

Panhard Racing Team

Magazine

3

La Dyna du Mans



1950



Elie BAYOL



JUNIOR DARRIN



Technique : carrosserie
de la Dyna X

SOMMAIRE

Sujets	Page 2
La Dyna du MANS 1950	Pages 3 et 4
Elie BAYOL	Pages 5 à 8
Le JUNIOR DARRIN	Page 9
La carrosserie de la Dyna X	Pages 10 et 11
PUB : GP Marseille 1950	Page 12



SUJETS

La Dyna du Mans 1950 : Admirée au Mans Classic 2010, puis à celui de 2022, la Dyna du Mans 1950 faisait l'admiration dans sa livrée bleue foncé. Cette voiture en effet portait le n°54 au Mans 1950. Elle courait aux mains de Lapchin et Plantivaux.

Elie Bayol : mon compatriote marseillais que j'admire tout petit et vu dans son garage de St Barnabé. Il participe le 5 mai 1946 au GP de Marseille avec une Bugatti : c'est là qu'il rencontre René Bonnet qui court sur une DB Citroën de sa conception et se lie d'amitié avec lui. A lire la suite...

Le Junior DARRIN : sur cette base, Robert Perreau de Los-Angelès, qui fait appel au styliste Howard Dutch Darrin. Celui-ci est à cette époque l'un des plus célèbres dessinateurs de voitures aux Etats-Unis.

Dyna X carrosserie : ses éléments en tôle d'alliage d'aluminium, comporte des pièces maitresses de grandes dimensions à assemblage boulonnés (longerons inférieurs, ensemble tabler-montants avant, battants de pavillon, toit).

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 des 24H du MANS 1950

Auteur : Charly RAMPAL



Vue au Mans cLassic 2010 et 2022, la Dyna du Mans 1950 faisait l'admiration dans sa livrée bleue foncé (presque RAF) : elle était plus belle que neuve.



Une trouvaille et propriété de François Gaillard qui la fit restaurer dans les règles.

D'après les échos, elle était en piteux état ! Mais c'était sans compter sur le talent du tôlier formeur : Philippe Cornubert de Salignac (33). Comme quoi, il y a encore des pointures dans notre pays !

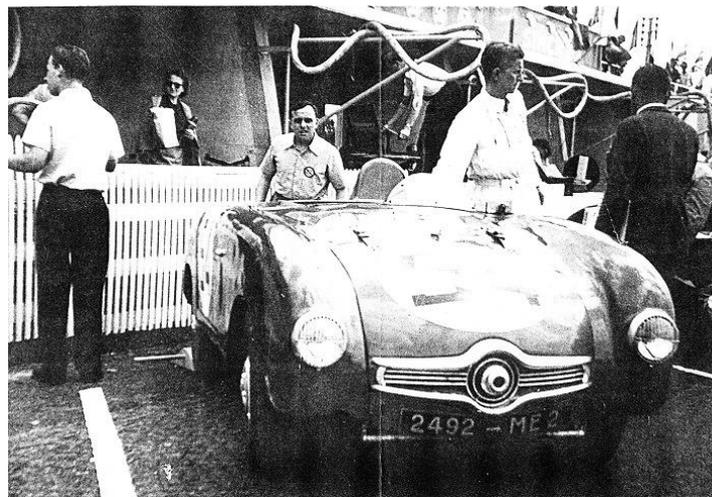
Les qualificatifs me manquent pour souligner la qualité de la réalisation d'un modèle que je n'avais vu qu'en photo. Et je félicite François Gaillard d'avoir une fois encore permis sa résurrection et d'être restée en France.

La série des photos présentée valent tous les discours du monde : la qualité est irréprochable.



Cette voiture en effet portait le n°54 au Mans 1950. Elle faisait parmi des réalisations de ces innombrables artisans particuliers qui aménageaient et transformaient des Dyna pour les 24 Heures.

On voit ci-dessous la voiture en épis devant son stand.



En cette année 1950, ce sont six voitures à mécanique Panhard qui sont engagées, sans compter les deux DB qui courent sous leur propre marque.

Nous n'avions vu aucune Panhard aux 24H du Mans 1949 et c'est donc la première fois que des représentants de cette firme se montrent sur ce circuit.

Comme les quatre Dyna engagées, la 54 avait un moteur de 610 cm³. Elle courait aux mains de Lapchin et Plantivaux. Elle abandonna malheureusement à la 17ème heure à la suite d'un problème de distribution (soupapes).

Chaussée de pneus Englebert, elle accomplit 115 tours, soit 1.551,58 km.

Charles PLANTIVAUX était un parfumeur Niortais (Deux-Sèvres). Il fait construire des véhicules sur base Panhard par un carrossier Vendéen Mr GUICHARD. 4 véhicules auraient été construits.

