

Panhard Racing Team

Magazine

8

La REAC



Panhard



Michel Legourd



ALFIN



Monoplace D.M.

SOMMAIRE

Sujets	Page 2
La REAC Panhard	Pages 3 et 4
Michel LEGOURD	Pages 5 à 7
Tambour ALFIN	Pages 8 et 9
Monoplace D.M.	Pages 10 et 11
PUB La mécanique aux 600 victoires	Page 12



SUJETS

La REAC : Octobre 1952, plusieurs sportifs de Casablanca étudient la construction d'une coque légère en plastique adaptable à un châssis / moteur de Dyna : ce sera la REAC (abréviation de Recherches et Etudes Automobiles Chérifiennes).

Michel LEGOURD : Michel Legourd n'a pas la prétention de s'être hissé à la tête d'un palmarès digne des « grands ». C'est un pur amateur au bon sens du terme qui s'est fait plaisir avec de petits moyens financiers.

Tambour ALFIN : Réalisé en alliage léger avec frette fonte emmanché à force, il subsistait des distorsions inhérentes à la conductibilité thermique différente des deux métaux.

MONOPLACE D.M. : Quatorze mois de travail acharné, y consacrant soirées et week-end, ont permis au seynois Michel DORE, de réaliser intégralement cette petite monoplace.

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 REAC Panhard

Auteur : Charly RAMPAL

PREMIERE VOITURE FRANCAISE DOTE D'UNE CARROSSERIE EN « PLASTIQUE ».

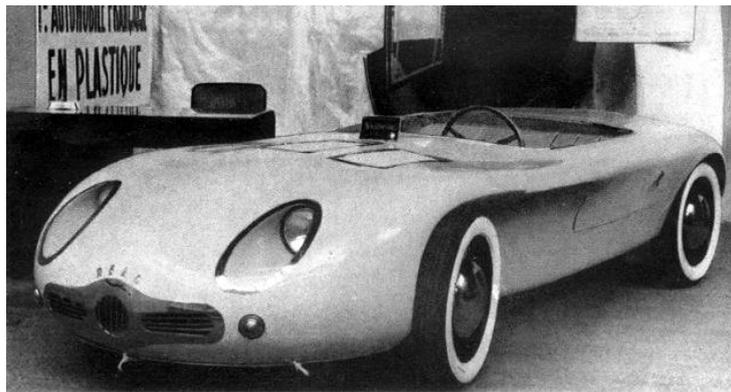
Octobre 1952, plusieurs sportifs de Casablanca étudient la construction d'une coque légère en plastique adaptable à un châssis / moteur de Dyna : ce sera la REAC (abréviation de Recherches et Etudes Automobiles Chérifiennes).

Une carrosserie en tôle ayant été fabriquée, un moule en plâtre est construit autour d'elle. Ce moule commencé le 4 juillet a été terminé le 16. La rapidité n'est pas l'aspect le moins intéressant de cette technique. La coque en plastique est prête le 19 juillet.

D'une épaisseur de 4 mm, elle est constituée par de la résine synthétique (polyester) placée entre des couches de tissu de verre. Cette résine n'est pas disposée seule, mais imprègne une laine de verre appelée « mat », séparant deux couches de tissu.

La résine est appliquée au pinceau ou au pistolet, l'ensemble se solidifie rapidement, de quelques minutes à quelques heures selon que l'on chauffe ou non aux rayons infrarouges.

L'un des principaux avantages du plastique est sa légèreté. La première carrosserie REAC pèse 85 kg, ce qui laisse espérer des performances pour le moins brillantes.



Les partisans du plastique affirment que les réparations sont plus faciles et moins onéreuses. Quoi qu'il en soit cette entrée en lice du plastique dans la carrosserie automobile est une réalité : depuis le 30 juin, aux USA, Chevrolet sort une petite série de Corvette.

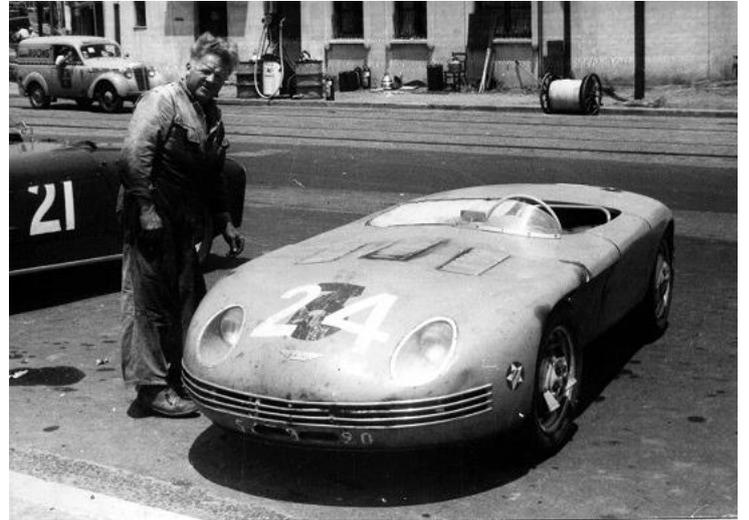
A la même époque, la société Réac n'est pas la seule à prétendre lancer sur le marché français le premier modèle habillé d'une manière semblable : la Marathon dispose aussi d'une robe en stratifié de verre polyester et elle est connue depuis le printemps 1953.

Au même moment, le journaliste technique Jean Bernardet prépare également une coque en qui sera dévoilée en juin 1953 au salon de la chimie et présentée dans l'Auto-Journal dès le mois suivant : cette étude préliminaire servira de base pour la barquette Stera.

