Panhard Racing Team Magazine

Spécial N°2

Panhard 10 victoires

1952 et 1953

SOMMAIRE

Sujets	Page 2
LE MANS 1952	Pages 3 à 7
LE MANS 1953	Pages 7 à 11
PUB Affiche du Mans 1953	Page 12

SUJETS

- **Le MANS 1952** : **200.000 SPECTATEURS !** 40 abandons ! 3.733 km. à la moyenne horaire de 155 km. ! Dans tous les domaines, les records ont été battus cette année aux 24 fleures du Mans.

- **Le MANS 1953 :** Suite à sa victoire au Mans 1952, Pierre Chancel intensifie ses efforts de préparation pour l'épreuve de 1953.La Maison Panhard lui accorde tout son crédit et les Chancel travaillent en collaboration étroite avec les ingénieurs de la marque doyenne.

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

LE MANS 1952

Auteur : Charly RAMPAL

LES PARTICIPANTS PANHARD ET RESULTATS

N°	Marque	Châssis	cm3	Equipages	Classement	Km	Indice	Immatricule	Devenir
52	PANHARD	?	851	PLANTIVAUX - R. CHANCEL	12	2914	4	6982 R 75	voiture détruite en 1955
57	DB	773 ?	745	BONNET - BAYOL	abandon	4H	-	8552 BE 75	trace perdue (détruite Reims 1953 ?)
58	**DB**	**478857**	745	**COLAS - SCHOLLEMANN**	**abandon**	**5H**	-	8553 BE 75	**collection privée**
59	MONOPOLE	304993	612	SAVOYE - LIENARD	abandon	11H	-	9381 AP 78	*voir N° 53 en 1950*
60	MONOPOLE	304990	612	J. HEMARD - DUSSOUS	14	2802	1	9382 AP 78	*voir N° 52 en 1950*
61	PANHARD	?	611	GAILLARD - CHANCEL	16	2508	9	3609 RS 2	trace perdue

200.000 SPECTATEURS ! 40 abandons ! 3.733 km. à la moyenne horaire de 155 km. !

Dans tous les domaines, les records ont été battus cette année aux 24 fleures du Mans.

De plus, jamais une telle épreuve d'endurance n'a été aussi intéressante, spectaculaire et émouvante.

Les drames et les coupa de théâtre se sont succédés à un rythme accéléré.

Une émotion en appelait une autre. De jour ou de nuit. l'intérêt fut sans cesse soutenu.

L'Allemagne, pour sa rentrée en course a remporté un retentissant succès, grâce aux deux Mercédès qui. sans inquiétude mécanique, ont roulé pendant 24 heures.

Victoire allemande, certes, mais de ce combat de géant, la France ne sort pas diminuée, grâce à la Panhard-Monopole qui, pour la troisième fois consécutive, s'est classée première à l'indice de performance.

Trois fois ! Ce n'est pas de la chance, mais la confirmation de la classe et de la persévérance dans l'effort.

Dix-sept arrivante; seulement. C'est peu !

Jamais un tel déchet n'avait été enregistré jusque-là.

Les enseignements de ces dramatiques 24 Heures du Mans ne sont pas seulement d'ordre technique : victoire de l'organisation.

LES REPRESENTANTS DE LA MECANIQUE PANHARD

La préparation :

Remporter le classement à l'indice de performance trois années consécutives. 'n'est pas le seul fait du hasard ; la première fois, on peut prétendre que la chance sourit à l'équipe victorieuse ; la seconde fois, on peut supposer due les dispositions du règlement des 24 Heures du Mans lui étalent favorables ; mais lorsque une troisième victoire vient s'ajouter aux deux précédentes il y a tout lieu de penser qu'il y a une autre raison qui domine toutes les' autres.

Cette raison réside uniquement dans le soin apporté à la préparation de la célèbre épreuve de l'AC de l'Ouest.

Pour .Monopole, qui a remporté le classement à l'indice avec Hernard et Dussous, il n'y a pas d'autre secret.

