

Panhard Racing Team Magazine

Spécial N°6

LA COURSE DU SIÈCLE

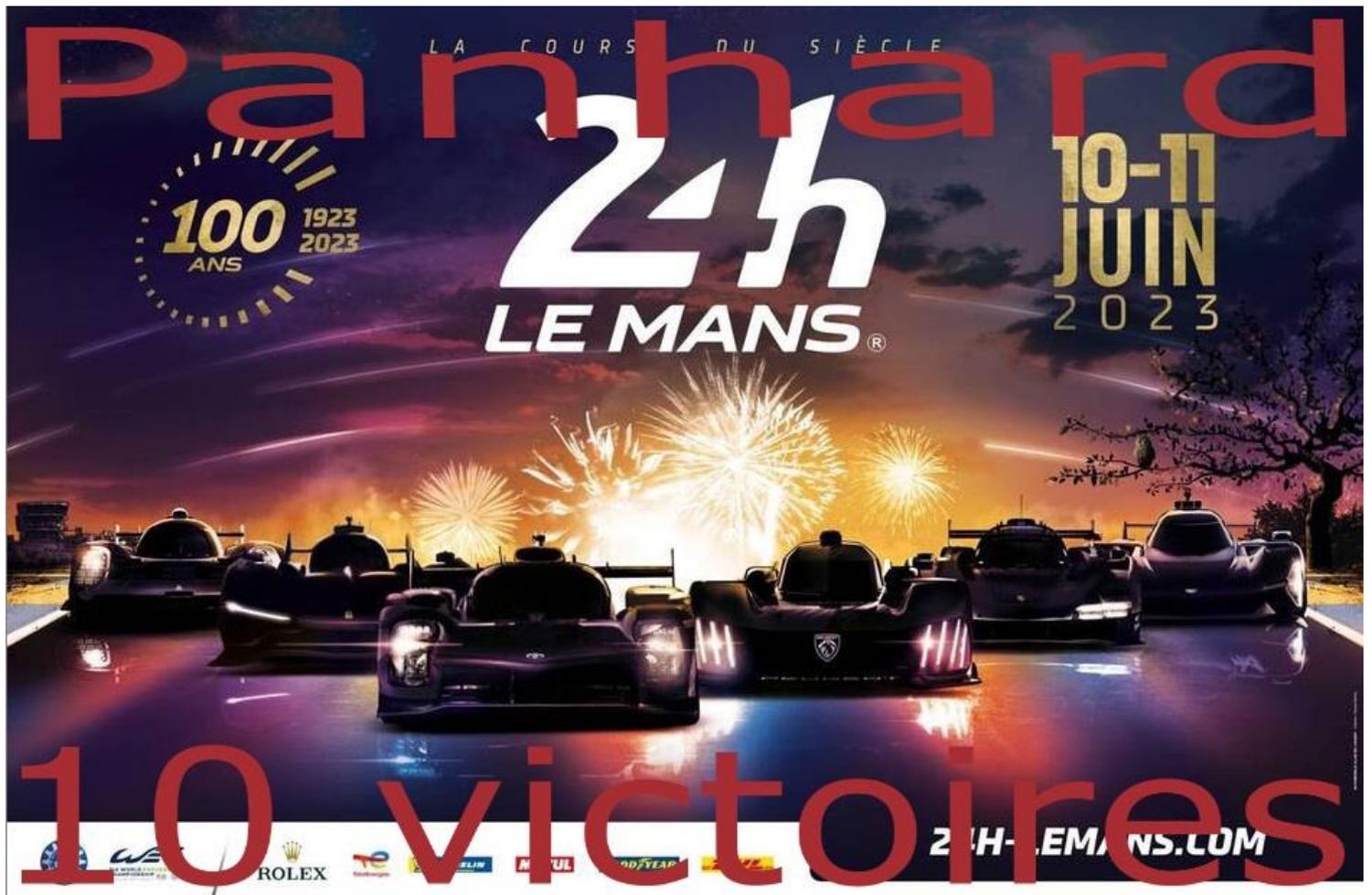
Panhard

100 ANS 1923 2023

24h

LE MANS®

10-11 JUIN 2023



10 victoires

24H-LEMANNS.COM

ROLEX



Le MANS 1960

1960
et
1961



Le MANS 1961

SOMMAIRE

Sujets	Page 2
LE MANS 1960	Pages 3 à 7
LE MANS 1961	Pages 8 à 11
PUB Affiche du Mans 1961	Page 12



SUJETS

LE MANS 1960 : Cette année, et pour DB, seule marque à représenter la France, tout avait commencé le 9 avril lors des séances de roulages. Cette excellente initiative de l'A.C.O. a permis de contrôler les possibilités des nouvelles voitures.

Le MANS 1961 : La « der » de la fameuse association Bonnet et Panhard : tout un symbole !