Peut être aussi cité la Sagaie préparée chez Rosengart et il semble donc bien difficile de se montrer affirmatif quant à l'antériorité de la Réac dans ce domaine.

Quoi qu'il en soit, les automobiles carrossées en polyester ont le vent en poupe à la veille du 40ème Salon de l'Automobile où elles seront très à la mode.

L'étude de la Réac, a commencé, comme je le disais tout au début, dans le courant d'octobre 1952 sous la direction de l'ingénieur Marteau.



Jusqu'ici, les carrosseries en plastiques sont généralement peintes et non colorées dans la masse, car si la résine prend bien, la pigmentation du verre n'est pas encore au point.

Le problème du prix de revient préoccupe tous ceux qui s'intéressent au plastique.

Les créateurs de la Réac estiment qu'il faut compter 3.000 fr (prix en Franc 1952) par kilo de matière synthétique (main-d'œuvre comprise), mais que ce prix pourrait être ramené à 1.500 fr.

Le prix d'une Dyna Réac en 850cc, serait alors de 825.000 fr. La transformation d'une Junior en plastique, de 390.000 fr.

La coque en plastique est réalisée d'une seule pièce : le capot moteur étant moulé à part. Elle a été conçue pour recevoir l'ensemble mécanique de la Dyna Panhard.



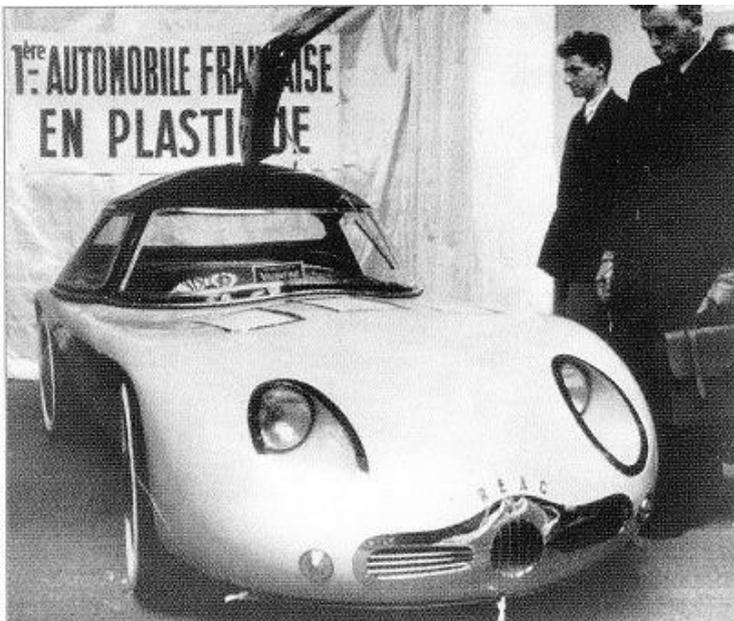
La légèreté constituant l'un des principaux avantages du plastique, la Réac ne pèse pas plus de 460 kg : 375 kg pour le châssis avec son moteur et 85 kg pour la coque.



Une seconde coque moins généreusement calculée, 2,5 mm d'épaisseur seulement et 45 kg sera par la suite réalisée. Avec cet excellent rapport poids/puissance, cet engin pouvait atteindre les 160 km/h avec des accélérations tout à fait remarquables.



Un coupé deux places sera aussi en préparation et une série de 50 voitures étaient à l'étude.



Elle avait les portes dites « en papillon » comme sur les Mercedes 300SL.



Mais son prix trop élevé fera que la Réac ne parviendra pas à la production en petite série espérée par ses concepteurs.

C'est donc à Salon d'octobre 52 que la REAC sera exposée, mais aussi la Marathon à mécanique Panhard.

Facel-Métallon exposera également une « Comète ».

Il s'agissait à cette époque, rappelons le d'une expérience. De grands progrès seront par la suite réalisés sur la carrosserie même : sa réalisation, sa finition, mais aussi sur les méthodes de fabrication.

Un moule en plâtre ne permet guère de construire des voitures en nombre élevé.

La fabrication en série impose l'établissement de moules métalliques, chacun de ceux-ci autorisant la sortie d'une carrosserie par heure.

Il est bien évident que l'utilisation du pinceau ou du pistolet doit faire place à des méthodes plus « productives ».

On sait que par la suite Chausson s'intéressera à cette formule dont le Maître d'œuvre des années cinquante sera Robert Sobeau avec sa collaboration avec DB et la série des coaches.

Michel LEGOURD : le pur amateur

Auteur : Charly RAMPAL

Michel Legourd n'a pas la prétention de s'être hissé à la tête d'un palmarès digne des « grands ». C'est un pur amateur au bon sens du terme qui s'est fait plaisir avec de petits moyens financiers.

Né d'une famille blésoise, fils d'un entrepreneur en bâtiment spécialisé dans la serrurerie et l'électricité, Michel noue ses premiers contacts avec l'automobile grâce aux jouets de son enfance qui le séduisent rapidement.

A la fin de ses études secondaires, il fait une école d'électricité en bâtiment à Orléans, puis son service militaire où il apprend à conduire sur une vieille Renault NN1.

Après la guerre, il travaille dans l'entreprise paternelle et se marie dès l'âge de 22 ans. Curieusement, c'est lors de son voyage de noces que son rêve automobile va commencer. Il achète en 1950 sa première voiture, dénichée au fond d'un garage poussiéreux où elle est restée cachée pendant la guerre.