C'est, en bref, une victoire assurée par une organisation méticuleuse menée, non seulement par le responsable de Monopole-Poissy, Jean de Montrémy et Jean Hémard, son beau-frère, mais aussi par Pierre Bourdereau.

La « mécanique, certes, entre pour une large part dans le succès et, à ce propos, le moteur Dyne- Panhard, de 612 cmc. de cylindrée, a donné la plus entière satisfaction.

« Nous sacrifions tout aux 24 Heures du Mans, a exposé Jean de Montrémy, et nous y mettons tout notre coeur.

Si berne 'ne faisons qu'une course, nous voulons la bien faire et ne rien négliger dans ce but.

Sans doute, pourrions-nous prendre part à d'autres éprenne au cours de l'année, mais ce serait au détriment de celle à laquelle nous attachons le plus de prix : les 24 Heures du Mans.

Notre programme, vous le constatez, est limité.

Nous l'exécutons méthodiquement, dans le calme.

Pendant de longs mois, noue travaillons.

Une course de 24 heures est-elle terminée que déjà, nous pensons à celle qui sera disputée l'année suivante.

C'est ainsi que, les études achevées, nous avons commencé les premiers essaie à Montlhéry au mois de décembre.

Dans cette longue période de préparation, chaque détail a son importance, la chose qui parait la plus insignifiante peut avoir des conséquences fâcheuses si elle n'a pas été vérifiée soigneusement. «

Un tas de petits riens qui ont leur importance.

Et Pierre Bordereau de donner un seul exemple : Un jour, à Montlhéry, une goupille du démarreur casse.

Ce n'est pas capital, évidemment, mais que cela, se produise pendant l'épreuve et c'est la victoire qui peut vous échapper.

Ce sont tous petits riens qui constituent un ensemble.

Aucun, détail ne doit être tenu à l'écart et c'est par de longs et patients essais que l'on parvient à éliminer les Imperfections. » .

De son côté, Jean Hémard tient à préciser : « Nous nous défendons d'établir une voiture de: course..

La Monopole à moteur Panhard est une voiture de grand sport se rapprochant le plus de la voiture de tourisme dérivée de la série; c'est la signification que nous avons voulu donner à notre performance. »

Monopole a atteint le plafond

Cette suite de victoires remportées par Monopole-Poissy dans les 24 Heures du Mans, est, en effet, significative.

En 1949, Jean de Montrémy et Dussous, sur une Monopole 1.100 cmc., gagnaient la catégorie.

En 1950, de Montremy et Hémard sur une Monopole-Panhard-612cmc, s'attribuaient, classement à l'indice de performance.

En 1951, la même équipe et la même voiture, même victoire à l'indice.

Enfin, cette année, de Montrémy, qui a renoncé à prendre un volant en course, a associé son beau-frère Jean Hémard, le directeur des fabrications des usines Monopole, Dussous, et l'équipe Hémard-Dussous remporta non seulement , le classement à l'indice de performance dans les conditions que l'on sait, mais enleva la première place de la catégorie des voilures d'une cylindrée inférieure à 760cmc allant jusqu'à battre le record de catégorie de plus de-130 km.

Cette fois, le « plafond » est atteint : indice, catégorie, record...

Il faudrait trouver autre chose pour satisfaire l'appétit de Monopole.

Elles sont venues par la route :

La n°59 de Savoye / Lienard : abandon à la 11ème heure.

Les vérifications techniques la semaine avant l'épreuve :

ici la Panhard de Gaillard/Chancel

Mise en place sur la grille en épis type Le Mans :

CHEZ D.B.

Deux voitures : une barquette celle de Bonnet/Bayol n°57 et un coach n°58 de Colas/Schollemann = les deux abandonneront.

Bonnet nous les présente en image :

Le contrôle technique :

Devant les stands et derniers réglages :

Hélas, elle abandonnera sur sortie de boite cassée…

En course :

Le coach doublé par la Monopole des vainqueurs :

La Panhard n°52 de Plantivaux / Chancel 4ème à l'Indice :

Le coupé Panhard n° 52 appartient à M. Plantivaux, de Niort, et a déjà participé à Liège-Rome-Liège ainsi qu'a plusieurs rallies.