Guy Lapchin, lui était architecte à Roubaix (Nord) et fut le premier président de l'ASA du Nord

Guy Lapchin a couru 7 fois les 24 Heures du Mans de 1935 à 1953, sur Singer Nine Le Mans, Riley Sprite TT, Simca 8 Gordini, Panhard X84 et X89, Renault 4CV 1063, dont deux abandons.

Ses meilleurs résultats ont été sur Simca 8 Gordini 9ème en 1938 et 13ème en 1939.

Puis il a couru avec Rédélé les 24 Heures du Mans 1952 sur Renault 4CV 1063 : 17ème à la vitesse moyenne de 99,502 km/h, 747 cm³.

Il a aussi couru en rallyes, toujours sur 4CV 1063 : en 1952 il remporte le très difficile Rallye des Routes du Nord (1000 km en plein hiver).

Guy Lapchin a partagé les débuts d'Amédée Gordini sur Simca et de Jean Rédélé sur 4CV 1063, ...

On voit que ses autos n'ont pas dépassé 1500 cm³, il aimait les petites cylindrées.

Elie BAYOL : Le pilote marseillais

Auteur : Charly RAMPAL

Mes racines marseillaise et ma passion pour le sport automobile à mécanique Panhard, je ne pouvais pas ne pas vous parler d'un compatriote de talent : Elie Bayol.

Elie Bayol est né le 28 février 1914 à Marseille, Très tôt passionné de mécanique, il ouvre un garage à St Barnabé un quartier bien connu de Marseille.

C'est un excellent mécanicien avec des pointes d'ingéniosité. Là, il entretient et revend toute sorte de voitures, comme l'on fait couramment dans tous les garages..

Mais la compétition renaissante après la guerre, il est rongé par le virus de la course. Il participe le 5 mai 1946 au GP de Marseille avec une Bugatti : c'est là qu'il rencontre René Bonnet qui court sur une DB Citroën de sa conception et se lie d'amitié avec lui. Dans cette course appelée : « Coupe de la Commission Sportive » ou « Coupe de l'entraide française » (ouvert aux voitures de moins de 2 litres), il pilote une Bugatti 35 - 1991 cm³ - n° 21, il termine 2ème de la seconde manche et 6ème de la finale. A partir de 1949, il a distribué les accessoires EPAF et les racers 500 produits par DB, qui viennent de naître, pour le sud de la France.

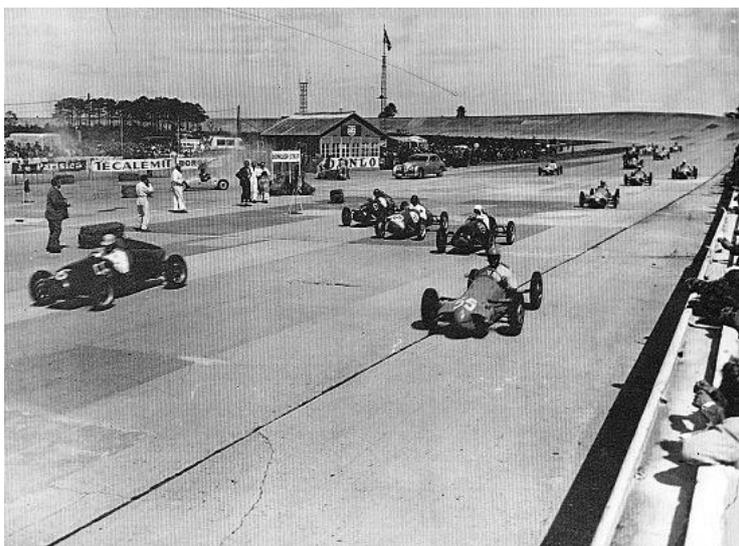
Touche à tout, il est n'est pas improbable qu'il ait fait la transaction de quelques de Rovin qui pouvaient à l'occasion cibler des classements de catégorie.

Il ne faut pas oublier que Mme Bayol, qui a aussi tâté la compétition à l'occasion d'épreuves régionales a remportée la catégorie 500cc de la course de la Sainte Baume, le 11 juin 1952, sur une 2cv Citroën...

Avec le Racer 500, c'est le début de la grande aventure avec l'équipe DB.

Il débute en course des Racers 500 à Monthléry le 30 avril 1950 au 3ème GP de Paris : il termine second.

Le départ à Monthléry : Bayol est à droite avec le n°55 :



Il termine second derrière un Racer anglais :



Puis le 4 et 5 juin de la même année, c'est le Bol d'or sur cette même piste : il a le n°43 et finit 13ème.

Mais ce sera au 24h du Mans 1950 qui le verra pour la première fois coéquipier de René Bonnet en remplacement de Charles Deutch qui a décidé d'arrêter la compétition.

La voiture tourne comme une horloge et dès la 4ème heure, Bayol et Bonnet sont en tête de l'indice de performance. Le dimanche matin, vers 11h, la petite barquette bleue s'arrête à son stand : piston percé !

