

Panhard Racing Team

Magazine

SPECIAL



2008



2010



2012



2014

SOMMAIRE

Sujets	Page 2
2008 : Les premiers engagés	Pages 3 à 6
2010 : La déroute des Panhard	Pages 7 à 9
2012 : Montée en puissance	Pages 10 à 13
2014 : Un record = 8 Panhard	Pages 14 à 19
PUB : LE MANS CLASSIC 2008	Page 20

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 Spécial un sujet précis transformés en PDF, afin de pouvoir le conserver en l'imprimant ou le stocker dans un dossier sur votre disque dur (ordinateur ou externe).

La publication de ce magazine Spécial est occasionnelle pour chaque numéro.

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, directement lors de sa parution ou mis en ligne à partir du site de l'Amicale D.B..



SUJETS

LE MANS CLASSIC 2008 A 2014 : Depuis 1923, cette épreuve d'endurance la plus célèbre du monde est organisée « pour mettre en valeur les qualités routières des véhicules figurant au catalogue des constructeurs ». Les noms des plus grands pilotes figurent au palmarès des 24h du Mans et chaque époque voit la domination d'une marque.

Les éditions du Mans Classic programmées début juillet et tous les deux ans, a pour but de faire revivre, devant plus de 100.000 spectateurs les voitures éligibles qui ont participé en leur temps à cette épreuve. Elles ne seront finalement acceptées qu'après examen du dossier à la demande d'inscription dans le cadre d'un quota imparti. Le montant de l'engagement avec parking et emplacement de camping, tourne aux alentours des 7.000 Euros. C'est le prix de la passion. Mais quel plaisir rare de se retrouver sur cette piste mythique du grand circuit sur les traces même des combats passés.

Départ type Le Mans, épreuves de nuit, ravitaillements, plateau par tranche d'année, enfin tout les ingrédients pour que nos Panhard se retrouvent en terrain conquis et montrent une fois de plus leurs qualités de vitesse et d'endurance.

En tout cas, pour nous autres pilotes, ce fut le graal de nos compétitions VHC .

En 3 participations, j'ai pu concrétiser un rêve d'enfant.



2008 : LES PREMIERS ENGAGES

Auteur : Charly RAMPAL

Avec près de 90.000 spectateurs et 318 voitures engagées en course, le Mans Classic a atteint lors de cette édition 2008 une dimension inédite.

La passion de l'automobile ancienne a encore de beaux jours devant elle !

Eh bien ça y est !

L'objectif lancé il y a un an avec Gérard Dantan a été atteint et même dépassé.

Pourtant ce n'était pas gagné quand lors du Mans Story un Monsieur de 73 ans parachuté par JP Allain, avait demandé à faire quelques tours sur le DB HBR bleu.



DANTAN, JP ALLAIN, LAFORCADE, Charly RAMPAL

Cet ancien pilote du Mans sur la VP Renault, souhaitait fêter les 50 ans de sa participation au Mans en pilotant cette DB au Mans Classic.

Le «Hic» étant les frais d'engagement colossaux.

Un deal fut trouvé entre les bonhommes : Gégé préparait la voiture et Philippe De Laforcade (tel est son nom) s'occupait de trouver des sponsors et de la logistique.

Immédiatement Gégé m'appela pour participer à cette aventure.

Enthousiasmé par cette annonce, je lui donnais aussitôt mon accord en lui proposant de partager les frais de préparation de la voiture, le timing et la maîtrise d'ouvrage des travaux.

Je passerai sur les aléas et les difficultés rencontrés depuis et jusqu'à notre présence sur la piste, mais je dois dire que sans des décisions drastiques nous n'y serions pas arrivés.

Il aura fallu mon appel à Jean Moulin pour débloquer quelques situations assez chaudes !

Enfin, jusqu'à la veille du départ, il aura fallu finaliser : la préparation et le sponsoring.

Ajouté à cela, nos deux fils : Sylvain Dantan et Christophe Rampal.