C'est une petite Simca 5, qu'il s'empresse de découper comme une boîte de conserve pour en faire une décapotable ! Car c'est bien plus agréable comme cela. Les nouveaux mariés partiront ainsi vers la Côte d'Azur en trois jours !

Le gros handicap sera de trouver assez de bidons d'huile pour répondre à une consommation exagérée de 2 litres pour quelques centaines de kilomètres.

Séduit par ce paradis méditerranéen, il retourne l'année suivante à Nice cette fois où il tombe en admiration devant les concurrents du premier Tour de France Automobile, parmi lesquels il reconnaît Jean Redélé et Pagnibon. Très impressionné, il se promet un jour d'y participer.

Trois ans après, il vend sa Simca 5 décidément poussive et achète une voiture moderne : une 4cv Renault d'occasion qui sera à la fois voiture familiale et voiture de sport ! Dans cette dernière configuration, elle recevra pour toute préparation un carburateur 32 PBIC monté sur une pipe Autobleu.

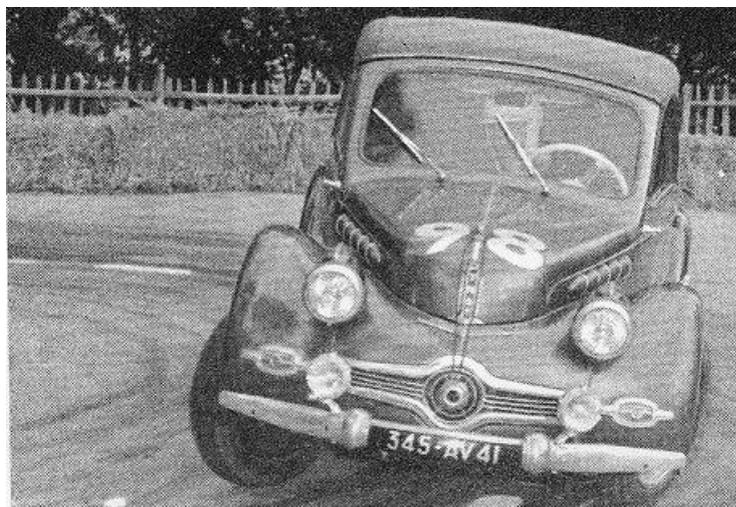
Le responsable de cette entreprise n'est autre que Michel Métivier, le Président de l'AGACI qui habite également près de Blois. Tout heureux, Michel Legourd se lance avec frénésie dans toute une série de rallyes régionaux qu'il surnomme lui-même « rallyes-kermesse » ou « rallyes-chopine », parce que l'on gagne à l'arrivée une bouteille de mousseux tiède.

Sa femme lui sert de coéquipier et le bébé (2 ans) suit dans un panier posé sur la banquette arrière !

Il commence par le rallye de Nogent-le-Rotrou et poursuit par ceux d'Amboise, de Chinon, la Roche-Posay, etc... à un rythme soutenu : une épreuve tous les 15 jours.

La petite famille termine aux alentours de la trentième place sur une centaine de participants. Michel reste un peu sur sa faim, mais pour lui, l'essentiel est de courir !
Qu'importe le flacon, pourvu qu'on ait l'ivresse !

Voulant progresser, il achète une Panhard X87 cabriolet, la même que celle de Roger Masson, un pilote déjà connu avec lequel il « ferraille » dans de nombreux rallyes.



PREMIER TOUR de FRANCE AUTO

En 1954, son rêve se réalise car un pilote régional, André Blanchard, lui propose de prendre le départ de l'épreuve-phare : le Tour de France Auto.

« J'avais été pistonné pour devenir le coéquipier d'un pilote niçois, Maurice Martin (voir mon article du 21 mars 2011) qui, sur la base d'une Panhard X86, avait réalisé lui-même une magnifique berlinette en aluminium, au goût du jour. Nous n'avions pas fait de reconnaissance et, n'ayant pas de road-book, je ne disposais que de la carte Michelin et du règlement. »



Michel Legourd reste encore émerveillé par son premier TdF : plus de 5.000 km à parcourir en 3 étapes, une dizaine d'épreuves de classement et le plaisir de découvrir les grands circuits tels que Spa, Le Mans, Pau, etc...

« Ce fut pour moi une grande révélation. Moins de quatre ans après avoir vu le Tour de France automobile à Nice, pouvoir participer me procure encore beaucoup de bons souvenirs.

Il y avait une excellente ambiance.

C'était l'esprit de compétition, sans rivalité et avec des moyens généralement artisanaux. Nous avons eu un pépin en faussant un triangle de suspension.

Le lendemain matin, juste après le départ d'une course de côte, J'ai pilé. Mon coéquipier s'est jeté sous la voiture avec une clé de 12 pour resserrer et c'est reparti. De toute façon, on n'avait aucune pièce de rechange et aucune assistance. »

Il termine 27ème au classement général sur 55 classés et 200 voitures au départ ! C'est plutôt encourageant !

Depuis 1951, Michel Legourd travaille dans l'entreprise de son beau-père, distributeur de produits de la mer en gros, et jamais les rallyes ne devaient se terminer en queue de poisson. Quoi qu'il arrive, il était les mains dans la marée tous les lundis matin à 2 heures pile !

LA FAUTE A PAS DE CHANCE

En 1955, il prend le départ du Rallye de Monte-Carlo avec sa Dyna berline, dont la mécanique rendra l'âme pratiquement dès le départ. Les deux années suivantes sont des périodes de « vaches maigres ». Il sert de coéquipier aux deux frères Masson : Roger, qui connaîtra une notoriété nationale et son frère Jacques.



