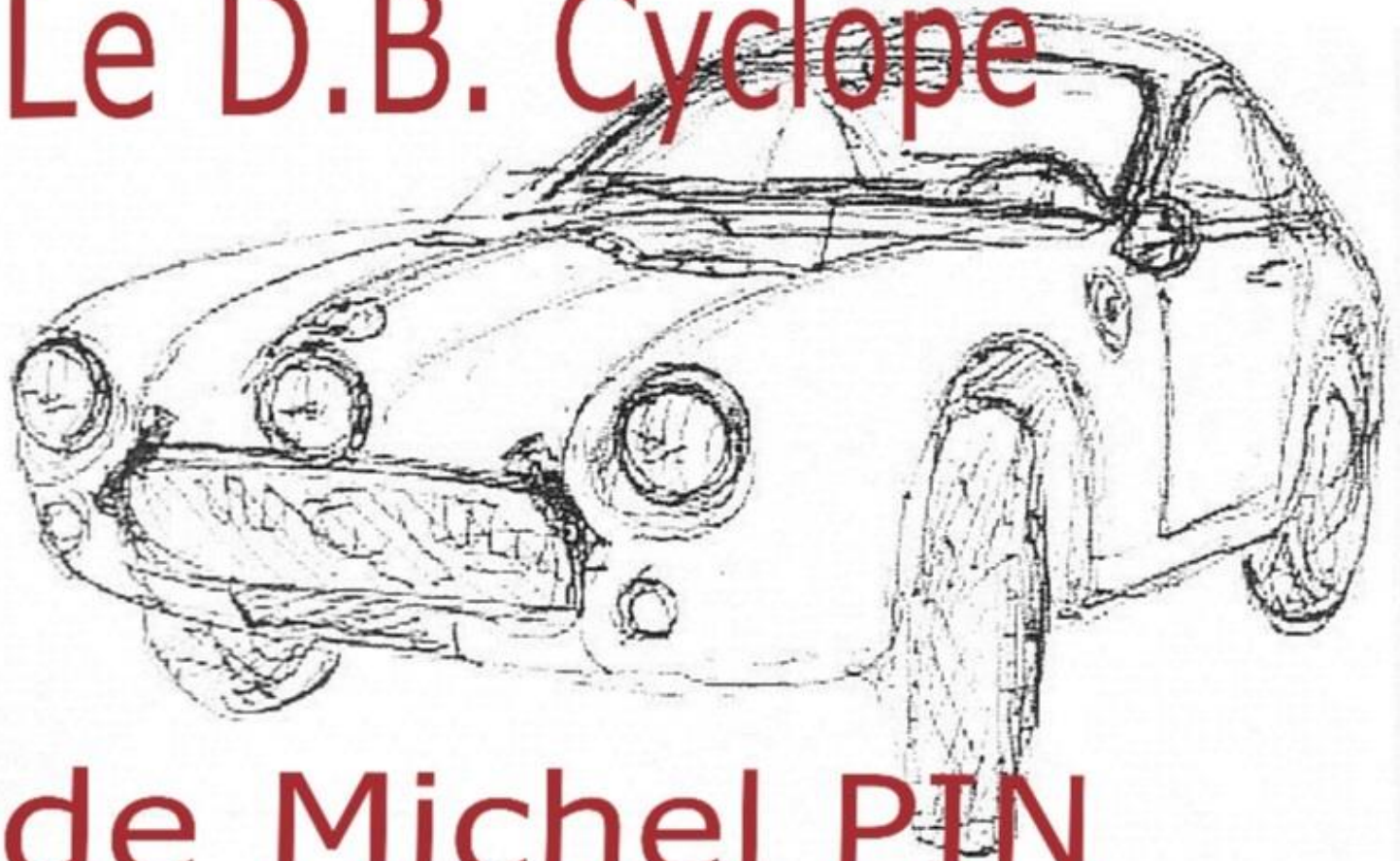


Panhard Racing Team

Magazine

5

Le D.B. Cyclope



de Michel PIN



Jean Pagès



Spider Allemano



24CT Raid

SOMMAIRE

Sujets	Page 2
Le D.B. Cyclope	Pages 3 à 6
Jean Pagès	Pages 7 et 8
Le Spider Allemano	Pages 9 et 10
24CT RAID Préparation	Page 11
PUB Panhard sport	Page 12

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.



SUJETS

Le D.B. CYCLOPE : labélisé DB par un sigle sur le capot et orné à l'avant d'un troisième phare disposé au milieu de son capot , ce qui lui a valu ce surnom de « Cyclope », nous rappelant la Mythologie Grecque et qu'Ulysse a croisé au cours de son long périple.

Jean Pagès : Formidable conteur à l'accent de Gavroche très prononcé, je me souviens presque à la lettre près, de toutes ses histoires sportives qu'il m'a racontées.

Spider ALLEMANO PANHARD : La reconnaissance Panhard déborde le cadre de la péninsule italienne, Alemanno se pencher sur notre Dyna Panhard de 750 cm³ dès 1951, dont il réalisa un magnifique spider.

24CT RAID : Préparation marseillaise dans un lycée d'enseignement professionnel du Boulevard Salengro à Marseille.