Peu enclin à la mécanique, ils se sont brillamment acquittés de leurs tâches annexes.

C'est donc avec un esprit un peu chagrin que je rejoignais Gégé sur le parking du Péage de St Arnould, ce jeudi 9 juillet matin.

Cette journée devait d'ailleurs être consacré à nos sponsors puisqu'une séance de collage des différents logos sur nos combinaisons et sur la voiture après un excellent repas concocté par Mme La Forcade.

Le soir, au Garage FIAT Macabet de Nogent Le Rotrou, un cocktail allait remercier nos nombreux sponsors (5.000€ ne sont pas facile à trouver !).

C'est donc un peu chaud que Gégé, Christophe et moi allions rejoindre le circuit du Mans et le terrain de camping réservé aux pilotes.

Un Camping car et un mobil Home nous attendaient pour nous assurer une nuit réparatrice.

Le lendemain, les choses sérieuses commencèrent avec des contrôles techniques et administratifs sévères que nous avons enfin passés après avoir dû régler de nombreux détails.



Installés dans notre paddock du plateau n°3, celui des voitures de 1957 à 1961, nous allions mesurer les forces en présences.



69 voitures toutes plus belles et puissantes les unes que les autres !

Heureusement, notre emplacement allait nous rassurer en abritant les 4 voitures de 850 cm³ : une SAAB, le Coach Surbaissé Super Rallye, la barquette DB du Mans 1957 et en enfin, notre DB HBR apparemment le plus vulnérable.

C'est donc sur ces voitures que le combat de classe allait se jouer, à côté des traditionnels classements au Scratch et à l'Indice de performance, comme au bon vieux temps.

Mais avant de rêver à de futurs exploits, Gawski nous ramena à la réalité en épluchant les multiples risques de panne qu'une préparation hâtive avait fait passer à l'As !

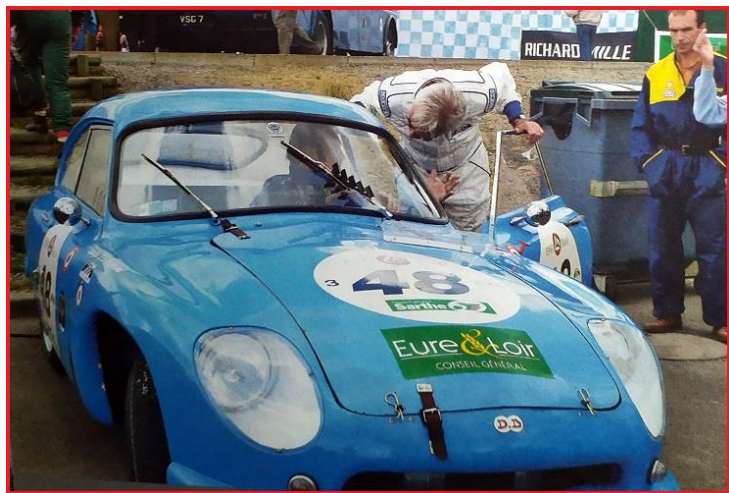
Et à force de colliers, serre-fils et fils de fer, nous pûmes attacher toutes ces herbes de Provence que recèle la mécanique Panhard !

Après un bon casse-croûte au Camping, les séances d'essai purent commencer : 40 mn de jour et 35 pour celle de nuit.

Ce qui est très court à 3 pilotes sur un circuit de 13,4 km !

A peine 2 tours arrêtés chacun, donc aucun chronométrage possible.

J'eus l'honneur de partir le premier pour dégrossir la voiture !



Tout alla bien malgré un départ en 3^{ème} position qui me garantissait quelques dépassements dantesque par les grosses cylindrées : ahurissant !

Le lendemain, les courses se disputaient en 3 manches dont la compilation allait établir les classements finaux.