Sa carrosserie, toute en alliage léger, a été exécutée par le carrossier Guichard, de Pontenay-le-Comte.

L'exécution est parfaite, mais des renforts en acier largement calculés viennent alourdir l'ensemble et le poids à sec ressort à plus de 600 kg, soit sensiblement le même que les Dyna.

Bien que la largeur intérieure du coupé dépasse de 40 cm environ celle des berlines de série, son maitre-couple est de 1,580 m2, soit 10 cm2 de moins race à l'abaissement de la caisse.

Le moteur 851 em3 développe 41 CV à 4.900 t/mn avec un taux de compression de 7,7.

Toutes ses pièces proviennent de la prochaine série du 5 CV, y compris les soupapes, les pistons et l'arbre à cames.

Les chevaux ont été trouvés par un réglage minutieux du carburateur double corps Solex et non par des artifices mécaniques.

En effet, Panhard, au Mans, se proposait de faire une démonstration et non une performance sportive à la limite de sécurité.

La boite est aussi de série (renforcée pour la 850) mais les rapports étaient plus longs afin de profiter de la finesse aérodynamique de la voiture.

C'est ainsi qu'une vitesse de 155 km/h est atteinte pour environ 5.200 t./mn.

Moteur : la démultiplication était de 30 km/h-1.000 t/mn en 4e.
Un réservoir de 100 litres donnant une autonomie de 6 heures de marche fut monté.

Au Mans, suivant le désir des pilotes, les ravitaillements et les relais se firent toutes les 4 heures.

Parallèlement au réservoir, une pompe à essence électrique vint remplacer la pompe normale dont le circuit demeura cependant en secours.

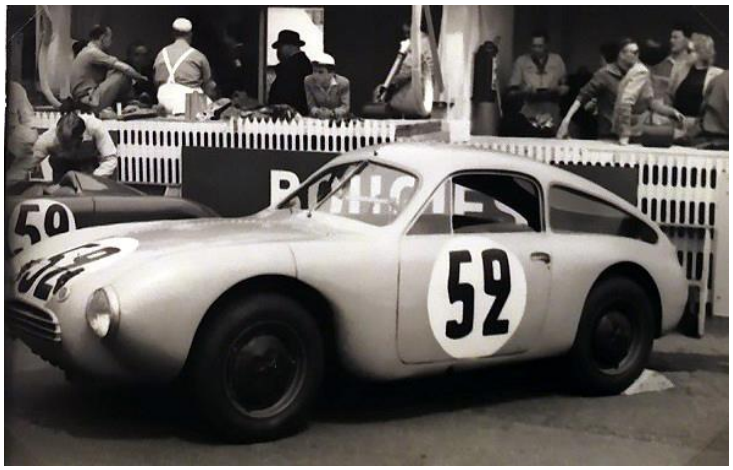
Enfin, les jantes furent garnies de pneus Dunlop-Racing 500.
Le montage du moteur, de la boite et des divers accessoires fut terminé à l'usine Panhard le 9 juin.

La voiture, équipée pour les 24 h., roula donc pour la première fois le lundi 9 juin pour se rendre au pesage du Mans.

Aucune autre modification ne fut nécessaire et la 52 termina la ronde aux mains de Plantivaux et Chancel avec une régularité parfaite, en seconde position de sa catégorie, derrière une Porsche 1.100.

Les mécaniciens n'eurent à intervenir que pour lui donner de l'essence et de l'huile.

Colère : Mois pourquoi diable Panhard a-t-il facturé à Plantivaux la pose de deux feux rouge et vert de signalisation ? Les ingrats…



La victoire de la Monopole, pilotée par De Montrémy et Hémard, qui a nettement amélioré sa performance à l'indice, la portant de 1,276 à 1,376, est d'autant plus remarquable que c'est la première fois qu'au Mans, la même voiture et les mêmes conducteurs triomphent deux années de suite.

Refroidie par l'air, la Dyna compte en effet de nombreuses victoires dans les pays septentrionaux et les régions tropicales.