Le D.B. Cyclope de Michel PIN

Charly RAMPAL - Michel PIN

Qui ne connaît pas Michel Pin ? Un être extraordinaire, bon copain, rempli de talent créatif et fin pilote des années 80 en VEC. Excellent dessinateur, il est à l'origine des dessins des DB qui figurent sur un poster vendu par l'Amicale : magnifique.

Si je vous dis « Cyclope-DB », alors là peut-être vous souvenez-vous de cet engin pétaradant, labélisé DB par un sigle sur le capot et orné à l'avant d'un troisième phare disposé au milieu de son capot, ce qui lui a valu ce surnom de « Cyclope », nous rappelant la Mythologie Grecque et qu'Ulysse a croisé au cours de son long périple.

Mais qui mieux que Miche Pin lui-même pourrait vous raconter son histoire, lui qui l'a achetée, remise en état pour courir et puis après en avoir fait le tour s'en est séparé...

Je laisse donc la suite du récit à Michel lui-même :

« C'est Jacques Lumbroso (Kiki pour les intimes) qui me l'a fait connaître en 1977. Il m'a décidé à l'acheter (il en a même négocié le prix !), m'assurant que c'était une affaire parce que son châssis était identique à celui de sa barquette 1953.

L'auto était dans un état assez pitoyable, revêtue d'une peinture rouge, ornée d'autocollants publicitaires et surtout affublée d'un avant plus ou moins bizarre, quoique pas mal fait : des ailes de Panhard Z et un capot retaillé de 24.



Pour le reste, elle roulait vaguement mais avait besoin d'une réfection complète.

Dont acte... avec mes moyens personnels et l'aide de Kiki.

« Restaurer pour rouler » professait Jacques Pothérat. « Bricoler pour rouler » fut ma ligne de conduite.

Mais comment remettre l'avant de cette voiture dans sa conformité d'origine ?

Première question : quel visage avait-elle ?

Je pars en chasse pour trouver des documents d'époque. Première idée, voir les organisateurs des 24 H du Mans, et celle-ci, vu son châssis « course », a bien pu y participer.

Malheureusement, l'ACO n'a aucune archive antérieure aux années 70

Mais on me recommande auprès de M. Rosenthal, photographe de Presse spécialisé dans l'automobile depuis les années 30.

A mon grand regret, je ne trouve rien sur l'origine de la voiture, à part des photos prises en 1957 à Monthléry, où elle a déjà son avant refait, mais pas le même que le mien, avec un pare-brise bombé.



Mon examen m'a appris en effet que son pare-brise n'est pas d'origine. Il a été intégré, assez habilement d'ailleurs, avec son encadrement en acier, à la carrosserie en aluminium. Je m'apercevrai bien plus tard qu'il s'agit d'une lunette arrière de 403 Peugeot.

A l'origine, il y avait manifestement un pare-brise en V avec un montant central. »

Sa voiture étant de 1953, Michel se rencarde alors sur les voitures de cette époque pour coller le plus possible aux canons du moment.

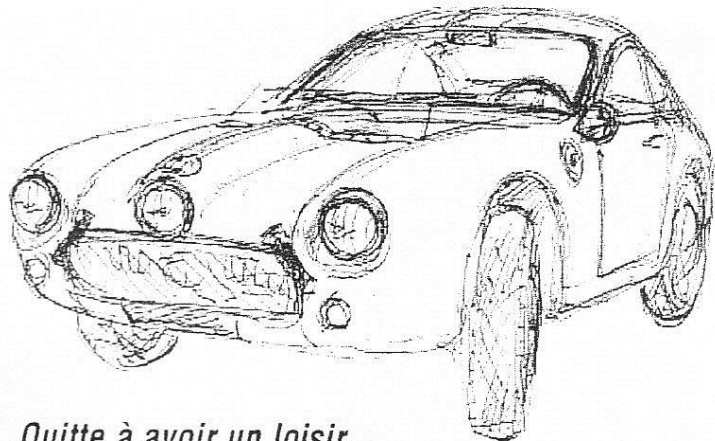


Il va alors s'inspirer de la DB Gignoux, vainqueur du TdF 52 qui est justement dans la cour de notre Kiki.

Il avait aussi trouvé chez Rosy des photos de barquettes de ces années là équipées d'un troisième phare.

« Je trouve cela rigolo, je décide de reprendre cette forme. L'Histoire, bien plus tard, confirmera plus ou moins ce choix. J'effectue donc quelques croquis d'études et me mets en accord avec moi-même sur un dessin qui me plaît.

Quitte à avoir un loisir, autant qu'il soit plaisant...



Quitte à avoir un loisir...

Et comme je ne suis pas carrossier, je réaliserai ce nouvel avant en polyester.

Tremblez puristes ! Bricoler pour rouler, on a dit ! Tout ce que je veux, c'est donner un aspect présentable à l'engin afin de le faire courir en VEC. Je ne suis pas un collectionneur.

Kiki me permet gentiment de mouler les ailes et le capot du coupé ex-Gignoux.

Je procède à quelques modifications pour obtenir l'aspect du modèle que j'ai choisi : phares en retrait et bosse de capot. J'assemble toute cette belle carrosserie sur mon auto, le mastic, je ponce, je peins (en bleu myosotis des 2cv Citroën).