Vu le temps de ces manches limité à 50 mn, j'avais décidé de les faire avec deux pilotes seulement : De Laforcade prendrait le départ (type Le Mans) pour le remercier de sa collaboration financière puis je le relaierais après deux tours (il m'en restait quatre), la manche de nuit (de 3h à 4h, quand même !) sera effectuée par Gégé et moi, enfin celle de l'arrivée le dimanche APM, par De Laforcade et Gégé.



La bagarre fut intense avec nos concurrents, la SAAB était intouchable avec son moteur deux temps de 85 cv !

Un avion (normal pour une SAAB !)

Elle allait remporter le classement à l'indice !

Je ne parlerai pas de notre combat tant le chaud puis le froid a soufflé dans ma tête !

Sachez simplement que je tournais en 7' 13, Gégé = 7' 33 et De Laforcade = 91

Vous avez tout compris !

Malgré tout, le résultat est positif, au-dessus de nos espérances, car nous sommes devant les deux autres Panhard !

Au final, sur 69 concurrents, nous sommes 15^{ème} à l'indice de performance juste devant la barquette d'Honoré Durand, Gawski, Lenoir et le Super Rallye 32^{ème} !



Une mention spéciale à notre ami Hervouet pour son excellente préparation mécanique : moteur et boîte.

La fiabilité de son travail nous a permis de terminer l'épreuve sans soucis malgré une boîte que nous avons choisie hop longue.

Boîte RS : couple 13 / 23 avec 4.r.? raccourcie en 16 / 24 à partir d'une B V Dyna camionnette de 57 / 58.

Le plateau 4 réservé aux voitures ; de 1962 à 1967 : Pierre Herry Mahul conduisait avec brio son CD blanc magnifiquement préparé par Reynald Vercoutter.



Il termine à une belle 28^o place à l'indice.

Le plateau n° 2 réservé aux voitures de 1949 à 1957.

Deux DB figuraient à l'affiche : DB Citroën des frères Perruchon et un équipage 100% anglais sur un DB FRUA.

Le premier termine 2ème et le FRUA 38ème toujours à l'indice.

Ce week-end du 14 juillet, le véritable défilé n'était pas à Paris, mais le circuit de la Sarthe,

On a eu droit à deux feux d'artifice, celui municipal et patriotique du parc des expositions et celui, automobile et nostalgique de Le Mans Classic.

Sur le grand circuit des 24 Heures, les modèles qui se sont illustrés entre 1923 et 1979 ont repris du service : quel son et lumières.

IMPRESSIONS D'ENSEMBLE

Du vert du gris, du noir : la sobriété des belles anglaises.

Le rouge les italiennes bien sûr.

Le bleu de France était très minoritaire !

La beauté des lignes aussi, avec les vieilles torpédos, la grosse Cadillac, les frères Lotus, l'immortelle et indémodable Porsche 911, les Marcos construites sur base d'Austin Mini (oui, oui), les racées Ford GT40 et Porsche 917, l'énorme prise d'air de la Renault de 1978...

Près de mille pilotes venus de toute l'Europe, et même au-delà, se sont sportivement livrés bataille au volant de 400 modèles ayant participé aux 24 Heures de 1929 à 1979.

Réparties en six plateaux chronologiques, les voitures devaient courir trois manches, dont une nocturne.

Le plus spectaculaire étant le plateau 6 avec les vitesses atteintes par les Porsche 936 et 935, Renault A443, Ferrari 512 BBLM ou BMW M1.

Le Mans Classic 2008 a permis à plusieurs machines de retrouver le circuit pour la première fois depuis le temps de leurs exploits.

Dont la Ferrari 250 GT Breadvan, la Howmet TX à turbine ou la Talbot T26 GS de Pierre Levegh dont l'exploit de 1952 n'a jamais été réédité.

Toujours au chapitre du panthéon de l'automobile, on soulignera la présence des deux Aston Martin DBR1 vedettes de l'édition de 1959 en s'adjugeant les deux premières places.