Le palmarès suivant (de la seule année 1951) illustre particulièrement les succès de cette voiture de grande classe

LE MANS 1953

Auteur : Charly RAMPAL

N°	Constructeurs	n° Chassis	cm3	Equipages	Classement	km	indice	immatricule	devenir
50	PANHARD	X89-001	851	PLANTIVAUX - LAPCHIN	20	3062	12	867 CA 75	voiture détruite fin 1953
51	PANHARD	627020	851	STEMPERT - SCHWARTZ	22	2941	19	3575 AR 75	collection privée
54	DB-R	?	747	REDELE - PONS	abandon	?	-	8259 BZ 75	collection privée
57	DB	784	745	BONNET - MOYNET	17	3192	2	5359 BZ 75	collection privée
58	DB	785	745	GIGNOUX - AZEMA	19	3110	6	5358 BZ 75	collection privée
59	MONOPOLE	304990	610	DUSSOUS - FLAHAULT	abandon	7H	-	9382 AP 78	trace perdue
60	MONOPOLE	304993	610	J. HEMARD - DE MONTREMY	24	2862	10	9381 AP 78	*voir N° 53 en 1950*
61	PANHARD	X88-001	610	P et R CHANCEL	21	3008	1	868 CA 75	voiture détruite en 1956

CHANCEL QUI RIT, BONNET QUI PLEURE !

Suite à sa victoire au Mans 1952, Pierre Chancel intensifie ses efforts de préparation pour l'épreuve de 1953.

La Maison Panhard lui accorde tout son crédit et les Chancel travaillent en collaboration étroite avec les ingénieurs de la marque doyenne.

Ses voitures représenteront le nom de Panhard et Etienne De Valance en sera le chronométreur officiel.

Voilà ce que nous dit Etienne de Valance : "Pierre Chancel a couru avec Raymond Gaillard. Ce dernier était concessionnaire Panhard rue du Ranelague.

M. René Panhard ayant, en autre, la responsabilité du sport a fait sélectionner des moteurs ou des éléments mécanique pour ceux qui voulaient participer à des manifestations sportives ex : Marcel Lecoq pour Monte Carlo 1952 - D.B - Monopole - Plantivaux ETC...

Après sa seconde place au Mans, M. Gaillard avec Pierre Chancel ont eu des contacts avec M. René Panhard....

Ce dernier avait avant la 2ème guerre travaillé avec M. Riffard et piloté de ses avions.

L'étude de carrosserie a été payé par Panhard et c'est P. Chancel qui réalisé la fabrication.

A l'usine l'on appelais cette voiture "l'escargot" a cause de sa proéminence pour les phares

Pour la course, pendant le jour, les otiques de phares étaient obstruées par des cônes en alu en forme d'obus

L'écurie Panhard née a cette occasion et était dirigé par M. Pierre Durand (n° 2 des Services d'Etudes Techniques)

Pour l'épreuve le responsable des mécaniciens était L. Levert assisté par des mécaniciens provenant du même service des expériences (M. Delagarde)

Il y avait aussi des mécaniciens de Gaillard-Chancel."

Louis Delagarde qui dirige les études pour la série, tolère les travaux.

Il participe même à la boite de 6 vitesses. En général, il tient à ce que les progrès réalisés puissent rapidement être transposés sur les voitures de série.

Pierre Chancel trouve avec le collaborateur Delagarde, Pierre Durand, polytechnicien de valeur, un complice efficace et enthousiaste. Rapidement les rapports deviennent amicaux.

Tantôt officiels, tantôt officieux, les travaux s'avèrent très précieux pour améliorer les moteurs.

Panhard et Pierre Chancel mettent leurs travaux en commun, tout le monde à l'usine va travailler dans le bon sens et cela va porter ses fruits.

L'épreuve phare à laquelle la voiture est destinée, est bien évidement Le Mans.

Cette voiture sera équipée du petit 610 cm3 préparé par Louis Delagarde emmené par son chef mécanicien Lever .