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

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

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

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



LE MANS 1960

Auteur : Charly RAMPAL

n°	châssis	cm3	origine	équipages	classement	indice	km parcouru	moyenne	immatricule
47	988	851	DB modèle 1958	LELONG BRUWAENE	17°	5°IP(1,130)	3277,25	136,552	8022 HD 75
48	1091	702	DB modèle 1959	LAUREAU ARMAGNAC	15°	1°IP(1,257)	3405,447	141,894	3023 JB 75
51	1093	702	DB modèle 1959	VINATIER VIDILLES	moteur 4°H		30 tours#		6388 JB 75
52	1207	851	DB Coach surbais.	BARTHOLONI St AUBAN	20°	16°IP(1,035)	3001,545	125,064	3637 JX 75
56	1092	851	DB "Vitrine"	BOUHARDE JAEGER	19°	14°IP(1,058)	3068,847	127,869	6387 JB 75

Cette année, et pour DB, seule marque à représenter la France, tout avait commencé le 9 avril lors des séances de roulages.

Cette excellente initiative de l'A.C.O. a permis de contrôler les possibilités des nouvelles voitures.

A ce moment là, René Bonnet, n'a pas encore arrêté sa ligne de conduite, mais il pensait déjà que les voitures 701 cm3 ou 954 cm3 figureront en bonne place au classement par catégorie et à l'indice.

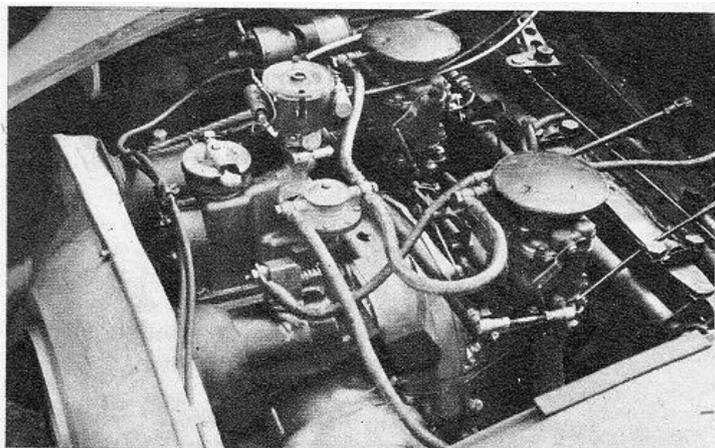
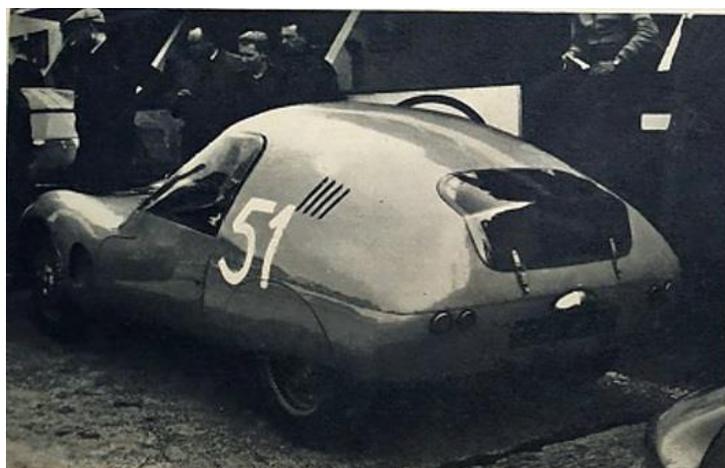
Les véhicules seront pilotés par des conducteurs chevronnés comme Laureau, Armagnac, Vinatier, Jaeger ou Vidilles.

Du point de vue performance, les résultats sont prometteurs puisque le moteur 701 cm3 placé dans la caisse découverte de l'an dernier a fait sans pousser, le même temps que le 750 soit 5'24" : 149,576 km/h.

Ce moteur typiquement DB comporte des culasses détachables, des cylindres peu ailettes.

Soulignons également qu'afin d'obtenir un bon essuyage le pare-brise est composé de deux glaces planes disposées en « V » qui donnent aussi une parfaite visibilité.

A cause de ces éléments, la voiture fut baptisée « la Vitrine ».



Le moteur de compétition Panhard, muni de deux carburateurs Zénith double corps, développe 69 ch. Il est toujours pourvu du double allumage et la turbine de série a été conservée.

La conduite intérieure 954 cm3 a réalisé un chronos particulièrement prometteur puisqu'à ce jour aucune voiture de moins de 1.000cm3 n'avait fait un tour en 5'02" 3/10, soit 160,303 km/h.

A ce titre, René Bonnet faisait débiter le « Vitrine » qui n'est autre qu'une ancienne barquette de 1959 sur laquelle a été greffé une immense poupe arrière avec une lunette arrière qui fait également office de couvercle de coffre. Malgré une ligne peu orthodoxe, le coefficient de pénétration dans l'air est particulièrement intéressant.



LES DB AU PESAGE PLACE DES JACOBINS ET PRESENTATION DES PILOTES

Sept DB sont engagés, mais seulement cinq prendront le départ.

Place des Jacobins : ce sont ces dernières qui se présenteront aux opérations de pesage-vérification.

Religieusement écouté, René Bonnet a présenté à la Presse la composition de son équipe :

- Pierre Lelong et Maurice Van den Bruwaene sur la 47



- Gérard Laureau et Paul Armagnac sur la 48



- Jean Vinatier et Jean-Claude Vidilles sur la 51



- René Bartholoni et Bernard de Saint-Auban sur la 52



- Robert Bouharde et Jean-François Jaeger sur la 56



Et le moteur Panhard en dénominateur commun revu par Bonnet et ses équipes.