Dans la foulée, je colle un faux montant au milieu du pare-brise, pour lui redonner un peu de son aspect d'origine et j'installe un saute-vent en plexi sur le capot, pour le faire paraître un peu moins long, l'adoption d'un pare-brise en une seule partie l'ayant nettement rallongé. »



En 1982, alors fiancé à Marie-Laure, ils feront ensemble deux saisons de rallyes en VEC et quelques démonstrations en course de côte, comme dans les Cévennes où il brisera un cardan droit. Le Cyclope sera alors remis pour un long purgatoire.

LES SENSATIONS A SON VOLANT

« Nous avons eu beaucoup de plaisir à utiliser cette voiture. Légère, agile, s'accrochant obstinément à la chaussée, elle s'est avérée performante, eu égard de sa modeste puissance, et surtout, ne nous a jamais fait peur, tant son comportement est fiable.

En ligne droite, elle louvoie légèrement, ce qui est dû à son empattement ultra-court.

Il faut la laisser faire car si on la contre, elle devient infernale. Question d'habitude.

En tout cas, elle en a étonné plus d'un. Je me rappelle cette Ford XR2 que nous avions littéralement déposée dans la montée de la Gineste près de Marseille. Le jeune homme au volant était blême ! Et encore une 505 que nous avons larguée en vitesse pure, sur une portion d'autoroute en Alsace (sur le plat cette fois). Jouissif !

Partout où nous sommes passés, le Cyclope a suscité des réactions pour le moins enthousiasmantes.

Curiosité, admiration, amusement on, comme nous venons de l'évoquer, stupéfaction, comme ici sur le tremplin de Mâcon où même un gendarme à droite, se marre (eh oui, ça arrive !).



Et en rallyes, combien avons-nous fait sauter en arrière les commissaires préposés aux départs des épreuves spéciales, lorsque notre Cyclope faisait un brusque écart vers eux en démarrant ! »



LES IMPRESSIONS DE BORD

« On est quasiment assis par terre, le buste droit (on ne peut pas reculer les sièges car ils butent contre la traverse arrière du châssis).

Le volant vertical est tout près du conducteur, comme cela se faisait à l'époque, où les directions étaient dures.



La visibilité est étonnamment bonne, du moins vers l'avant et sur les côtés. Pour l'arrière, mieux vaut n'être pas trop nostalgique ! Les sons sont amplifiés dans la coque en aluminium sans garnitures, avec une qualité métallique particulière propre à ce matériau.

Lorsqu'on accélère, une bonne vieille odeur d'essence envahit l'habitacle. Ce n'est pas ici qu'il faut chercher le confort. Mais les sensations ! Le conducteur est branché en direct avec la route, par les réactions sèches et précises de la suspension triangulée à l'avant et la direction très peu démultipliée.

Un peu comme dans une monoplace. L'auto vire d'un coup, bien à plat et on n'arrive pas à en trouver la limite : plus on en met, plus elle en veut ! Un plaisir d'une rare qualité.

Dans les épingles, des escarbilles sortaient autour des jantes avant qui raclaient le sol ! A l'arrivée, elles étaient râpées sur leur pourtour.

Au point de vue mécanique, nous n'avons jamais disposé de bons moteurs, récupérant nos fournitures dans les casses ou les lots d'épaves



Quand cela ne marchait plus, on changeait. Avec Marie-Laure, nous mettions 20 mn pour sortir le moteur... Côté boîte, nous n'avons jamais eu le moindre problème avec celle de 24 CT que j'ai installée.

Au départ, nous avions les freins en tôle d'origine pour des roues de 400 et des Super-400 à l'avant, sur lesquels nous montions des roues de 4cv Renault pour passer en 380 (à cause des pneus). Mais ces roues se tortillaient et les Super-400 vibraient sans freiner mieux que les freins de série. Finalement, nous avons fini par équiper l'auto avec des freins de PL.

Quant au châssis, à part un triangle dessoudé dans une fondrière au Var, il ne nous a jamais embêté. Extrêmement rigide, il semble indestructible. »

L'ORIGINE DE LA CARROSSERIE

Grace aux documents de JP Humbert, à la diligence de Dominique Pinault et de Roland Roy et surtout aux recherches d'Alain Gaillard, Michel Pin a pu approcher les origines de sa voiture.

« Le premier document est assez intéressant.

Il montre enfin l'avant du bolide dans sa configuration d'origine, au départ d'une course disputée en Mars 1953 sur la côte Lapize ; qui se courait en début de saison à Monthléry où les pilotes allaient confronter la puissance de leur voiture à celles des concurrents. Elle y gagna sa catégorie (Sport 750) aux mains de Georges Trouis.



L'avant ainsi dévoilé ressemble assez à ce que j'ai fait avec les phares en retrait, mais il n'y a pas la bosse sur le capot ni le troisième phare, comme je m'y attendais.

Le pare-brise est, comme je le pensais, en deux parties planes avec un montant central.

Son immatriculation est 9251 AJ 75, ce qui ne manque pas d'intérêt car elle est bien antérieure à 1953 et correspond à celle d'une barquette vue aux mains du même Trouis en 51 et 52.

S'agit-il du même châssis ? C'est tout à fait probable.