Elle y restera plus de 2h et perdra la première place à l'indice. Bonnet réussira à la faire astucieusement repartir comme je le raconterai dans mon récit sur les 24h Du Mans 1950.

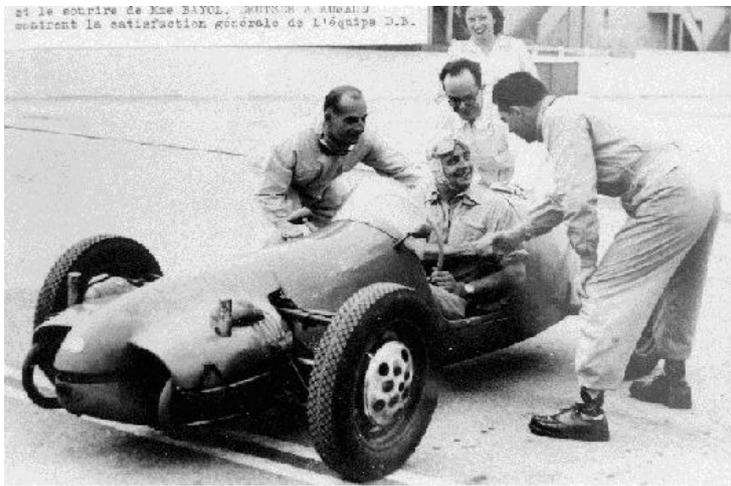
La voiture fait un tour au ralenti et sur un piston, pendant que les mécanos cherchent en vain un piston sur une Panhard du public ! 35 mn de réparation, la petite DB repart, mais sera éliminée pour avoir été plus de 2h au Stand .

Ce point du règlement sera revu devant le désarroi de l'équipe DB !

Elie Bayol continue ses courses et ses bonnes performances au volant de son Racer 500 mais aussi sur la barquette sport à carrosserie Antem comme au GO D'Allemagne au Nurburgring le 20 août 1950.

Puis, c'est le Salon de l'automobile du 5 au 15 octobre, DB présente deux Antem et deux Racers 500 : leur palmarès parle pour eux.

C'est durant cette période que le 11 octobre Elie Bayol s'attaque à 6 records du monde de la classe 500 cm³ à Monthléry.



Sans la moindre préparation il bat successivement :

- Les 50 km à 139,390 (ancien record 136,280)
- Les 50 miles à 140,320 (ancien record à 137,420)
- Les 100 kms à 140,670 (ancien record à 137,930)
- L'heure à 140,880 (ancien record à 138,438)
- Les 100 miles à 141,060 (ancien record à 138,700)
- Les 200 kms à 141,180 (ancien record à 131,610).

Les anciens records étaient détenus depuis 1938 par Ceccini sur FIAT.

Ce racer des records est ensuite toujours resté dans la famille Bayol. Nous l'avions exposé à Monthléry (photos ci-après).



et lors de l'hommage à René Bonnet organisé par Dominique Perruchon à Champigny dont témoignent les photos ci-après appartenant à Dominique.



Elie Bayol appréciait particulièrement le circuit des Remparts à Angoulême où les DB viennent, en 2010, de faire une brillante démonstration et renouer avec l'histoire.

Il a en effet participé trois fois:

- 1948 le 11 juillet avec une Cisitalia
- 1950 le 11 juin dans la course des Racers une DB Panhard il termine 6e,
- 1951 le 10 juin dans la course des F2, coéquipier de René Bonnet, avec une DB Panhard 750cc compresseur, il termine 8e.

Il participera aussi à de nombreuses courses de côtes qui émaillent la région provençale.

En 1951, il est de tous les circuits (Aix les Bains, Rouen, Sables d'Olonne, etc...)

Il passe à la vitesse supérieure en 1952 en commandant aux frères Maserati le dernier modèle d'Osca F2, et en attendant qu'elle lui soit livrée, au mois d'août, il dispute des courses sur DB.

Il accomplit néanmoins une bonne saison : quatrième à Pau, cinquième à Marseille et sixième à Modène, onzième à Reims, deuxième à Draguignan avec son Racer;

Touchant son auto neuve avant Monza, il l'y engage et dispute son premier GP de Championnat du monde ; qualifié en dixième position, il est contraint à l'abandon sur ennui de boîte de vitesses.

Bayol s'aligne en 1953 dans trois Grands Prix, France, Suisse et Italie, où, en compagnie de Louis Chiron, il pilote les Osca.

On le voit également à Pau - il s'y classe encore une fois quatrième, et à Albi où il fait la pole-position.

Il connaît toutefois davantage de réussite au Circuit du Lac à Aix-les-Bains, qu'il enlève.

Mais il n'oublie pas l'équipe DB pour laquelle il fait encore quelques courses comme aux 12h de Reims les 4 et 5 juillet 1953 en compagnie de Jacques Dannenmuller où il se classe 10ème. Il court également dans son coin de Provence, à Marseille pour la coupe René Larroque sur son DB Antem et aux 12h d'Hyères où il se classe 2ème.