L'idée de cette voiture remonte à l'année dernière et revient à Plantivaux qui s'était fait construire pour Le Mans un coupé dont les performances ne lui donnaient pas satisfaction.

Il pense alors qu'un aérodynamisme réel valait mieux que la ligne dite « italienne ».

M. René Panhard, un ancien As de l'aviation en fut bien vite convaincu et un contact fut pris avec l'ingénieur Riffard, le célèbre créateur des petits Caudron « Rafale » de la coupe Deutsch qui devaient leur vitesse à la pureté de leur ligne.

Riffard, déçu par l'attitude de Renault après son étude de la 1064 des records, se montra séduit par le moteur Dyna et donna bien volontiers un plan de carrosserie réellement aérodynamique.

Il poursuivrait ainsi la réalisation de l'idée maîtresse de sa vie : aller le plus vite possible avec un minimum de chevaux en comptant uniquement sur le profilage.

L'influence de l'aviation est visible au premier coup d'œil puisque le profil des ailes avants n'est autre que celui du Caudron « Rafale ».

La carrosserie de ce tank est construite par les établissements Baritaut, spécialiste en chaudronnerie de métaux légers d'où étaient sorties les avions « Rafale ».

Cette caisse en duralinox est montée sur un châssis Panhard, lui aussi en alliage léger. L'ensemble ne dépasse pas 450 kg avec un réservoir de 75 litres d'essence.

On ne saura jamais quel était le Cx de cette barquette, mais avec le même moteur, la voiture dépasse de 20 km/h le modèle de l'an passé.

Une voiture extrêmement profilée, trop peut-être, car Pierre Chancel se plaint du manque de visibilité du petit cockpit qui enferme la tête du pilote.

Côté mécanique, le 610 cm3 est bien connu.

Il a déjà couru 2 fois au 24h du Mans.

Il reste proche de celui de la série. Seule concession à la compétition , le montage d'un carburateur double corps 40 PII mis au point et adapté par les soins des techniciens de chez Solex.

Là-dessus, une préparation et une mise au point minutieuse permettront d'atteindre les 39 cv à 5.800 tours, une belle performance pour l'époque.

Avec cette puissance et un pont plus long, rendu obligatoire par suite de l'extrême finesse de la caisse, la voiture atteint une vitesse de 161 km/h au régime de puissance maximum.

LES FORCES EN PRESENCE

On sait que la course à l'indice de performance sera très animée. Son intérêt est le même que pour la victoire à la distance. Les concurrents sont nombreux à viser ce trophée. Les plus en vue sont : Porsche, Borgward, Monopole et DB, qui monte en puissance.

Bien avant 16h, le plein du circuit a été fait. Les tribunes et les enceintes qui craquent des 300.000 personnes qui prouvent, si besoin était, de la portée mondiale de l'épreuve mancelle.

Il ne faut pas se louper, l'honneur de chacun est en jeu, avec des répercutions commerciales que les grandes marques commencent à appréhender.

La tension monte. Notre « Pétoulet » national lance au micro du speaker que ce sera une vraie course de vitesse, et qui jouera la prudence ne sera plus dans la course.

Un à un les bolides s'installent devant leur stand. C'est le moment magique du Mans avec ce départ typique qui lui a donné ses lettres de noblesse.

Chez D.B. la barquette à moteur Renault fait son apparition au côté des moteurs Panhard avec Redélé / Pons

Les commissaires transpirent. Ils sont partout. Il faut que l'organisation continue à être parfaite.

Quelques forfaits de dernières minutes feront le bonheur de suppléants qui n'en espéraient pas tant.

Chez D.B. Panhard, on bichonne les derniers réglages

LES MONOPOLE :

On prend les mêmes et on recommence avec les n°59 et n°60 de Hémard/De Montrémy et Dussous/Flahaut :

LA COURSE

Le départ est donné. Les puissantes Cunningham s'élancent en tête.

Chez DB, c'est déjà le choc : la voiture de Gignoux/Azéma reste scotchée, elle aura du mal à démarrer… Est-ce un signe du destin ?
Les premières heures sont favorables à DB qui mène la danse en 750 cm3.Pendant que les grosses cylindrées se livrent une farouche bataille, nos bleus vont bien.