Il participe en particulier avec Roger aux Rallyes de l'Ouest, de Laval et de Touraine, sur Panhard. Le rallye du Loir et Cher est fait sur un DB HBR5, ce qui fait soupirer Michel Legourd : « Mon grand regret aujourd'hui, c'est de ne pas avoir eu la chance de piloter une DB.

C'est pour moi une voiture de rêve. Roger était un très grand pilote, agriculteur de son métier, et comme il possédait les défauts de ses qualités, il aurait fait n'importe quoi pour gagner. Nous avions le même préparateur, Thoreau à Tours, pour nos deux cabriolets Dyna. J'ai su plus tard que Roger Masson avait dit : « Legourd marche bien et je ne veux pas que sa voiture soit aussi bien préparée que la mienne. Débrouilles-toi ! ».

En 1958, son ami André Héchard lui présente Emile Vernet, juste pour participer à la prestigieuse épreuve des 24 Heures du Mans



« J'étais plein d'enthousiasme à l'idée de piloter une VP sur base de 4cv Renault. Comme il fallait participer au financement, je me suis saigné aux quatre veines pour réunir un petit pécule et j'avais surtout investi dans une bonne assurance vie, car ma fille avait 6 ans.

J'avais comme coéquipier Jean Chardin et nous nous sommes qualifiés aux essais, la voiture étant suppléante.

A Arnage, je me faisais tout petit lorsque je subissais le déplacement d'air des voitures qui me dépassaient à fond la caisse comme Stirling Moss sur Aston-Martin et Hawthorn sur Ferrari 250 TR.

J'entendais même le bruit des carrosseries qui se frottaient jusqu'à se toucher à plus de 200 km/h. Malheureusement, en ce qui concerne la petite VP, mon coéquipier cassa la mécanique et je n'ai même pas pu prendre le volant pendant la course ! »

Mais Michel Legourd, un peu têtu veut encore tenter sa chance.

C'est à nouveau André Héchard qui lui présente Claude Baron sous le pseudonyme de Gallier. Il vient d'acheter une Jaguar XK 150 S et a envie de faire le Tour de France Auto.

Après avoir fait un essai à 245 km/h compteur sur la ligne droite des Hunaudières (en route ouverte), Michel Legourd donne son accord. C'est lui qui conduit la voiture par la route de Blois à Nice pour prendre le départ, tandis que le propriétaire le rejoint en avion.

« La voiture avait été préparée par l'importateur et spécialiste Charles Delecroix et avait reçu un réservoir supplémentaire afin de totaliser 120 litres d'essence. Et pour cause ! La Jag consommait 40 litres aux 100 km.

Tout mon argent de poche y est passé. J'ai conduit une bonne partie de l'épreuve.

Ensuite « Gallier » a pris le volant. En conduisant un peu sec, il a ramassé une balise en ciment.

Aussi incroyable que cela puisse paraître, c'est le grand Lucien Bianchi, coéquipier d'Olivier Gendebien sur Ferrari 250 GT qui nous a dépannés en se mettant lui-même sous notre voiture alors que nous étions pour lui des quidams complètement inconnus.

C'était l'esprit du Tour Auto de cette époque. Lucien Bianchi était un type extraordinaire, un pilote d'origine italienne doublé d'un mécano remarquable ! »

A part cela, les choses étaient rondement menées, à tel point que le responsable de l'équipe officielle Jaguar avait remarqué Michel Legourd et lui avait promis de le soutenir dans l'avenir s'il se classait, en lui confiant une MK II d'usine.

100 km avant Nice dans les montagnes de l'arrière pays, un violent orage se déclencha et un morceau de rocher tomba au milieu de la route à 20 m devant la voiture arrachant au passage le réservoir d'essence.

C'est la panne sèche sous un déluge de pluie ! Michel Legourd, complètement effondré, terminera le Tour de France, dans lequel il avait mis tous ses espoirs... dans la voiture-balai.

Son beau-père, qui a toujours préféré que son gendre s'occupe davantage de fruits de mer que d'automobile, lui avait fait promettre de s'arrêter de courir s'il ne terminait pas.

N'ayant qu'une parole, il s'arrêta la rage au ventre. Il avait participé à trois rallyes internationaux et à une quarantaine de rallyes régionaux...

PALMARES DE MICHEL LEGOURD (Origine Racing Sport Cars) 1954 à 1992

Year: 1954

Date	Race	No.	Car	Drivers	Entrant	Result
12.9.1954	Tour de France		Panhard X86	Martin / Legourd		27 th

Year: 1959

Date	Race	No.	Car	Drivers	Entrant	Result
21.6.1959	24 h Le Mans		D.B. HBR5	Hécharde / Legourd	André Hécharde	DNA
25.9.1959	Tour de France	175	Jaguar XK150	Legourd / "Gallier"		DNF

Year: 1963

Date	Race	No.	Car	Drivers	Entrant	Result
22.9.1963	Tour de France		Alpine A108	Legourd / Boulay		DNA

Year: 1985

Date	Race	No.	Car	Drivers	Entrant	Result
31.3.1985	500 km Monza		Audi 80	Gilges / Schörg / Legourd	Seikel Motorsport	15 th
29.9.1985	ETCC Zolder	66	Audi 80	Legourd / Seikel / Gilges	Seikel Motorsport	21 st