Amédée Gordini l'a à l'œil et lui fait une proposition en 1954 ; c'est le début d'une collaboration animée qui durera trois saisons.

Faisant équipe avec Jean Behra, il termine cinquième au GP d'Argentine et, hors-championnat, est pour la troisième fois quatrième à Pau, puis cinquième à Bordeaux, à l'issue d'une course animée où ignorant les injonctions de son stand il refuse de laisser le relais à Behra.

Viré par Gordini, il terminera la saison à pied.

Cette saison 54, il se consolera par cette brillante victoire aux 24h du Mans à l'indice de performance en compagnie de son vieil ami René Bonnet : une revanche du sort en quelque sorte.



Mais, bon prince, le sorcier du boulevard Victor le rappelle l'année suivante en 1955 et lui confie de nouveau une Gordini type 16, qu'il aligne aux Grands Prix d'Argentine et de Monaco.



Sa saison est hélas écourtée à cause d'un grave accident aux essais du Mans, au volant d'une grosse trois litres Gordini. Il est salement blessé à la tête

Il revient aux affaires en 1956, mais brièvement car sa longue convalescence a laissé des traces. Le temps pour lui de clore sa biographie par deux sixièmes places, au Grand Prix de Monaco d'abord, sur une Gordini T32, puis aux 12 h de Reims.

Touché par cet accident, il arrête sa carrière sportive fin 1956. Il meurt en 1995 à l'âge de 81 ans.

Il a été l'un des pilotes fétiche de l'aventure des Racers 500. Le culminant de sa carrière est, pour moi, sa victoire à l'indice en tant qu'équipier de René Bonnet lors des 24 heures du Mans 1954.

Elie était un mécanicien surdoué.

Il n'aimait pas tout ce qui touche le côté administratif. Son ancien camarade de l'écurie Gordini, Robert Manzon (un marseillais aussi), était également son complice des parties de carte endiablées que, régulièrement, ils partageaient sur le port de Cassis (au café Le France).

Durant toute cette période, sa femme a été sa complice et d'une force de vie incomparable, jusqu'à ce qu'ils se séparent.

Il fut un grand serviteur des « Bricoleurs de Champigny », comme les appelaient les gens de chez Citroën.

Les pilotes et les mécaniciens le respectaient et sa force de caractère empêchait toute familiarité excessive. Mais l'aborder était très sympathique.

Le mot de la fin : l'ancien garage des Bayol, est maintenant un centre de Contrôle Technique, autre temps, autres mœurs !

MARSEILLE 1951 : MA RENCONTRE AVEC BAYOL

Je me souviens très bien de ce moment, j'avais 6 ans, c'était ma première saison en tant que « Poussin » à l'Olympique de Marseille. et le dimanche APM j'étais ramasseur de balles autour du terrain du stade Vélodrome encore pourvu de sa piste cendrée et de son anneau de vitesse.

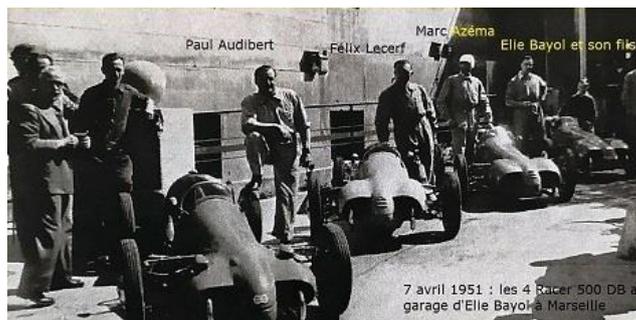
Lors d'un match en nocturne et en lever de rideau nous avons eu une démonstration de quatre Racer qui faisait de la pub pour la course du week-end au parc Borely !

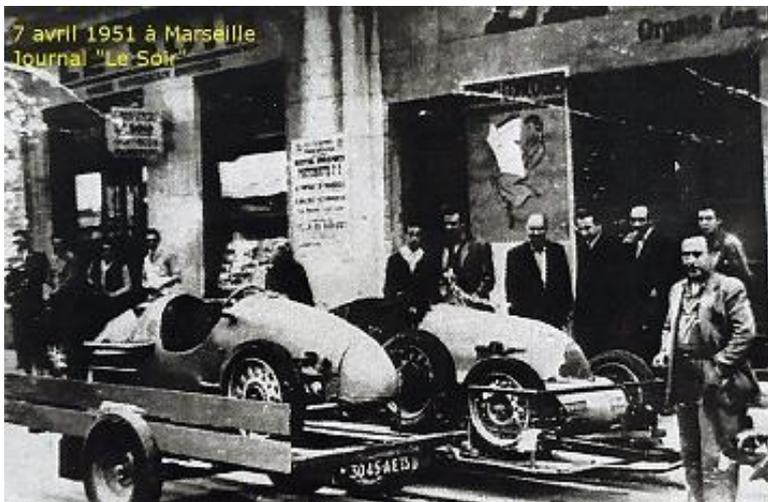
Etant dans les entrailles du stade, j'avais pu approcher de près ces bolides qui avaient déclenché en moi, cette passion pour le sport-auto qui n'a pas entendu le nombre des années et qui ne m'a plus quittée.