D'autres photos montrent la voiture dans la même configuration (à part la calandre et l'ajout d'un pare-choc) en 1954, mais aux mains d'un autre propriétaire René Dubois et portant l'immatriculation 728 BB 27, laquelle apparaissait sur la carte grise de la voiture lorsque je l'ai achetée ainsi que sur les photos de 1957 trouvées chez Rosenthal.



D'autres montrent la barquette 9251 AJ 75 sortant des ateliers DB avec une carrosserie manifestement neuve.



Et dans diverses compétitions et même équipée d'un toit rapporté fourni par DB.

Georges Trouis, garagiste parisien avait toutes les facilités pour modifier les voitures qu'il achetait à la marque de Champigny et ne s'en privait pas.

On peut penser qu'après avoir utilisé la voiture en catégorie Sport sous sa forme originelle, puis re-carrossée à nouveau en barquette par les soins de DB, il l'a faite carrosser une nouvelle fois sous forme d'un coupé, cette fois-ci par son carrossier personnel, pour courir en Tourisme et l'a ensuite ré-immatriculée pour bien correspondre à cette spécification.

Ce qui est sûr en tout cas, c'est que la carrosserie actuelle du Cyclope est d'origine une carrosserie de coupé et non pas une barquette équipée d'un toit.

Sa ligne de caisse est spécifique et ne se rattache pas à celles des DB d'usine, dont elle diffère par la nature de ses formes (les portes, la lunette arrière, la trappe arrière, etc.). »

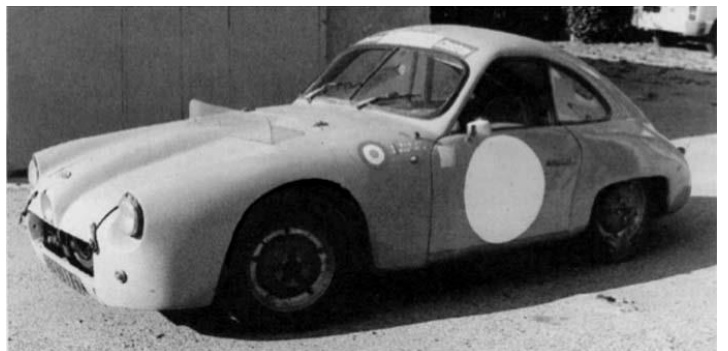


Au cours de l'année 2001, Michel et Marie-Laure décident de s'installer dans la Nièvre, alors que faire de cette voiture ?

La restaurer pour courir ? Le VEC devenu VHC demande aujourd'hui de lourds investissements pour la rendre homologable.

Et puis, c'est devenu pénible en rallye de se confronter à des voitures de 200 cv... L'escalade est partout.

Alors, Michel qui en a fait le tour a décidé de s'en séparer, de la vendre pour se lancer dans d'autres projet...



Jean PAGES : de titi parisien à pilote

Auteur : Charly RAMPAL

C'est à Rétromobile que je rencontré pour la première fois Jean Pagès, il y a bien longtemps. Le courant entre nous passa immédiatement avec pour dénominateur commun le sport automobile, une fois encore la passion était au rendez-vous d'une amitié durable et sincère.

Aujourd'hui, Jean Pagès n'est plus, mais je voulais qu'il figure sur mon site dans cette galerie des grands hommes amis qui ont couru sur la mécanique Panhard.

Formidable conteur à l'accent de Gavroche très prononcé, je me souviens presque à la lettre près, de toutes ses histoires sportives qu'il m'a racontées. Pour lui rendre hommage et vous faire partager cette vie de passion, je vais plonger dans mes souvenirs où résonnent encore son parler vrai pour vous raconter l'histoire sportive de cet homme ô combien attachant.

Il était une fois, au début des années cinquante, alors que la France se réorganise et que le sport automobile tente de renaître de ses cendres, une génération de pilotes que l'on pourrait aujourd'hui qualifier de « Gentlemen drivers ».

Atteints par le virus de l'automobile et de la compétition, ces hommes partagent leur emploi du temps entre la conduite de leurs affaires professionnelles et la participation aux plus grandes épreuves sportives internationales.

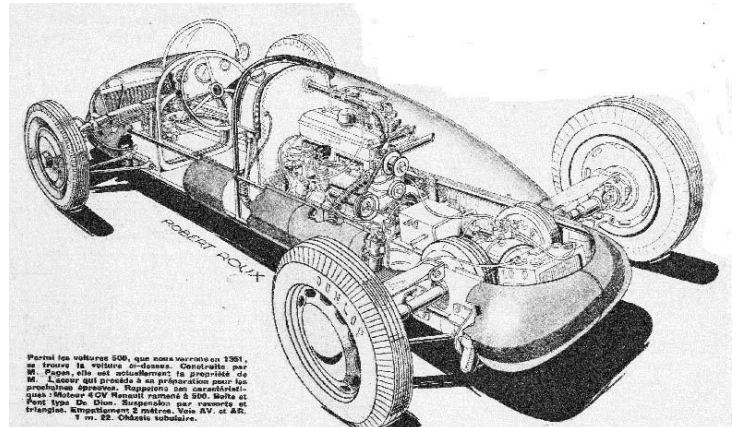
Trajectoire impensable à notre époque où la compétition est devenue une affaire de professionnels. Cette période révolue était marquée par l'éclectisme des pilotes souvent capables de passer d'une discipline à une autre ainsi que par la chaude et amicale ambiance qui régnait dans les coulisses. Autres temps...