Year: 1986

Date	Race	No.	Car	Drivers	Entrant	Result
7.9.1986	Tourist Trophy	86	VW Golf	Burton / Katsers / Legourd	Belgian VW Club	DNF
28.9.1986	ETCC Zolder	86	VW Golf	Katsers / Legourd / Theyus	Belgian VW Club	DNA
19.10.1986	500 km Estoril	84	Toyota Corolla	de Liedekerke / Fermine / Legourd	IMC Toyota	20 th

Year: 1987

Date	Race	No.	Car	Drivers	Entrant	Result
5.4.1987	500 km Donington	96	Toyota Corolla	Legourd / Barthe / Fermine	Legourd	DNA
10.5.1987	500 km Dijon		Toyota Corolla	Legourd / Barthe		DNF
14.6.1987	500 km Zeltweg		Toyota Corolla	Legourd / van Heukelom / Baumgartner		22 nd
16.8.1987	GP Brno	96	Toyota Corolla	Legourd / van Heukelom	Fina Racing Team	26 th
13.9.1987	GP Nogaro		Toyota Corolla	Legourd / van Heukelom		13 th

Year: 1992

Date	Race	No.	Car	Drivers	Entrant	Result
2.8.1992	24 h Spa	68	Toyota MR-2	Close / Lambermont / Legourd	Toyota Racing	27 th



La VP Panhard n°61 ne sera que remplaçante : ici au contrôle technique au Mans de 1958

Les tambours de frein ALFIN

Auteur : Charly RAMPAL

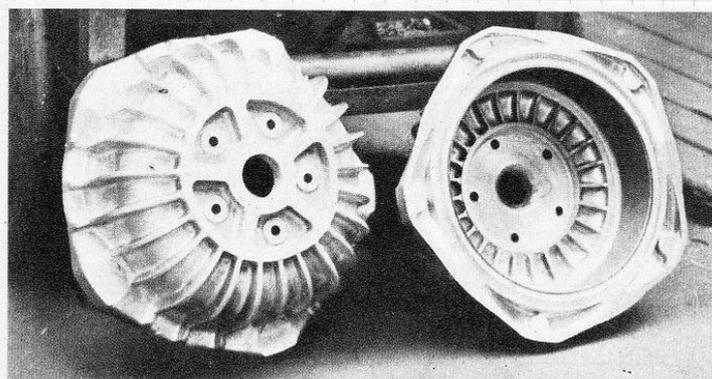
A la fin des années cinquante, le frein à tambour, malgré l'apparition du système à disque, reste encore, dans le domaine de la série, susceptible d'évolution.

D'aucuns l'ont sans doute enterré prématurément sans vouloir considérer qu'il offre incontestablement des avantages certains dans le domaine de la progressivité et de la multiplication de l'effort ; grâce à ses propriétés d'auto-serrage.

Le gros handicap du classique tambour était sa difficulté de refroidissement : réalisé en fonte, il donnait une friction favorable, mais une évacuation thermique insuffisante.

Réalisé en alliage léger avec frette fonte emmanché à force, il subsistait des distorsions inhérentes à la conductibilité thermique différente des deux métaux.

Le procédé AL-FIN, mis au point par la société américaine Fairchild en 1941, permet, partant d'une frette en fonte, de couler autour de l'aluminium, procédé permettant une liaison mécanique intime entre les deux métaux et une conductibilité thermique progressive grâce à la formation d'une couche intermédiaire de ferro-aluminium : cette explication est volontairement schématique, mais dégage tout l'intérêt que présente cette solution.

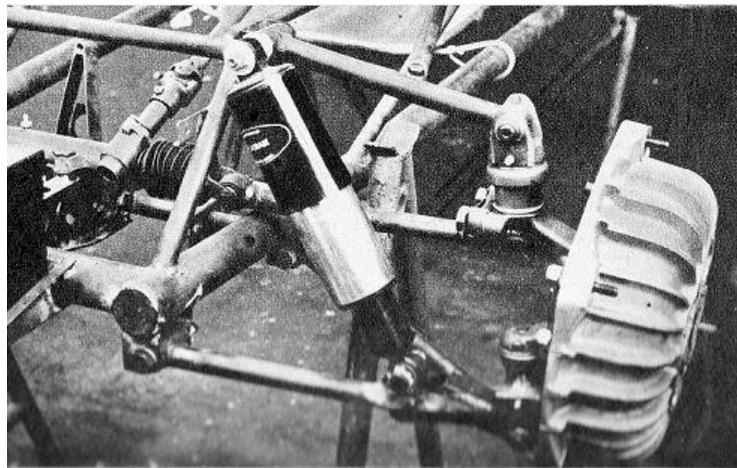


Tambours bi-métal Floquet réalisés suivant le procédé Al-Fin pour les D.B. Panhard.

Utilisée d'abord en compétition et notamment pour les cylindres chemisés, la méthode AL-FIN s'étendit aux tambours de freins et la Société Française Floquet en acquit la licence : les premiers résultats ont été obtenus par les DB victorieuses des 24 Heures du Mans 1959.

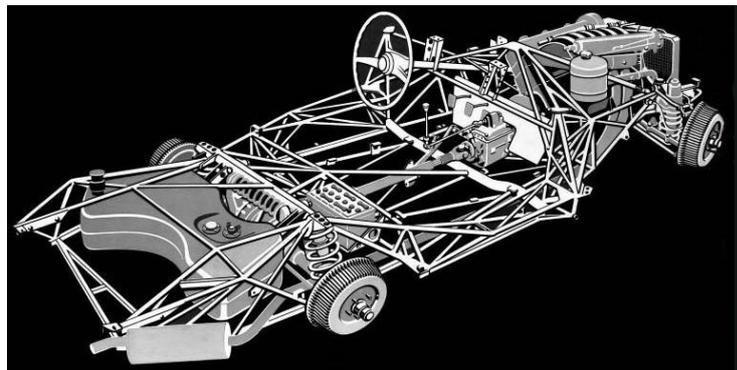


Puis, ils furent montés en série sur les DB Le Mans en dimension 380 et les HBR, et mieux encore, sur la monoplace Junior de 1961.