Quatre « bizuths » du Mans seront ainsi au départ de la fameuse épreuve :

Pierre Lelong concessionnaire Panhard au pays du vin rosé et du château des Papes, à Avignon ;

Robert Bouharde, le transporteur lyonnais et Maurice Van den Bruwaene, agent Panhard à Lille et à Hem.

Tous les autres sont des chevronnés, à commencer par JC-Vidilles, représentant de voitures à Paris qui reste le doyen avec huit 24h.

Le tandem des « V.V. » qu'il forme avec Vinatier est capable des plus belles performances.

Bouharde dit « Barbichette » pour son élégant collier de barbe, partagera donc le volant avec JF Jaeger, le marchand de tableaux de Montparnasse, appelé aussi « Pinocchio » par ses amis.

« Bartho », le banquier parisien est réputé pour sa vue de lynx qui le fait rivaliser dans la nuit et le brouillard avec les fameux yeux de chat Marchal de ses projecteurs.

Gérard Laureau et son fidèle partenaire Paul Armagnac, le gentleman farmer-huissier à Nogaro sont eux-aussi à la pointe des pronostics dans la course à la victoire à l'indice.

Quant à Pierre Lelong, il est Maire d'une petite cité et promet une réception monstre en cas de victoire !

Le tout supervisé et chouchouté par « le Marquis » : Etienne de Valance.

Ce jour-là, « le Patron » et « le Marquis » avaient le moral au beau fixe et rêvaient déjà de faire sauter de bons millésimes de champagne.

LES FORCES EN PRESENCE

Deux compétitions animent une même ronde aux 24 Heures.

Il y a ceux qui s'affrontent à la distance sans vouloir s'embarrasser de complications ni de savants calculs.

Avec les Ferrari, les Aston-Martin ou autres Jaguar, pas question de se « torturer les méninges », pas plus que de faire appel à un polytechnicien : le premier à franchir la ligne d'arrivée à 16 h, sera sacré vainqueur absolu au Mans.

Mais à côté, il y a aussi de sévères bagarres à l'indice qui, comme un céleste justicier, permet que les « petites » puissent être les premiers.

Pour cette empoignade donnant leurs chances aux petites cylindrées contre les grosses, les techniciens et experts se pencheront sur de larges tableaux fixant l'ordre de marche des voitures les unes par rapport aux autres.

A priori, Ferrari, Maserati, Aston-Martin, Jaguar et moins encore Corvette, ne peuvent enlever le titre à l'indice. Mais sait-on jamais ?

Plus sérieusement, il semblerait que la décision doive mettre aux prises : Porsche, DB-Panhard, OSCA, Lotus, Lola et peut-être les Fiat-Abarth.

Mais ces dernières restent fragiles d'autant qu'aux essais leurs pilotes avaient un peu trop poussé la mécanique.

Le danger peut surtout venir des Lotus Elite de 1.216 cm³, brillantes et rapides, et des OSCA qui aligne seulement deux voitures avec la 53 et la 54 qui ont d'énormes qualités avec leur 746 cm³ : n'ont-ils pas gagné les 12H de Sebring ?

Dans le clan DB, on s'appuie sur les succès précédents : on sait que quoi l'on parle ! La firme de Champigny joue la sécurité en alignant finalement trois 851 et deux 702 cm³.

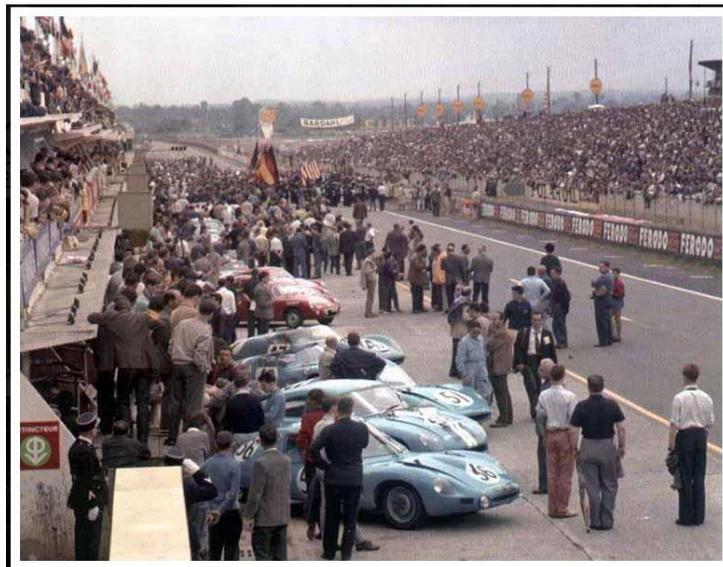
Quant à Porsche, il visera les deux classements. Maurice Trintignant, notre champion de France, équipier de Porsche disait : « Suivant que le revêtement sera sec ou humide, les résultats peuvent être différents. »

Les Porsche sont suffisamment puissantes pour le sec, mais s'il pleut, elles peuvent avoir leur chance à l'indice.