Naturellement attiré par l'automobile alors qu'il dirigeait une entreprise de taxis et de location de voitures sans chauffeur, Jean Pagès fait partie de ce cercle restreint d'amateurs qui ont écumé dans la joie et la bonne humeur, les routes d'Europe au volant de bolides bardés de numéros de course.

Si malgré son sérieux coup de volant, il ne put se forger un copieux palmarès, c'est surtout qu'il pratiquait ce sport en amateur sur des autos souvent préparées dans ses ateliers avec des mécaniciens de bonne volonté.

En février 1951, un élaté de Robert Roux dans « l'Automobile Magazine » signalait que Jean venait de concevoir un racer sur mécanique 4cv. La monoplace avait été terminée en catastrophe pour sa première course à Monthléry. Jean parti par la route au volant de sa frêle monoplace sur cette célèbre nationale 20 qui, 6 ans plus tôt avait vu arriver les chars du Général Leclerc de 2ème DB (tiens déjà un nom prémonitoire !).

Mais il arriva 2 heures après le départ de la course du Bol d'Or !



Jean Pagès a toujours porté un regard amusé sur son parcours sportif émaillé de nombreuses anecdotes et péripéties de voyages. « J'ai commencé par bricoler des 4cv, c'était mon truc.

Ma première course fut le Bol d'Or de St Germain où j'ai coulé deux bielles. J'ai aussi fait le Tour de France Auto avec André Georges Claude et le Lyon-Charbonnières et les Mille Milles en 1953 où j'ai terminé deux fois sixième.

Puis Renault m'a proposé une 1063 équipée d'une boîte 4 rapports et entièrement en aluminium qui devait marcher du feu de Dieu. Lorsque j'ai reçu la voiture, j'avais une boîte 3 vitesses, comme tout le monde et seul le capot arrière était en aluminium !

Aux Mille Milles, le moteur bouillait au-dessus des 100 km/h. M. Landon ne voulait pas me croire. A force de discuter avec les autres pilotes et notamment avec Pons qui marchait fort, j'ai appris qu'une série de culasses avait été loupée expliquant pourquoi on refroidissait mal. Je ne l'ai pas gardée longtemps.

J'avais demandé l'engagement de cette voiture au Monte-Carlo où elle a été refusé pour une histoire d'homologation. Je suis part au volant d'une Ford Vedette en compagnie de mon ami Claude Le Guézec et d'un américain.

Claude trouvait qu'il fallait être trois dans une grosse voiture ! Quel clown ce Le Guézec. Il a couru son premier rallye à mes côtés sans licence sportive ! »



« Au 12h de Montlhéry, j'étais dans le peloton des Porsche. Ça marchait su bien que j'ai décalotté un tambour portant la roue. Et puis le moteur s'est montré capricieux.

Quel épisode : j'avais monté un compresseur Constantin. Impossible de le régler. Un copain de chez Solex a essayé en vain et puis un type est arrivé en disant : « c'est le même compresseur que celui de Chancel, le sien marche à l'alcool ! ».



Mais plus que toute autre épreuve, ses deux participations aux Mille Milles au volant de la DB restent ses plus folles épopées. « A chaque fois, je faisais le route de nuit pour atteindre Brescia. Je prenais le départ en retard de sommeil.

La première fois, je suis tombé en rade sur ennus de moteur et la seconde, je suis tombé en panne d'essence. La seule combine pour connaître la consommation était de vider un réservoir et basculer ensuite sur l'autre.

Dans la descente de Rome sous la pluie, à l'entrée d'un virage, je loupe trois fois la seconde, freins pleins d'eau, je tape une borne : j'ai cassé une aile et endommagé la culbuterie. Je suis rentré à Paris sur un cylindre ! »

Peu après son engagement comme troisième pilote aux 24h du Mans 1958 sur la Lotus XI de Masson/Hécahrd, Jean Pagès se rend qu'il est de moins en moins aisé de mener de front plusieurs activités.

« Mon affaire m'accaparait beaucoup et puis ça devenait trop professionnel. J'ai arrêté. D'ailleurs, un soir en rentrant chez moi, je me suis arrêté chez Consten qui rentrait des reconnaissances avec Hébert. Ils avaient enregistré toutes les notes au moyen d'un magnétophone Grundig ! Ils m'ont demandé de garder le silence...