Sur ce type de voiture légère, le freinage est efficace et ne pose aucun problème de fading.

Mais sur les Mercedes 300SL qui en étaient équipées et malgré la dimension énorme des tambours, le freinage avait du mal à ralentir les 240 chevaux lancés à fond !

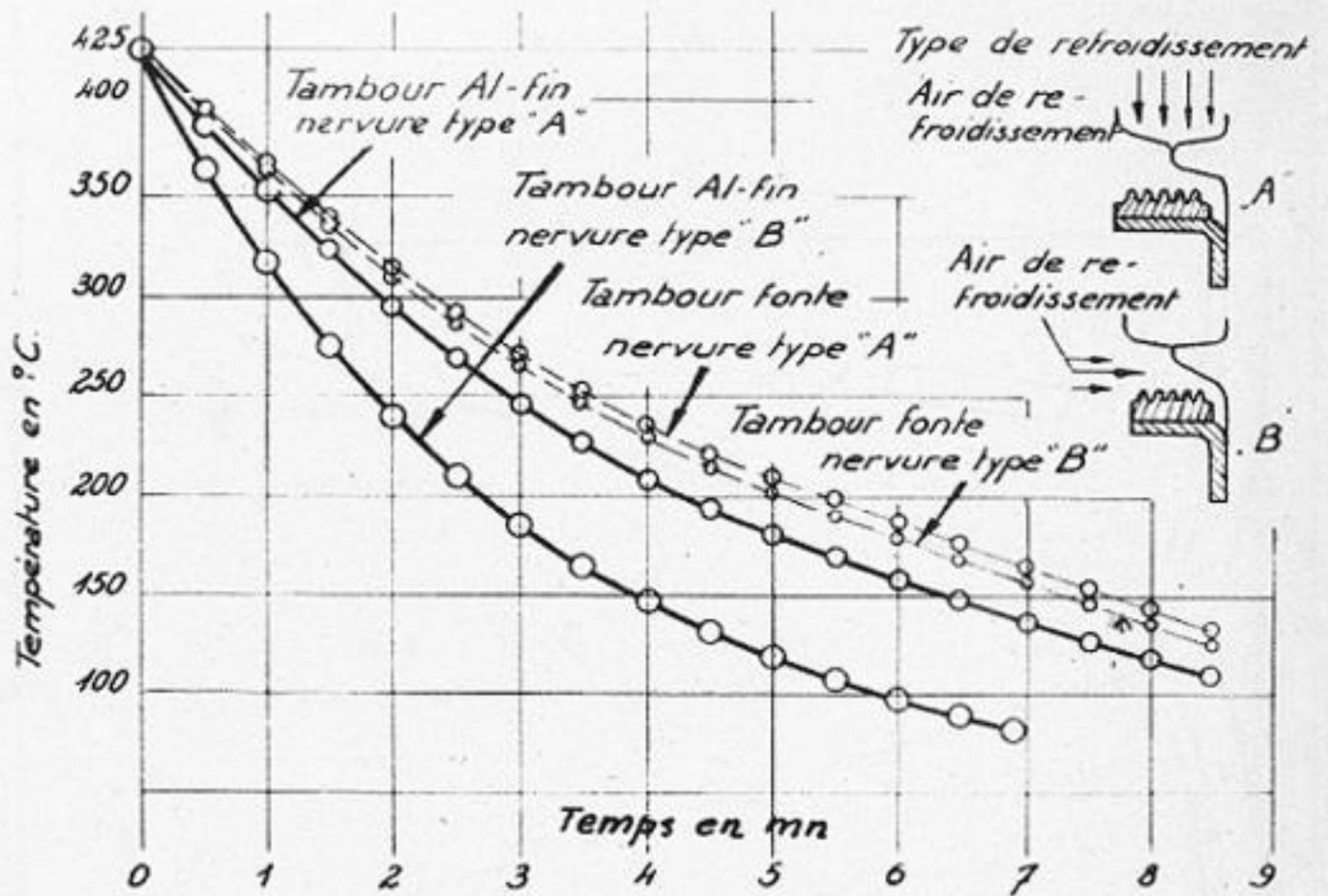


Ils seront aussi montés sur bon nombre de voitures comme les Triumph TR3, à l'arrière...