Mais courir deux lièvres à la fois sera peut-être l'écueil des Porsche.

LA COURSE

Les D.B. sont en place devant leurs stands : le bleu est mis !



Les 24H ont toujours été un spectacle même si le public s'intéresse avant tout aux voitures les plus rapides.

Les Ferrari sont les plus puissantes, mais aussi les plus gourmandes en carburant. Une consommation largement supérieure aux estimations. Van Trips puis Scarfiotti s'arrêtent sur le circuit avant même le 1er ravitaillement, victimes de pannes sèches.

Malgré un bon début de course de Gregory sur une Maserati, de suspense : il n'y aura point.

De gros orages s'abattent sur la piste. Les circuits électriques mal isolés des Maserati ne supporteront pas l'humidité.

Les Jaguar abandonnent également peu après la mi-course.

En tête, la Testa Rossa officielle de Olivier Gendebien-Paul Frère 250 TR de l'usine ne sera plus inquiétée.

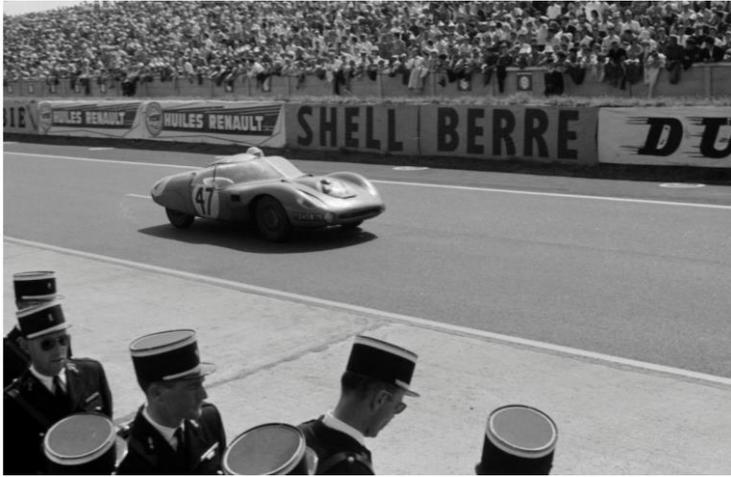
Le dimanche à 16 heures, parmi les sept premiers, on compte six modèles de Maranello.

Sans adversaire à sa hauteur, Ferrari réalise une démonstration. Gendebien et Frère (TR60) l'emportent devant Pilette-Rodriguez (TR60) à 4 tours, Jim Clark-Salvadori (Aston Martin) et 4eme Loustel associé au Manceau Tavano (250GT) enlèvent la catégorie GT.



LES D.B. EN COURSE

LA N°47 : tourne comme une horloge, mais moins rapide terminera 5ème à l'indice :



LA N°48 : remportera l'indice



LA N°51 : casse moteur à la 4ème heure

Mais il y a aussi l'intérêt technique qu'apportent les évolutions mécaniques et la course à l'indice de performance, avec la belle victoire de la DB-Panhard de Laureau-Armagnac.

Les DB-Panhard ont en effet gagné cette bataille après avoir successivement repoussé les assauts de la Fiat-Abarth de Rigamont, l'OSACA de Simon, la Fiat-Abarth de Féret, les Porsche de Trintignant et de Barth-Seidel, l'Aston-Martin de Baillie et les Ferrari pilotées par Mairesse d'abord et celle de Gendebien.

Déception en revanche pour l'équipage « V.V. » la 51 qui abandonnera à la 4ème heure sur panne de moteur.



LA N° 52 : Le coach finira 16ème à l'indice



LA N°56 : La VITRINE = 14ème à l'indice



AU stand pendant la nuit :



Satisfaction en revanche pour la 52 de Bartholoni et Bernard de Saint-Auban, 16ème à l'indice et la 56 de Robert Bouharde et Jean-François Jaeger : 3ème à l'indice et 3ème à l'énergétique.

Quatre DB-Panhard à l'arrivée sur cinq : un beau succès d'ensemble. Le champagne va couler à flot...

La victoire des DB-Panhard rejaillit sur toute l'industrie française et porte une auréole qui fait que les DB sont très appréciés à l'étranger.

L'EQUIPE D.B. APRES L'ARRIVEE



HONNEUR AUX VAUNQUEURS



Bon départ devant l'OSCA



RAVITAILLEMENT DU COACH N° 52



LE MANS 1961

Auteur : Charly RAMPAL

n°	châssis	cm3	origine	équipages	classement	indice	km parcouru	moyenne	immatricule
45	5117	848	DB moteur central	MOYNET VIDILLES	19°	15°IP(1,109)	3268,976	136,207	3273 LE 75
47	1092	848	DB "Vitrine"	ROLLIN BARTHOLONI	21°	21°IP(1,000)	3215,1	133,963	3025 JB 75
48	1110	848	DB "le Monstre"	GUILHAUDIN JAEGER	20°	12°IP(1,128)	3268,86	136,203	765CM 73
52	1271	848	DB Coach surbais.	CAILLAUD MOUGIN	22°	16°IP(1,100)	3188,348	132,848	860 EA 16
53	1091	702	DB modèle 1959	LAUREAU BOUHARDE	18°	1°IP (1,265)	3457,172	144,049	3023 JB 75
54	1093	702	DB modèle 1959	MASSON ARMAGNAC	moteur 20°H		208 tours#		6388 JB 75

98 demandes, 55 voitures dont 5 DB-Panhard, les débuts de la Junior à moteur arrière, les victoires de 4 gentlemen : Hill-Gendebien à la distance et Laureau-Bouharde à l'indice.