Hélas, je n'avais pas pu aller voir la course, mon père étant allergique à ce sport : à Marseille, c'est le foot ou la pétanque baignée dans des vapeurs d'anis.

Mais comme la base de la communication de cette époque était le journal et la radio, j'ai pu lire dans « Le Provençal » (aujourd'hui « La Provence ») la genèse des ces Racer et connaître Elie Bayol qui était garagiste dans le quarter St Barnabé à Marseille, bien avant la mauvaise réputation de mes quartiers.

C'est là devant, que j'avais pu voir pour la première fois les 4 Racer D.B.





Le sport à cette époque était une fête, pas d'argent mais du plaisir et de la passion.

Le Racer D.B. avait fait l'objet de deux tours juste avant le départ sous les applaudissements fournis du public marseillais.



PALMARES D'ELIE BAYOL (Origine Racing Sport Cars) (agrandir sur votre ordi pour meilleure lisibilité)

Year: 1950						
Date	Race	No. Car	Drivers	Entrant	Result	
26.6.1950	24 h Le Mans	58	D.B. Barquette	Bonnet / Bayol	Automobiles D.B.	23 rd
23.7.1950	12 h Paris		D.B.	Bonnet / Bayol		18 th
20.8.1950	Rheinland Nurburgring		D.B.	Elie Bayol		5 th
8.10.1950	Coupe de Salon		D.B.	Elie Bayol		7 th

Year: 1951						
Date	Race	No. Car	Drivers	Entrant	Result	
29.4.1951	Mille Miglia	007	Fanhard Dyna	Ferrari / Bayol		92 nd
23.6.1951	24 h Le Mans	48	D.B. Antem	Bonnet / Bayol	Automobiles D.B.	21 st

Year: 1952						
Date	Race	No. Car	Drivers	Entrant	Result	
15.6.1952	24 h Le Mans	87	D.B. Barquette	Bonnet / Bayol	D.B.	DNF
29.6.1952	GP Reims	4	D.B.	Elie Bayol		11 th

Year: 1953						
Date	Race	No. Car	Drivers	Entrant	Result	
29.3.1953	Reims (55.1)		Fanhard Dyna	Elie Bayol		2 nd
7.6.1953	12 h Hyères	31	D.B.	Bayol / Rivinet		7 th
14.6.1953	24 h Le Mans	8	Talbot Lago T2605	Bayol / Rosier	Automobiles Talbot	DNF
14.6.1953	24 h Le Mans	73	D.B. HBR	Trous / Bayol	Deutch et Bonnet	DNF
8.7.1953	12 h Reims	33	D.B. HBR	Bayol / Dammemuler	Automobiles D.B.	10 th
30.8.1953	1000 km Nurburgring	42	D.B. HBR	Bayol / Azéma	Deutch et Bonnet	DNF
20.12.1953	12 h Casablanca	25	Oica HT4	Armengeaud / Bayol	Jean-Louis Armengeaud	8 th

Year: 1954						
Date	Race	No. Car	Drivers	Entrant	Result	
24.1.1954	1000 km Buenos Aires	52	Gordini T155	Bayol / Loyer	Automobiles Gordini	DNF
11.4.1954	GP Reims		D.B.	Elie Bayol		3 rd
6.5.1954	12 h Hyères	31	Gordini T155	Bayol / Bourneily	René Bourneily	DNF
6.6.1954	12 h Hyères		D.B.	Elie Bayol		DNF
13.6.1954	24 h Le Mans	19	Gordini T245	In entry list only	Equipe Gordini	DNF
13.6.1954	24 h Le Mans	51	D.B. Central seater	In entry list only	Automobiles Deutch et Bonnet	DNF
13.6.1954	24 h Le Mans	57	D.B. Barquette	Bonnet / Bayol	Automobiles Deutch et Bonnet	10 th
4.7.1954	12 h Reims		D.B.	Bayol / Gignoux		20 th
22.8.1954	La Boule		D.B.	Elie Bayol		2 nd
11.9.1954	Tourist Trophy	51	D.B. HBR	Bonnet / Bayol	Automobiles Deutch et Bonnet	DNF

Year: 1955						
Date	Race	No. Car	Drivers	Entrant	Result	
23.1.1955	1000 km Buenos Aires	14	Gordini T245	Bayol / Schell	Equipe Gordini	3 rd
1.5.1955	Mille Miglia	022	D.B. HBR	Elie Bayol		43 rd
12.6.1955	24 h Le Mans	17	Gordini T245	Maquet / Bayol	Automobiles Gordini	DNF
12.6.1955	24 h Le Mans	57	D.B. HBR	In entry list only	Ecurie Jeudy-Bonnet	DNF