J'ai couru avec les meilleurs, Moss, Fangio. On ne jouait pas dans la même cour, mais je me suis bien amusé. C'était avant que le sport ne se fonctionnarise et les marchands étaient encore sur les marches du temple. Mon meilleur souvenir restera pourtant les Mille Milles. Quatre fois au départ, une fois à l'arrivée, lors de ma première participation en 1952

La course bien sûr avec son ambiance. Mais aussi l'organisation avec à la tête le Comte et la Comtesse Baggi à qui je rends un grand hommage. »

PALMARES DE JEAN PAGES (Origine Racing Sport Cars) : 1949 à 1957

Year: 1949

Date	Race	No.	Car	Drivers	Entrant	Result
5.6.1949	Bol d'Or	44	RS	Pages		DNA

Year: 1952

Date	Race	No.	Car	Drivers	Entrant	Result
4.5.1952	Mille Miglia	2218	Renault 4CV	Pages / Le Guezec		113 th

Year: 1953

Date	Race	No.	Car	Drivers	Entrant	Result
26.4.1953	Mille Miglia	2218	Renault 4CV	Bersjoan / Pages		DNF

Year: 1954

Date	Race	No.	Car	Drivers	Entrant	Result
2.5.1954	Mille Miglia	2157	Renault 4CV	Bersjoan / Pages		DNA

Year: 1955

Date	Race	No.	Car	Drivers	Entrant	Result
1.5.1955	Mille Miglia	028	D.B. HBR	Jean Pages		DNF
15.5.1955	Bol d'Or		D.B. HBR	Pages / Le Guezec		?th
28.8.1955	500 km Nürburgring	39	D.B.	Jean Pages	Ecurie Paris - Ile de France	DNF

Year: 1956

Date	Race	No.	Car	Drivers	Entrant	Result
29.4.1956	Mille Miglia	205	D.B. HBR	Pages / Le Guezec		DNF
10.6.1956	1000 km Paris	62	Panhard	Stempert / Pages		DNF
29.6.1956	12 h Reims [S1.5]	11	D.B.	Pages / Le Guezec		DNF

Year: 1957

Date	Race	No.	Car	Drivers	Entrant	Result
7.4.1957	Coupes de Vitesse [GT2.0]		D.B.	Jean Pages		9 th

Le Spider ALLEMANO de 1951

Auteur : Charly RAMPAL

La carrosserie Allemano date de 1928. Basée à Turin, Serafino Allemano destinait son officine à la réparation mécanique. En 1935, cependant, il oriente ses efforts vers la carrosserie. Ses activités seront suspendues pendant la période que va durer la deuxième guerre mondiale.

A la fin des années quarante, il redémarre sous l'impulsion de Ferrari qui lui commande une interprétation de sa 166 en collaboration avec John Michelotti.

Puis, c'est le début des années cinquante où cette décennie voit Allemano travailler sur des bases de Fiat et de Lancia, comme par exemple son célèbre coupé et cabriolet Lancia Aurelia en 1954. Même réalisées en très petites séries, ces voitures auront un remarquable succès.

Mais pour nous panhardistes, ce sont ses réalisations sur des châssis de Dyna X qui lui seront livrés en 1951. Ainsi sont nés un coupé, un joli cabriolet 2 + 2 et cette barquette très racée qui n'est pas sans rappeler certaine Ferrari ou une Siata.

Cette reconnaissance déborde alors le cadre de la péninsule italienne, pour se pencher sur notre Dyna Panhard de 750 cm³ dès 1951, dont il réalisa un magnifique spider.

LE SPIDER PANHARD ALLEMANO



Cette voiture fera partie avec deux autres barquettes de l'écurie « Ital-France-Milano » de Gaston Crepaldi dont le parc fait rêver les collectionneurs que nous sommes : Fiat Topolino, Lancia Aurélia, Ferrari, Cisitalia, OSCA 1100 bialbero et les trois barquettes Panhard carrossées par Allemano.

Ce spider sera présenté au Salon de Turin 1952. Il est fréquemment utilisé en compétition.

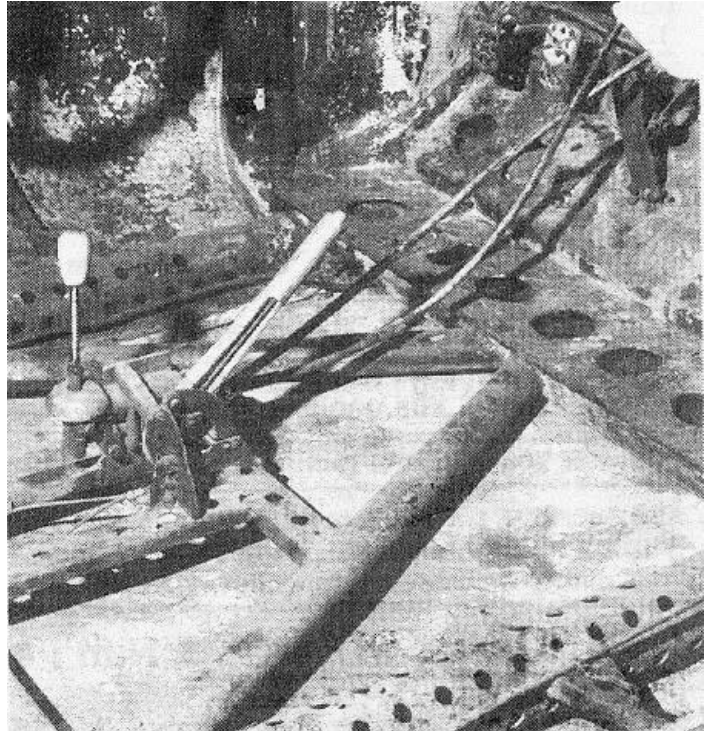
Ses équipements sont typiquement Allemano avec des roues en alliage léger Borroni,

Elle a donc été construite sur un châssis de type X non raccourci ce qui lui confère une longueur assez inhabituelle pour une barquette.