La « der » de la fameuse association Bonnet et Panhard : tout un symbole !



Parmi les quelques 98 demandes d'engagement, la Commission des Invitations de l'Automobile Club de l'Ouest a sélectionné les 55 voitures qui, les 10 et 11 juin se sont affrontées sur le circuit de la Sarthe.

Avant cette date, des défections peuvent survenir, c'est pourquoi 15 suppléants ont été également désignés.

LES FORCES EN PRESENCE

A la lecture de la, liste officielle, on cherchait vainement le nom de Jaguar qui, pour la première fois depuis 1951, ne participera pas à l'épreuve

La sortie du nouveau modèle GT a provoqué un surcroît de travail, à Conventry.

Autre absent de marque, celle des voitures américaines, Briggs Cuninghame engageant des Maserati, la Général Motors n'a pas voulu tenter seule l'aventure.

Forfait également des petites Stanguellini pourtant si fidèles à la piste mancelle.

Notons enfin que Colin Chapman, respectant sa promesse, n'a engagé cette année, que des modèles Grand Tourisme.

Parmi les 55 voitures, les Ferrari sont venues en force avec 10 voitures.

On connaît toute l'importance qu'attache le Commendatore à une brillante représentation au Mans.

Une voiture était réservée à un équipage 100% français, la n°8 avec Tavano et Schlessler.

Pour la victoire à la distance, il ne semble pas que les deux Aston-Martin sport puissent inquiéter les Ferrari.

Et pour les équipes de pointe : Hill-Gendebien et Mairesse-Von Trips, un fameux quatuor, la menace ne viendra que de... Modène.

Dans le juste milieu, il y a 4 Porsche engagées, dont on ne connaît rien, mais avec Bonnier, G. Hill, Gurney, Hermann et Barth, l'équipe allemande a fière allure !

Parmi les nouveaux engagés, saluons la venue de deux Sunbeam Alpine.

Triumph et Bristol, des habitués, compteront cette année encore, faire la démonstration de leur robustesse et de leur régularité, tout comme Austin-Healey qui, encouragé par la bonne performance réalisée par la Sprite l'an dernier, entend recommencer...

Une inconnue : la Cooper Monaco qui avait étonné aux mains de Jim Russel, avant l'accident de celui-ci l'an passé.

Enfin, dans le domaine des petites cylindrées qui nous intéressent, l'explication Fiat-Abarth - DB-Panhard connaîtra son troisième épisode après les 24 Heures et les 1000 km de Paris en 1960.

La nouvelle 1000 italienne est très rapide, mais tiendra-t-elle 24 heures ?

René Bonnet a présenté 3 modèles de cylindrées différentes : 702, 848 et 954 pour se parer à toutes les attaques.



C'est dans son archaïque atelier de Champigny qu'une poignée d'hommes animés par le génie de la mécanique, tiennent en échec, depuis la fin de la seconde Guerre Mondiale, des usines entières qui, à l'étranger, fourbissent des armes formidables.

Loin d'être réduit à ces barouds d'honneur, l'équipe DB-Panhard fait jouer La Marseillaise sur tous les circuits. La fera-t-elle résonner encore cette année ?

Il n'y a pas si longtemps, descendre en-dessous des 5' au tour était chose impossible pour un modèle de moins de 1000cc. La Fiat-Abarth a réussi 4'52"6 (165,617 km/h).

A cette menace, René Bonnet répond en lançant la 954 qui plafonne autour des 5'.

Son bicylindre développe 70 ch et sa solidité est prouvée. Au pis aller, reste les 848 et 702cc qui ne partent pas battues.

Ce ne sont pas moins de 6 voitures DB qui ont été engagées :

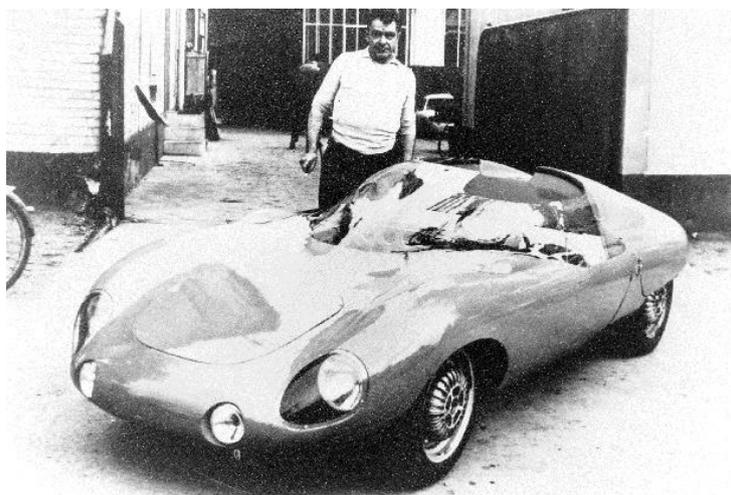
- La n° 47 de René Bartholoni / Edgar Rollin sur DB coupé vitrine de
- La n° 48 d'André Guilhaudin / Jean-Jacques Jaeger sur un coach HBR de 702 cm³
- La n°52 de Jean-Claude Caillaud / Robert Mougins qui remplace Maurice Vandenbruwaene sur DB surbaissé de 848 cm³
- La n° 53 de Gérard Laureau / Robert Bouharde sur barquette DB de 702 cm³
- La n° 54 de Roger Masson / Paul Armagnac sur barquette DB 702 cm³

Et pour la bonne bouche, la n°45 d'André Moynet / Jean-Claude Vidilles sur la toute nouvelle barquette à moteur arrière.