Year: 1956						
Date	Race	No. Car	Drivers	Entrant	Result	
29.4.1956	Mille Miglia	200	D.S. HBR	Elie Bayol		DNF
10.5.1956	1000 km Paris	29	Gordini T155	de Silva Ramos / Bayol	R. de Silva-Ramos	DNF
14.8.1956	Supersurteleggiure	54	Peveri 200 T6	In entry list only	Jean Guichet	12 th
10.9.1956	11 h Reims	17	Gordini T155	Bayol / de Silva Ramos	R. de Silva-Ramos	6 th
14.7.1956	GP Silverstone (F2)	11	Gordini T155	In entry list only	Equipe Gordini	12 th

LE JUNIOR DARRIN

Auteur : Charly RAMPAL

Après l'échec de la première expérience franco-américaine tentée par J.B. Fergusson en 1951, une nouvelle aventure semble s'amorcer deux ans plus tard à l'initiative du concessionnaire Panhard outre-Atlantique, Robert Perreau de Los-Angeles, qui fait appel au styliste Howard Dutch Darrin.

Celui-ci est à cette époque l'un des plus célèbres dessinateurs de voitures aux Etats-Unis.

Après avoir travaillé en France entre les deux guerres, il est devenu le « carrossier » préféré des stars d'Hollywood : il collabore également avec la firme Kaiser qui vient de fusionner avec Willis. Pionnier américain des carrosseries en polyester stratifié.

Darrin a déjà créé plusieurs modèles remarquables notamment un roadster Kaiser révélé en septembre 1952 et produit en petite série à partir de novembre 1953.

Le polyester stratifié est un nouveau matériau constitué de couches alternées de résine durcissable et de fibre de verre.

H.D. Darrin accepte d'étudier un prototype en matière plastique (dont l'avant rappelle le roadster Kaiser Darrin) à partir d'un des quelques cinquante cabriolets Junior importés en Californie au cours de l'année 1953, dont quatre furent livrés en châssis.

L'un de ces châssis fut confié à Darrin qui l'habilla d'une carrosserie en polyester aux lignes futuristes exposées, aux côtés d'un Junior de série, au motor show organisé à Los Angeles pendant la dernière semaine d'octobre 1953.



Outre son esthétique originale, la Darrin, débarrassée de la carrosserie en acier du Junior, offre un gain de poids très important puisque la coque en plastique nue ne dépasse pas 55 kg.

En état de marche, le Junior Darrin (dotée de portes factices) pèse 140 kg de moins que le modèle d'origine, ce qui lui permet d'atteindre 140 km/h et de rivaliser ainsi avec la MG TD Midget qui connaît toujours un grand succès auprès de jeunes automobilistes américains.

Le prix très concurrentiel annoncé pour le Junior Darrin est de 2.500 dollars de l'époque. Il devait lui permettre de se faire une belle place sur le marché local des petites sportives.

En France où le prototype arrive en novembre 1953, on estime que le Junior Darrin pourrait être vendu 795.000 F.



Au début décembre, peu après son débarquement sur notre sol, la voiture est présentée à M.M. Paul et Jean Panhard. Elle passe ensuite dans les ateliers parisiens de Pershing-Motor (concessionnaire français de Kaiser) afin d'y être francisée, puis elle participe au salon de Genève 1954.

M. Grandvalet, l'un des premiers spécialistes français, avec Robert Sobeau, des carrosseries en matière plastique, envisage de produire une petite série de Junior Darrin en coopération avec la SAPA (Société d'Applications des Plastiques Armés) dont les usines se situent dans le Loiret.

Le projet n'aboutit pas mais une version dérivée – baptisée Aurore – avec nouveau pare-brise panoramique figure au Salon de Paris 1954 et dans d'autres expositions.



L'Aurore ne parvient pas non plus au stade de la production. Elle aurait du être exportée au Etats-Unis mais le projet est définitivement abandonné en 1955, lorsque Panhard – maintenant lié à Citroën – commence à se désintéresser du Junior.