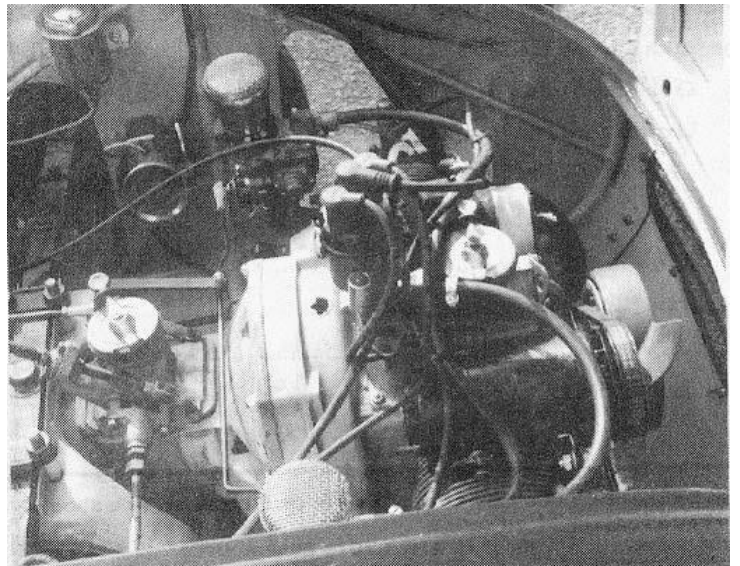
Un appui-nuque profilé allonge la ligne de la voiture d'autant plus qu'il est loin derrière le siège.

On sent que cette voiture a été faite pour la compétition. Tout ce qui peut être allégé l'a été si on se réfère aux nombreux percages de nombreux éléments.

Ces équipements sport sont complétés par un court levier de changement de vitesses au plancher dont la commande se fait par câbles.



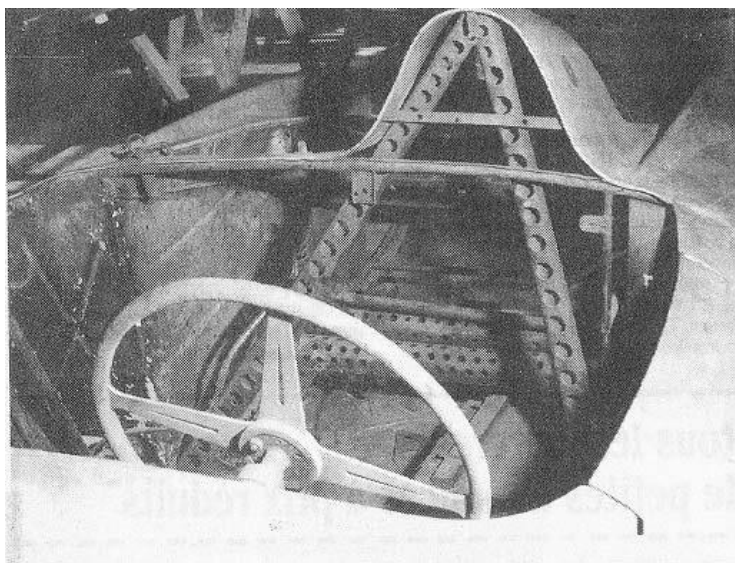
Le moteur est un 747 cmc équipé de deux carburateurs, directement branchés sur les cylindres.



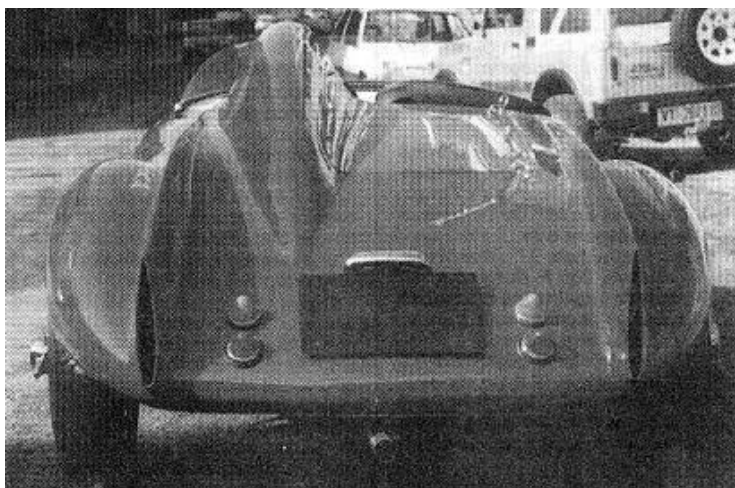
Mais c'est sa carrosserie qui attire l'œil.

Elle est beaucoup plus spectaculaire que fonctionnelle avec sa taille resserrée, ses ailes arrière bulbeuses, ses dérives verticales ouvertes à leur extrémité, le haut dossier profilé et la trappe de coffre empiétant sur son flanc : une sorte d'exercice de style de tôlier-formeur !

Le tout est arimé sur un treillis tubulaire.



L'échappement est le classique « Y » Panhard. On aurait pu penser que les gaz ressortaient par l'orifice extrême des dérives, il n'en est rien, mais classiquement sous la voiture, à l'arrière et au milieu comme sur les Dyna X.