Les Panhard, tout constructeurs confondus, tournent avec une surprenante régularité sans amuser le chrono.
Le seul problème vient des dépassements par les « Grosses » dont le déplacement d'air affole ces frêles insectes

La douzième heure est atteinte. On peut enfin décrypter les calculs à l'indice de performance et s'apercevoir déjà la lutte entre la DB de Bonnet-Moynet et la Panhard-Riffard des frères Chancel.

A 6h15 du matin, la mort vient hanter le circuit : la Ferrari de Tom Cole ne passe plus.

Comme une traînée de poudre, une nouvelle court et grossit, puis éclate comme une bombe aux tribunes : la voiture n°16 est gravement accidentée à Maison-Blanche.

Le pilote est sérieusement blessé.

Il a été éjecté de la voiture folle qui se trouve maintenant dans le jardin de M. Gustave Gasse, après avoir arraché toutes ses barrières.
On saura plus tard que le malheureux a été tué sur le coup.

Mais, comme on dit, la course continue.

A l'indice, la concurrence se fait de plus en plus forte.

Il faut compter maintenant avec la Gordini de Trintignant et une Jaguar.

Plus que 4 heures à tenir. Les positions sont serrées entre la DB, la Panhard-Riffard et la Jaguar de Rolt-Hamilton.

Le combat tourne à l'héroïsme. Plus qu'un ravitaillement pour DB : l'espoir est permis.

Une heure encore. La tension monte d'un cran. Chez DB, la voiture de Bonnet-Moynet en tête de l'indice n'a plus de freins depuis 2 heures.

Même problème sur la 61 des frères Chancel. L'égalité est la même jusque dans le malheur.

Enfin, le drapeau à damiers est en vue. Si à la distance, la Cunningham a passé la ligne trot tôt et c'est la Jaguar qui sera victorieuse, pour nous, le drame se joue à l'indice.

Chez DB, on est sûr de son coup, mais la voiture n°57 ne passe plus depuis 20 mn. L'angoisse se lit sur les visages. Les yeux fouillent l'horizon. Une DB se profile… Hélas, c'est celle de Gignoux-Azéma qui a 2 tours de retard… Un autre moteur panhard se pointe…

C'est celle de Chancel !

Là-bas, quelque part sur la piste, Moynet s'escrime sur son moteur en panne. Le « député-volant » se brûle les doigts en changeant les bougies et la bobine pour remédier à une stupide panne d'allumage qui immobilise sa voiture dans le dernier tour !
Il est toujours en tête.

Combien de temps encore ?

René Bonnet se désespère et retient à peine ses larmes. Pourtant le stand DB n'ose penser à une possible défaite.

16h07 : Moynet arrive enfin ! Il a perdu près de 24 mn, salué par le speaker qui annonce sa victoire à l'indice. Du coup, une joie inattendue éclate dans le clan DB. Les larmes coulent à nouveau, mais ce sont des larmes de joie cette fois !

Puis, c'est la Marseillaise qui fait du bien après le « Gode save the Queen ».

Seul Charles Deutsch reste sceptique.

Ses calculs montrent une égalité jusqu'au centième… !

Mais une rumeur insistante s'installe : la DB ne serait pas victorieuse.