DYNA X : LA CARROSSERIE

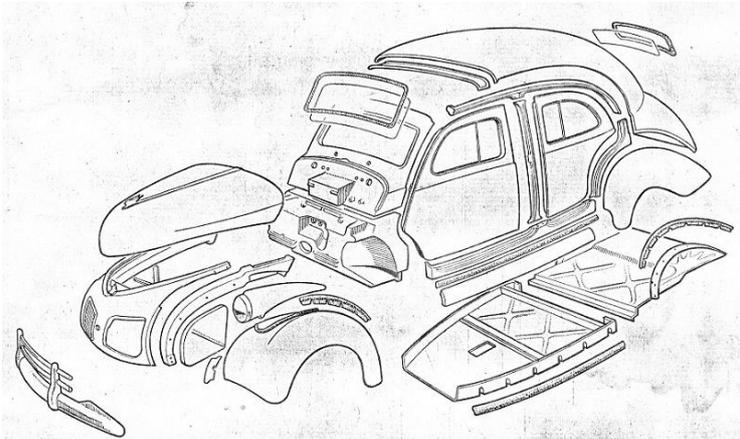
Auteur : Charly RAMPAL

Après la guerre, la fidèle clientèle de la marque Panhard, voyant que l'économie devenait une nécessité vitale a réclamé une voiture 4 places, consommant beaucoup moins, coûtant moins cher d'achat et surtout d'entretien général, tout en assurant les déplacements réguliers et avec la même sécurité, à la vitesse moyenne réalisée jusqu'alors avec les gros moteurs six cylindres dont elle avait l'habitude.

La Dyna X a été créée à cette époque de disette qui obligeait à faire table rase des anciennes conceptions.

Pour aller dans ce sens, il fallait faire léger, tandis que mécaniquement Louis Delagarde s'occupait à faire un moteur très performant au rendement exceptionnel, la carrosserie comportera une super structure composée d'éléments en Alpax boulonnées, recouverte de tôles d'aluminium également boulonnées sans soudure.

LA TECHNIQUE

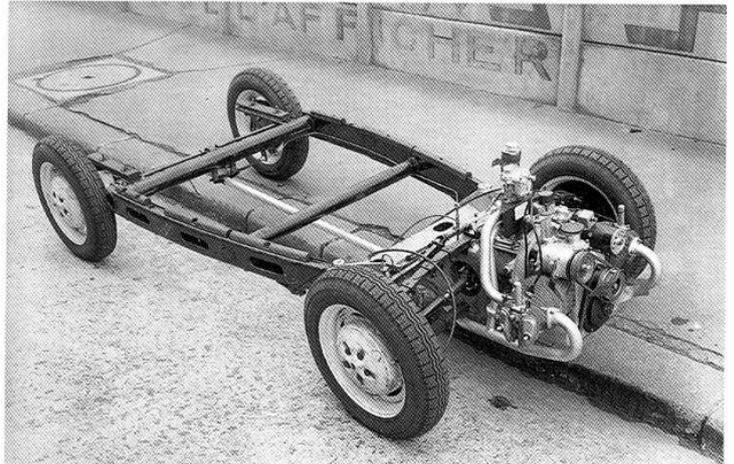


Le tout est vissé sur un châssis en tôle d'acier avec interposition de blocs de caoutchouc. Les remplacements d'éléments sont ainsi rendus plus aisés.



Le succès ne se fit pas attendre et au Salon d'octobre 1949, 3000 exemplaires avaient déjà été construits.

La caisse de la Dyna , à coffre arrière non ouvrant, est destinée à coiffer un châssis cadre dont elle demeure isolée mécaniquement (et électriquement) par un ensemble de boudins en caoutchouc.



Les boulons n'ont d'autre rôle que la fixation et le maintien en position de la caisse.

Celle-ci, à ailes séparées également en tôle d'alliage d'aluminium, comporte des pièces maîtresses de grandes dimensions à assemblage boulonné (longerons inférieurs, ensemble tablier-montants avant, battants de pavillon, toit).

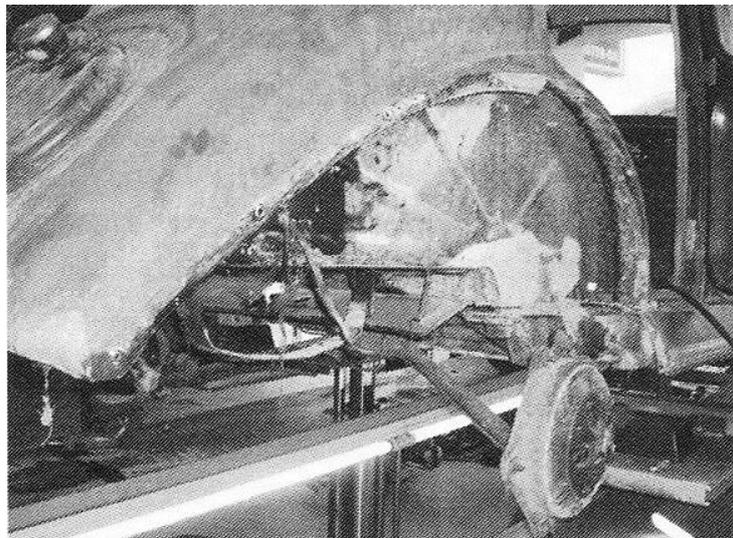
Tout l'habillage est également léger, y compris le capot, la double grille (nous sommes en 1949) et le pare-chocs à enjoliveur.

Pour des raisons d'accessibilité, tout l'ensemble ailes avant-calandre, se sépare aisément, par boulons, du massif de tablier.