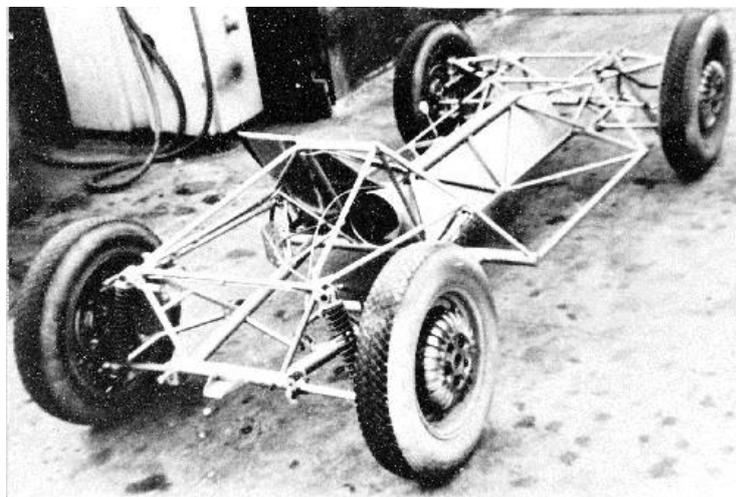
Notons que cette voiture a été terminée juste avant les 24h du Mans.

Elle n'a jamais été essayée sur piste et c'est par la route qu'elle ira au Mans. C'est Claude Vidilles qui la conduit.

Il se fera quelques chaleurs tout au long du trajet à cause d'une tenue de route qui laisse à désirer !



LE CHASSIS TUBULAIRE : UNE NOUVEAUTE CHEZ DB



Les quelques jours au Mans avant la course ne seront pas de trop pour dégrossir cette voiture et la rendre « pilotable ».

C'est surtout au niveau des suspensions que l'équipe DB se concentrera, plus habitués au train avant et arrière Panhard qui ne pose pas de problème plutôt que par la nouvelle triangulation et ses ressorts à boudin.

LA N°45 DE MOYNET-VIDILLE



LA N°47 DE ROLLIN/BARTHOLONI



LA N°48 D.B. MONSTRE DE GUILHAUDIN/JAEGER



LA N°52 D.B. SURBAISSE DE CAILLAUD/MOUGIN



LA N°53 DE LAUREAU/BOUHARDE



LA N°54 DE MASSON/ARMAGNAC



LES ESSAIS ET LA COURSE

Au niveau du circuit et de l'organisation notons quelques petits changements, comme :

- La mise en place d'un talus de protection à Mulsanne, qui permettra de rapprocher la limite des enceintes à la route du circuit.
- L'ouverture du Musée dans le circuit.
- Les vérifications techniques quittent les jacobins (pour des raisons d'économies) et sont réalisées dans le circuit, ce qui évite de déplacer le matériel et les véhicules.

Maintenant attachons nous tout particulièrement aux voitures DB à moteur Panhard objet de ce site.

Après les contrôles techniques et administratifs habituels, les choses sérieuses commencèrent avec les premiers essais du jeudi après-midi.

Comme je l'ai écrit plus haut, la mise au point fut progressive pour la n°45 à moteur arrière, mais ce n'était rien à côté des ennuis du coach n°52.

En effet, Maurice Vandenbruwaene, arrive de Lille quelques minutes avant le début des essais.

Il prend le volant sous la pluie et dès le premier tour, il perd le contrôle de la voiture. La sortie de route est violente et Vandenbruwaene est blessé à la clavicule.

Quant à la voiture elle est gravement endommagée : l'arrière droit de la carrosserie a littéralement explosé !

Irréparable sur place en 48h ; l'équipe DB décide de rapatrier de Champigny un modèle équivalent de même couleur (celle de Paul Armagnac).

Sur place on procède au changement du moteur en lui greffant celui plombé du Mans, de la plaque de châssis et des plaques d'immatriculation.

Les numéros « 52 » sont peints sur le capot, sur les portières et à l'arrière.

Ni vu, ni connu, la voiture est fin prête pour le vendredi midi !

Trop touché Vandenbruwaene est remplacé par Robert Mougin.

En course de cette « 52 » cumula les désagréments : au changement de pilote la nuit, Robert Mougin est introuvable.

Le pauvre Jean-Claude Caillaud repart pour un autre relais. Renseignement pris : Mougin dormait tranquillement dans sa caravane

!