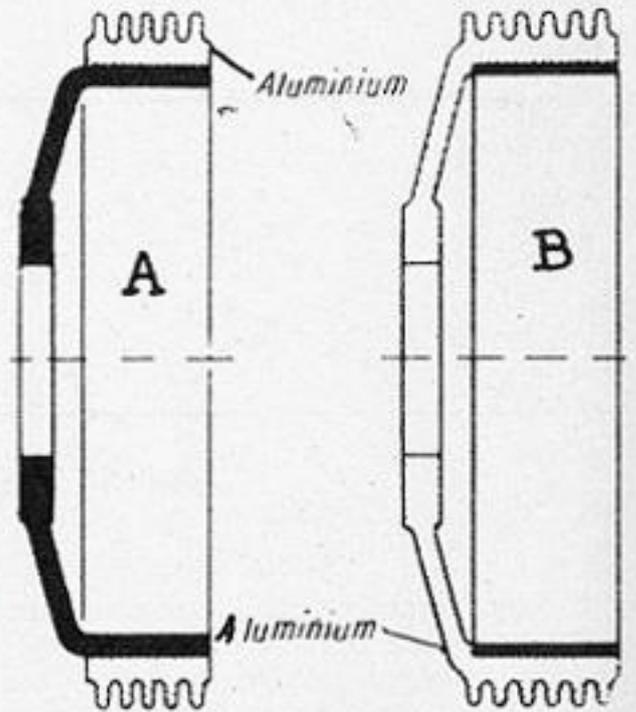
La constance de freinage, ainsi que l'indiquent les graphiques ci-après, est nettement augmentée du fait de la réduction des distorsions et le poids du tambour lui-même se trouve diminué dans une proportion sensible par l'utilisation de l'alliage léger.

Une application intéressante dans le domaine automobile consiste à prévoir en une même coulée la jante, le moyeu et le tambour de frein : cette solution monobloc apporte un allègement de 30% environ par rapport à l'assemblage classique.

Si dans les années soixante le tambour a encore des beaux jours devant lui, les progrès des freins à disque et leur efficacité aura raison des tambours dans les années à venir...



Courbes comparées de refroidissement de tambours de freins en fonte (types A et B) et de tambours Al-Fin.



Types de tambour bi-métallique obtenus par le procédé Al-Fin : a) tambour fonte avec frette extérieure ailetée en aluminium ; b) tambour en alliage léger avec frette intérieure en fonte.

La MONOPLACE D.M.

Auteur : Charly RAMPAL



LA MONOPLACE DM : UN BEAU CADEAU D'ANNIVERSAIRE !

Quatorze mois de travail acharné, y consacrant soirées et week-end, ont permis au seynois Michel DORE, de réaliser intégralement cette petite monoplace.

Débutée mi-avril 1996, elle fut terminée le 7 juin 1997, le jour de ses 58 ans.

Hasard ou respect d'un planning établi de longue date, cela restera probablement le plus beau cadeau de ses cadeaux d'anniversaire !

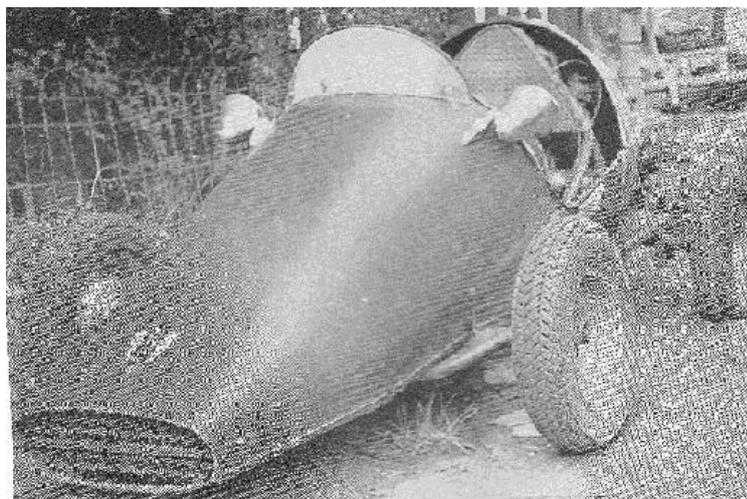
« La passion des voitures, avoue Michel, je l'ai toujours eu !

J'ai commencé par une petite Dyna X, suivie d'une Z alu, d'une autre bi-couleur et de trois Junior.

A l'époque, je vivais en Normandie, à 4 kilomètres du circuit de Rouen les Essarts. Depuis, je me suis installé sur la Côte d'Azur, pas très loin du circuit Paul Ricard. On ne se refait pas ! »

Déjà entouré d'une impressionnante collection de modèles réduits artisanaux ; une nouvelle passion l'anime alors, celle de constructeur.

« J'ai commencé, pour me faire la main, à construire une mini voiture de course inspirée des Ferrari des années 50. Longue de 2m20, elle était propulsée par un Vespa 125cc.



L'envie de franchir un pas de plus n'allait pas tarder.

Je me décidais à réaliser une voiture grandeur nature avec laquelle le pourrai m'amuser un peu ! Une formule de petite cylindrée me semblait tout indiqué.

Le choix de la mécanique et des éléments était tout trouvé, me replongeant dans mes premières amours !

J'ai commencé par le châssis en tubes carrés pour les poutres moteur et en tubes ronds pour la partie avant.

Les triangles avant et arrière ont été réalisés en tubes spéciaux de 20 mm.

La commande de boîte est mixte, comprenant un câble et un ensemble rigide, le tout associé à une commande de 205.

Le filtre à air utilise un couvercle de cigare.

L'arceau est construit avec des pieds de table soudées bout à bout. Les pots d'échappement sont des « Mégaphones » de moto et les combinés ressorts / amortisseurs viennent de Honda 750.

Moteur, boîte, pivots, moyeux, disques, freins, compteur, compte-tours et pédalier ont été prélevés sur une 24 CT.

Les jantes proviennent de GS Citroën.