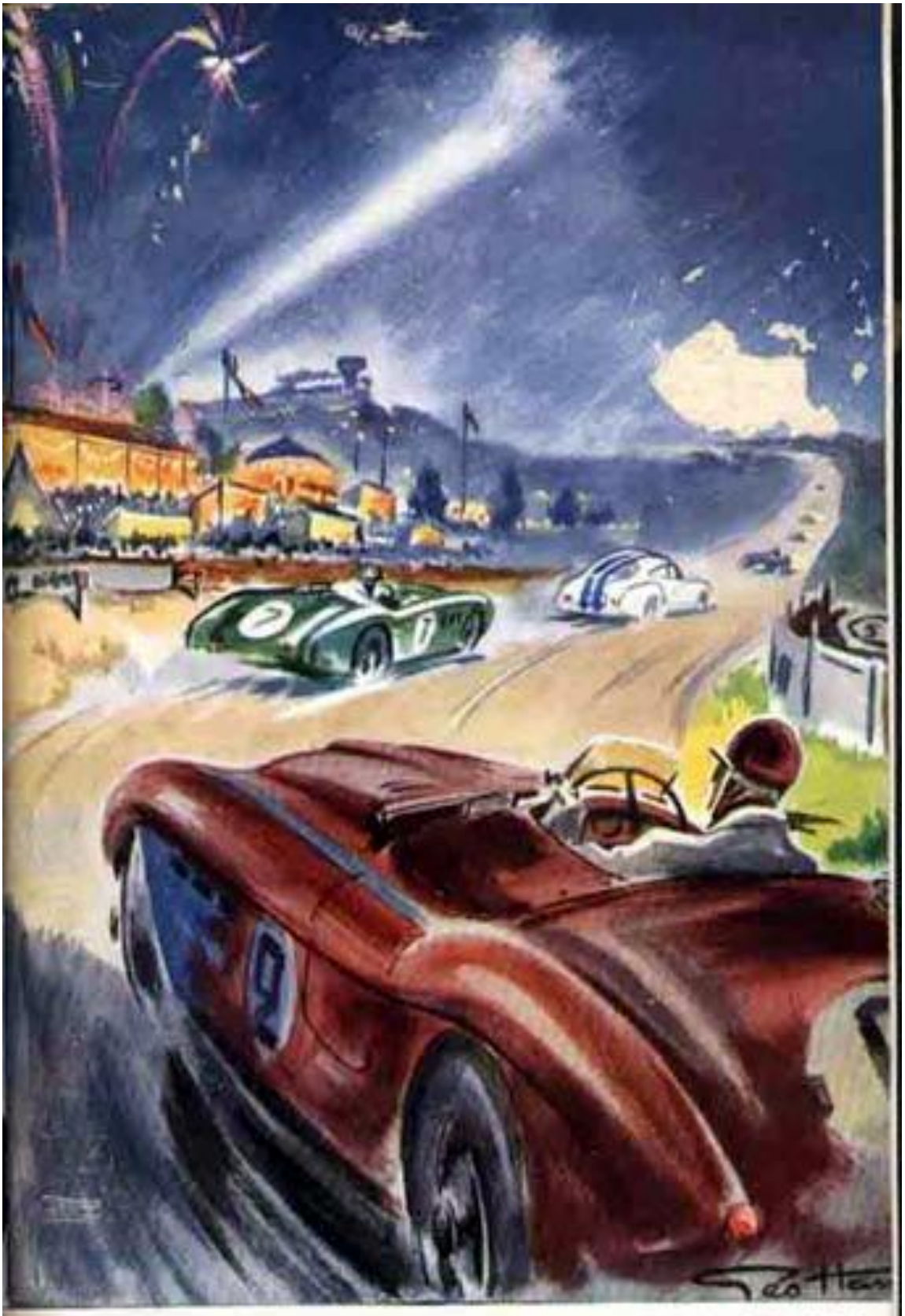
Les officiels gênés sont bouche cousue.

Chez DB on refait les calculs en poussant jusqu'au millième d'indice : un écart de 2 en faveur des Chancel est confirmé.

A 4km900 près (à peine 2mn) la victoire a échappé à la maison de Champigny.

Le petit Claude Bonnet s'écroule en pleurs au bureau des commissaires où il a suivi son père. « Pourquoi n'a-t-on pas laissé courir papa avec la 610… c'est injuste » murmure l'enfant à travers ses larmes. Mes les dès sont jetés : la troisième décimale a jeté son verdict.

C'est fini, D.B. range ses voitures, mais la revanche n'est pas loin…



LES 24 HEURES DU MANS 1953

PROGRAMME OFFICIEL

Donnant droit au numéro spécial de « MOTEURS COURSES »

Prix : 200 francs