Puis ce fut une fuite d'essence et la détérioration de l'embrayage qui nécessita un arrêt toutes les heures pour injecter de la résine. Tant bien que mal, la voiture terminera la course à la 20ème position.

La n° 45 après les soucis de tenue de route que l'on a vu, terminera la course 1ère de sa catégorie, non s'en s'être fait quelques frayeurs quand Moynet fut victime d'un tête à queue dans les « S » du Tette Rouge et d'un ensablement à Mulsanne.

Le coupé vitrine n°47 aura évité un accident de justesse.

En effet, environ une heure avant le départ, les mécanos de chez DB découvrent que le tambour ALFIN de la roue avant gauche est fendu !

Un nouveau tambour est monté rapidement, mais rétrospectivement, on imagine les conséquences d'un freinage appuyé au bout des Hunaudières !



Edgard Rollin indisposé à la suite d'ennuis gastriques, c'est René Bartholoni qui prendra le départ. La voiture connaîtra ensuite des ennuis d'embrayage dès la première heure, mais finira 21ème au Scratch et à l'indice.

Le « monstre » n°48 réalisé et conduit par André Guilhaudin, terminera 20ème au général, 12ème à l'indice et 3ème à l'énergétique.

La barquette n° 54 abandonnera à la 20ème heure : piston crevé. Reste enfin la barquette n°53 des duettistes et valeurs sûres, Laureau et Bouharde qui terminent 18ème au général et surtout 1er à l'indice.

Ils eurent droit à monter sur le podium aux côtés des vainqueurs Gendebien, - Phill Hill sur Ferrari et faire une nouvelle, fois retentir la Marseillaise et apporter une neuvième victoire à la mécanique Panhard.

LA COURSE

Depuis le début de sa participation au Mans, René Bonnet n'avait pas connu pareille opposition.

Durant 23 heures, il lui a fallu livrer une terrible bataille aux rapides Abarth qui affichèrent une résistance de bon augure.

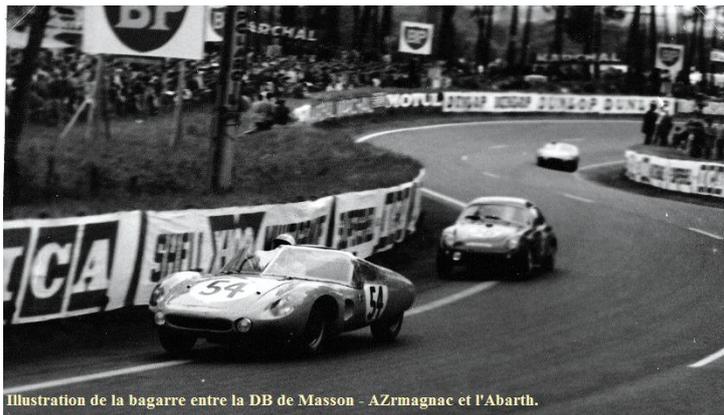


Illustration de la bagarre entre la DB de Masson - AZrmagnac et l'Abarth.

Si une seule restait en course à l'arrivée, il est bon de souligner que toutes les autres disparurent de la course à la suite de défaillance de transmission.

Abarth connaît maintenant le point faible de sa voiture et, s'il peut être satisfait de la victoire de catégorie qui lui apportent Hulme et Hyslop, il se souviendra plus longtemps encore de ses 23 heures de lutte pour arracher une victoire à l'indice dont le prolongement à l'échelon commercial est extrêmement important.

Si dans les deux camps on s'est constamment battu avec la plus grande vigueur, il y eut pourtant des moments de grands espoirs chez Abarth lorsque, dès les premières heures de course, toutes les DB se succédèrent au stand pour se faire pulvériser des jets d'extincteur dans les embrayages déficients à la suite des classiques fuites d'huile des boîtes Panhard, puis, ensuite, lorsque la voiture de Masson-Armagnac, en tête de l'indice durant 12 heures, fut retirée de la course à la suite d'un bris de soupape, laissant le relais à Laureau-Bouharde assez attardés .

Mais chez DB aussi, l'espoir succédait à l'angoisse, lorsque l'Abarth de Condriller-Foltek, privée d'embrayage, s'avérait incapable de suivre le train et devait finalement abandonner à la 23ème heure, la boîte de vitesses bloquée.

Le temps fut cette année là relativement clément, mais la petite pluie qui tomba par intermittence provoqua de nombreux dérapages.

C'est ainsi que la petite DB-Junior de Moynet-Vidille, le député volant dont je vous ai tracé le portrait dans la « Saison2 » des « Hommes », se trouva plusieurs fois en tête à queue et s'ensabla à Mulsanne, ce qui tend à prouver avec quelle ardeur il voulait défendre ses chances !

UNE NOUVEAUTÉ CHEZ DB : LA JUNIOR A MOTEUR ARRIERE

Petite révolution chez DB avec la tentative du passage en position centrale du moteur qui, ne l'oublions pas, est refroidi par air.

C'est aux essais d'Avril, que Jacques Hubert fut convaincu du bien fondé de cette position en suivant l'idée et les performances de Ferrari nouvellement présentée : la 246 SP.