Le réservoir, en alu, est placé à l'avant et le remplissage est latéral. Le plancher et la carrosserie sont également en alu. »

Après quelques essais sur le petit circuit Orea du Paul Ricard lors d'un rassemblement des Racers 500, où Michel avait pu taquiner la Rombaldi de Jean-Pierre Hévrard, j'ai eu le plaisir d'essayer la voiture sur le circuit du Grand Sambuc, un circuit à « tripes » situé dans un superbe décor naturel au Nord de la montagne de Sainte Victoire. =

Si la forme générale est voisine de la MEP, le cockpit s'avère autrement plus spacieux. Seule la position de conduite laisse un peu à désirer avec le dos en peu trop vertical et un saute vent symbolique.

Contact. On retrouve les vibrations bien classiques du berlingot Panhard, la fixation du moteur étant du même type que la MEP, et l'on a hâte d'aller chercher les tours pour calmer cet effet de « shaker ».



La commande des rapports n'est pas des plus aisée et nécessite une bonne dose de philosophie.

En ligne droite, à grande vitesse, des flottements du train avant se font ressentir : en fait, les mains de pivots supérieures Panhard, qui ne sont pas contraintes par les lames de ressorts et bien que bridées par la présence de quatre circlips au lieu d'un, oscillent verticalement et induisent des braquages parasites aux roues avant.

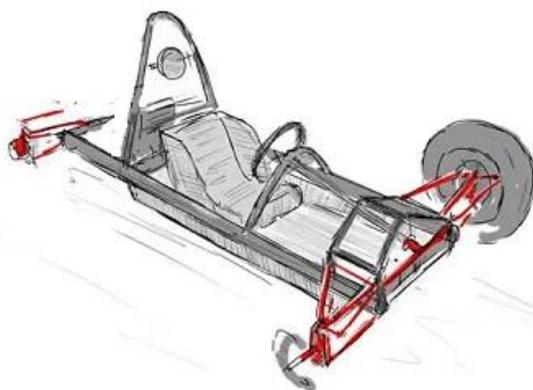
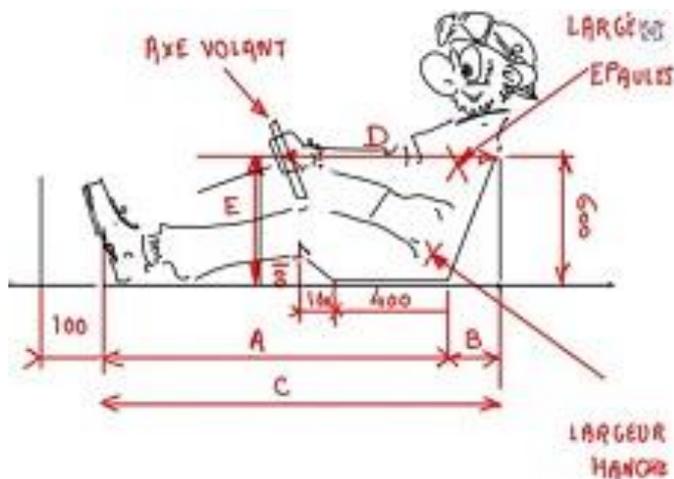
Mais c'est dans les courbes que la DM se révèle.

Très neutre, elle semble à priori mieux équilibrée que la MEP et s'avère tout aussi efficace dans les grandes courbes rapides que dans les épingles serrées. Il est vrai que des pneumatiques routiers de 145/15 ne permettent pas de tirer la quintessence de l'engin.

Le freinage provenant d'une 24 CT disques (quatre étriers à l'avant) est irréprochable.

Vue côté mécanicien, la réalisation est superbe ; et l'accessibilité des organes mécaniques fait rêver quand on a goûté aux joies de la MEP !

Il reste à notre constructeur seynois à améliorer le train avant, monter un moteur plus musclé et, c'est un avis personnel, affiner le capot avant en diminuant la hauteur de la prise d'air.





LA MÉCANIQUE AUX SIX CENTS VICTOIRES

Victoires de prestige pour le pavillon français et la marque... victoires utilitaires pour le client, car la compétition est l'incomparable banc d'essai public du constructeur. Par lui, la Dyna, d'année en année, a pu s'enrichir d'innovations qui l'ont portée à son degré de perfection actuel.

Si dans le monde entier on peut vainement chercher une autre voiture ne consommant que 6 litres, offrant 6 places à une famille et atteignant 130 km. à l'heure... c'est qu'aucun constructeur n'a réussi à fondre dans une même voiture tant de qualités apparemment contradictoires :

VOITURE D'AFFAIRES d'une étonnante souplesse, la Dyna traction avant connaît la valeur du temps : le matin au départ, en toutes saisons,

dans le trafic urbain dont elle se joue, s'y montrant la plus vive, la plus maniable et la plus prompte à se garer grâce à ses formes arrondies. Elle est un dérivatif aux soucis, à la nervosité, par son agrément de conduite et son silence.

VOITURE DE PROMENADE ET DE GRAND TOURISME, la Dyna traction avant assurant la sécurité totale et le plus grand confort permet, avec la pleine jouissance de la vitesse dans le silence, la réalisation de surprenantes moyennes sur des itinéraires particulièrement difficiles.

VOITURE DE SPORT ET DE COMPÉTITION. Il suffit pour s'en convaincre, d'évoquer le palmarès de la Dyna et l'attrance qu'elle exerce sur une clientèle toujours plus nombreuse :

LA MÉCANIQUE PANHARD VOUS DONNE UNE AME DE COMPÉTITEUR

USINES & BUREAUX : 19, AV. D'IVRY, PARIS (XIII^e), GOB & POR 65-60 (20 LIGNES)

Ce catalogue ne nous engage pas. Nous nous réservons le droit de modifier sans préavis : caractéristiques, équipement, etc.