L'orifice de remplissage du réservoir d'essence est caché sous le couvercle du coffre : pas très pratique pour la compétition !

Mais la beauté n'a que faire du fonctionnel !

La carrosserie Allemano poursuivit son activité jusqu'en 1965 quand des problèmes de trésorerie l'ont contraint à fermer boutique.

Si Allemano n'a pas été le seul carrossier italien à s'être attaqué aux Panhard, il a eu le mérite d'en présenter une belle variété.

Sa production sur base Panhard n'a pas été chiffrée, mais on l'estime à une vingtaine d'exemplaires.



Aujourd'hui cet exemplaire unique a été retrouvé et restauré à la perfection où il hante tous les concours d'élégance.



Préparation 24CT pour Raid en 1984

Auteur : Charly RAMPAL

Nous sommes à la fin de l'année 1984, au Lycée d'enseignement professionnel du Boulevard Salengro à Marseille.

Jean-Louis Lacoste est professeur de la section « carrosserie » et cette année là, il a la charge de la Terminale B.

Pour les élèves de cette classe et dans le cadre de leur apprentissage, Jean-Louis a décidé de leur faire remettre en état et préparer une Panhard 24CT, pour se lancer dans l'aventure sur les traces d'un raid éclair, remake de celui qui avait été organisé en 1962 pour lancer la PL17.

Pour ses élèves, futurs carrossiers-réparateurs, c'est une motivation supplémentaire à l'apprentissage de leur future métier qui, rappelons le, consiste à intervenir dans tout type d'entreprise de réparation des carrosseries des véhicules automobiles.

Plus précisément ils vont apprendre :

1. accueillir et orienter le client,
2. préparer son intervention sur le véhicule,
3. déposer et reposer les éléments de carrosserie,
4. réparer les éléments,
5. contrôler les structures,
6. préparer la mise en peinture,
7. préparer le véhicule à la livraison et rendre compte de l'intervention à la hiérarchie de l'entreprise.

Le développement de leur savoir-faire opérationnels est construit sur la maîtrise des fonctions techniques et de leurs interrelations sur des véhicules ou des bateaux.

La formation est organisée autour d'une démarche de maintenance et après vente visant des objectifs de qualité totale.

Elle s'appuie sur les activités de maintenance des véhicules.

A l'issue de cette formation, un stage en entreprise devra ensuite leur permettre :

- d'appréhender par le concret les réalités économiques, humaines, techniques de l'entreprise
- de maintenance des véhicules liée à l'option choisie,
- d'appréhender les contraintes de sécurité et les méthodes de travail,
- de réaliser des diagnostics et des interventions sur des systèmes complexes appartenant à des véhicules de technologie actuelle,
- d'observer et analyser au travers de situations réelles les différents éléments d'une stratégie de qualité et de percevoir concrètement les coûts induits de la non-qualité,
- d'utiliser et de valider ses acquis dans le domaine de la communication, en mettant en œuvre, en particulier, de véritables relations avec les différents interlocuteurs et services spécifiques,
- de prendre conscience de l'importance de l'inter relation de tous les acteurs et services dans une entreprise,
- de réaliser une activité de synthèse.

La nécessaire préparation de ces périodes permet à l'équipe pédagogique de déterminer ce que les candidats maîtrisent avant leur départ et de définir plus particulièrement ce qu'ils doivent y observer et expérimenter pour compléter leur formation.



● Jean-Louis Lacoste, à gauche, et Mme Caradec, proviseur du lycée Le Châtelier, ont pu constater que les "carrossiers" du lycée Le Châtelier étaient au point : ils ont parfaitement préparé la 24 CT. (Photo Pierre Boyer).

C'est donc durant cette période de formation, que cette petite équipe qui a pour noms :

Michel
André
David
José
Christian
Messaoud
Karmel
Karim Soïbaha

Albano
Contreras
Fayard
Fernandez,
Ferrari,
Moulai
Muscat

Ne participeront pas à un cours pratique ordinaire. Ils termineront la préparation de la Panhard 24CT avec laquelle leur prof, Jean-Louis Lacoste va réaliser ce fabuleux pari : couvrir les 3.000 km du raid Paris-Lyon-Istanbul en 30 heures, arrêts en douane et pauses ravitaillement compris !

Ainsi, pour Jean-Louis Lacoste, l'aventure s'appelle Panhard : « Une marque unique qui a construit des voitures prestigieuses, explique le carrossier. Je suis tombé amoureux des Panhard en sympathisant avec un autre prof qui enseigne la mécanique à Cannes au LEP les Eucalyptus, Denis Metrat qui connaît chaque pièce des voitures signées Panhard et Levassor ».

Les deux profs prendront le départ de ce raid « Paris-Lyon-Istanbul » le 7 octobre 1984 à l'occasion de l'ouverture du Salon de l'Automobile.

Ils partiront avec la bénédiction de Mme Caradec, alors Proviseur du Lycée Le Chatelier qui sera certaine que les couleurs de son établissement flotteront bien haut sur les bords du Bosphore. Ils seront accompagnés par Gérard Maccajone, bien connu des panhardistes

La
DYNA-PANHARD