Il réussit à convaincre René Bonnet de la plus grande vitesse de passage en courbe de ce type de voiture, ce qui, au Mans, n'est pas négligeable...

On était alors le 8 avril et le 7 juin à 10h, soit 8 semaines et demi seulement plus tard, la barquette DB à moteur central se présente aux contrôles techniques.

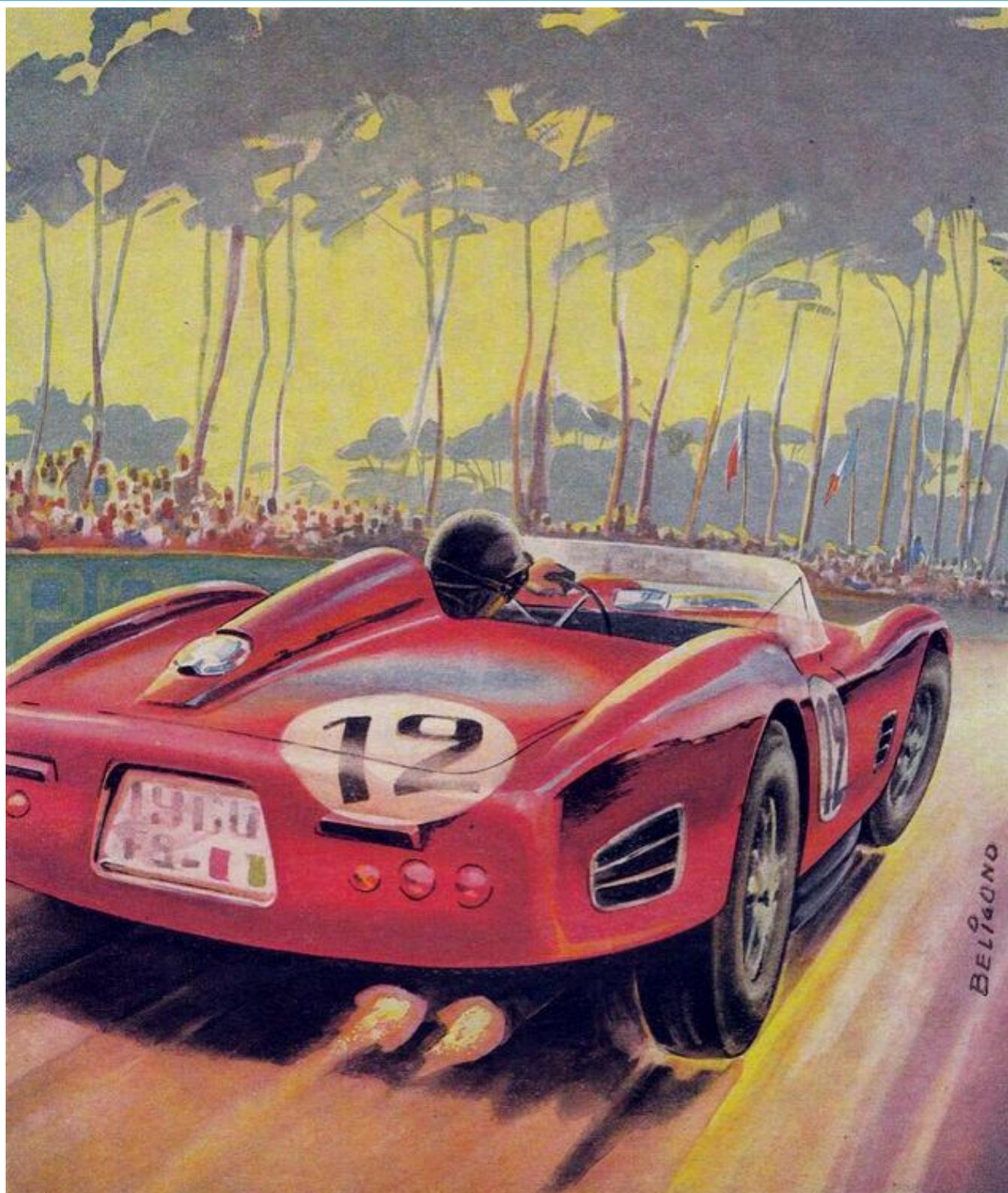
Elle prendra le départ le samedi 10 Juin et termine première des 850 à 1000 cc... malgré quelques déboires dus à des ressorts (avant surtout) qui s'affaissaient au fil des heures, entraînant quelques têtes à queue et surtout un ensablement à Mulsane où André Moynet qui avait baptisé cette voiture « la toupie », a été contraint à une séance de pelletage qui sera plus tard l'apanage des concurrents du Paris-Dakar...

On conçoit qu'en si peu de temps, le seul vrai roulage de la voiture n'ait été que celui qui l'a amenée, comme souvent à l'époque, de Champigny au Mans par la route et par ses propres moyens !

Ce qui ne permet pas pour autant de faire réellement de la mise au point... !



Le retour se fera lui aussi par les mêmes moyens mais ce sera moins glorieux : victime d'un banal accident de la route, l'arrière de la voiture sera écrasé.



24

**heures
du MANS**

CIRCUIT PERMANENT DE LA SARTHE

10 ET 11 JUIN 1961

AUTOMOBILE CLUB DE L'OUEST