Cette construction de la carrosserie rend possible d'importantes réparations.

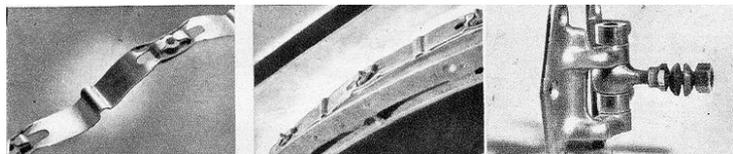


Elles seront éventuellement exécutées soit par débosselage des éléments non travaillant qui auraient été peu atteints, soit par échange pur et simple.



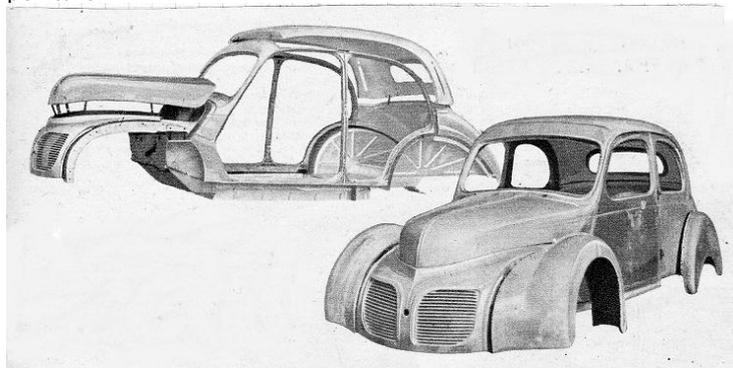
Des bandes extensibles préparées avec écrous immobilisés d'avance servent de fixation facile et très rapide de la tôle sur cadre coulé.

Les charnières moulées sont fixées en un seul point sur le montant central.

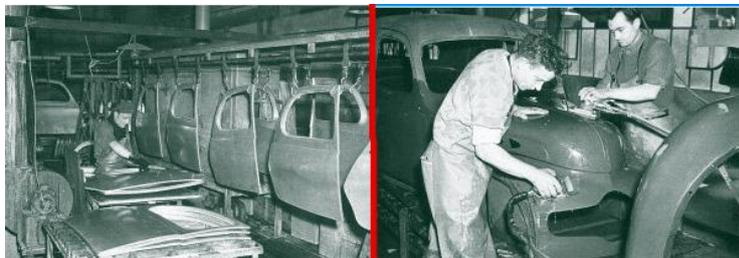
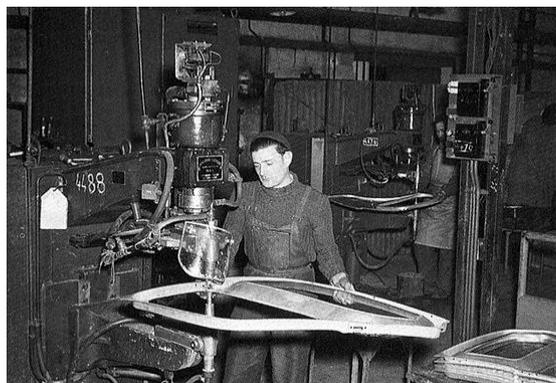


Il est intéressant de voir comment les usines Panhard procèdent à la fabrication de ces carrosseries.

Les caisses sont reçues de l'extérieur (fonderie et usine d'emboutissage) partiellement montées, mais dépourvues de toute peinture.



En conséquence, après assemblage des éléments principaux,



Les caisses sont dirigées vers les chaînes de peinture. Là, on nettoie parfaitement la surface à l'aide de solvant, puis on la gratte.

On pose alors une couche d'apprêt spécial permettant le bon « accrochage » de l'émail d'impression.

La carrosserie est enfin mise en teinte définitive.



La peinture s'effectue en tunnel à récupération par brouillard d'eau, le séchage en étuve-tunnel, le polissage à la brosse électrique.

C'est au bout de la chaîne que d'effectuera l'assemblage des ailes et des capotages des phares.

Puis la carrosserie convoyée par monocâble, rejoindra la chaîne des châssis à l'étage inférieur.

La Dyna sortie en 1948, évoluera peu à peu jusqu'en mars 1954 où le dernier châssis nu portera le n° 857 137 alors que la dernière berline portera le n° 856 400 sortie le 09 10 53.



MARSEILLE

4^e CIRCUIT INTERNATIONAL
DE VITESSE
AUTOS-MOTOS

ORGANISÉ PAR LA

VILLE DE MARSEILLE

AU PROFIT DE
SES ŒUVRES
SOCIALES

AVEC LE CONCOURS DE
L'AUTOMOBILE-CLUB
DE MARSEILLE-PROVENCE



ESTAMPES
PEMOLITCH
DERN
ESPO
RTIVE

www.estampomodernes.eu

PARC BORELY **19 MARS 1950** CIRCUIT J-P.VINILLE