)	1.132
28.	Chambas-Morel (Talbot)	1.099

Les vainqueurs (Montrémy et Hémard) et leurs poursuivants (Gaillard et Pierre Chancel).



Rappelons que c'est la Jaguar n°20, ici au départ, qui remportera la distance.

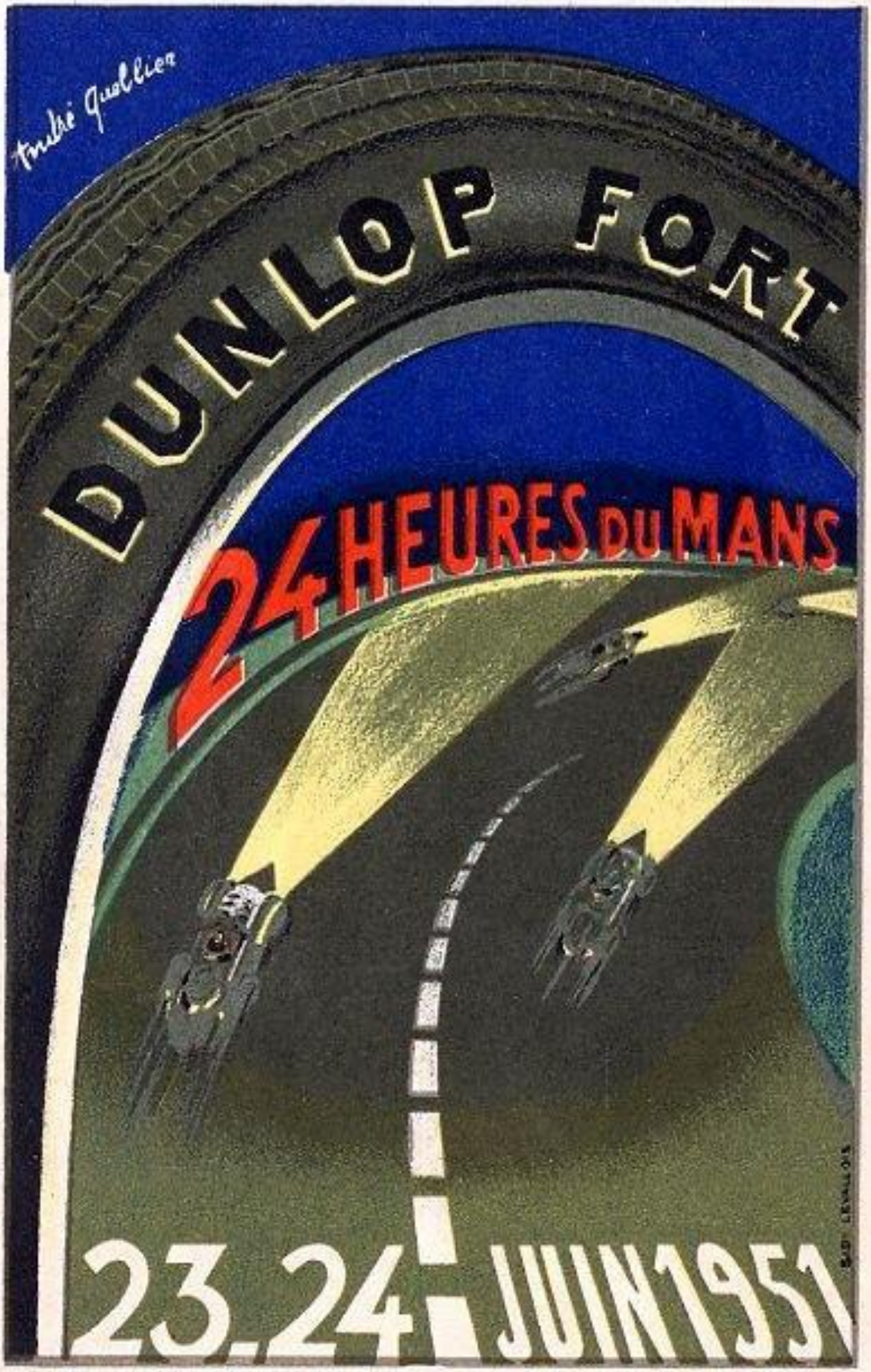
La D.B. N°56 devant son stand :

Et sa miniature :

La D.B. N°48 de Bonnet/Bayol au départ de son stand

La CALLISTA n° 58 aujourd'hui :

La 56 aujourd'hui :


André Guellier
DUNLOP FORT
24 HEURES DU MANS
23.24 JUIN 1951