Difficile d'imaginer mieux... Le passionné ne savait où donner de la tête avec autant de machines exceptionnelles réparties sur l'ensemble des plateaux.

Leur énumération en serait fastidieuse.

On ajoutera une note de diversité, voire d'insolite, avec la Skoda 1100 Sport des 24 Heures de 1950 ou la Cadillac 1950 d'un concurrent Colombien, ou encore l'impressionnante Dodge Charger Nascar «Oly Express» de 1976 et son V8 Hemi de sept litres et près de 600ch...

La lutte a fait rage sur la piste, animée notamment par une quarantaine de pilotes ayant couru les 24 Heures, comme René Arnoux ou Jean Ragnotti, dont pas moins de neuf anciens vainqueurs de l'épreuve, parmi lesquels Henri Pescarolo sur Rondeau 379 C, Jean Guichet sur Alfa Romeo Sn, Gérard Larousse sur Lola T280, Jean-Pierre Jaussaud sur Simca 8, Jürgen Barth sur Porsche 936 ou Jochen Mass sur Mercedes 300 SL.

Près de la piste, d'étonnantes sonorités se font entendre.

Une bataille homérique oppose quatre Ford GT40 poursuivies par une meute d'AC Cobra et de Ferrari 275 GTB.

C'est la première course du plateau 4, qui réunit les compétitrices des années 1962 à 1965.

Après 45 minutes de compétition endiablée, avec son lot de pannes, de touchettes et de sorties de route, un nouveau plateau entre en scène.

Le niveau sonore augmente encore d'un cran les voitures sont plus récentes et beaucoup plus rapides.

Des Lola T70 et deux Porsche 917 mènent le bal, suivies de près, comme au Mans 1970 par une Ferrari 512 S.

Dans le «village» du Mans Classic eue derrière les stands, des Jeep et des GMC de la deuxième guerre mondiale transportent, toutes sirènes hurlantes, les pilotes et les «VIP».



Dans les paddocks, l'activité de cesse pas.

Les mécaniciens s'affairent autour des mécaniques sous les yeux des badauds.

Au rayon décibels, mention spéciale à la Saab de 1959, petite mais bruyante.

Le prix de l'originalité revient sans conteste à l'Howmet TX engagée lors de l'édition 1968.

Le souffle de cet engin roulant est celui... d'une turbine d'hélicoptère.

Étonnante et riche histoire des 24 Heures, revisitée grâce à Le Mans Classic.

Les clubs venus en nombre fêtent comme il se doit le sixième anniversaire de Porsche et les quarante ans de la Ferrari Daytona.

Une véritable marée de 911 a envahi les parkings et les anciennes les plus prestigieuses ne cessent de circuler dans les allées du village.

Mais les Panhard, les DB et les Alpine blotties près de l'ancien Musée rappellent aux passants que cette terre est française, malgré l'invasion anglaise !

Le dimanche soir venu, après ces trois jours de féerie, je suis repartis vers 15h, l'esprit un peu ailleurs, pour éviter les bouchons dans lesquels notre Gégé tombera.

Mais le plus dur reste à faire cette l'autoroute qui nous relie à Paris sanctionnera notre état de fatigue. Plusieurs fois je risque de m'endormir !

Mais je plains intérieurement ceux qui ne sont pas venus au Mans Classic 2008, s'ils s'estiment un peu passionnés,

Il ne leur reste qu'une chose à faire : bloquer leur agenda au mois de juillet 2010, date de la prochaine édition.

Le Mans Classic a donc tenu ses promesses et ceux qui y ont participé y ont trouvé leur bonheur, qu'ils soient pilotes chevronnés ou non, les membres des quelque 150 clubs venus se déployer dans le circuit Bugatti, les exposants et les artistes, les Supercars dans leur super enclos sans oublier les vedettes du plateau... vedette Little Big ManS qui ne regroupait pas moins de 70 juniors de 6 à 13 ans I

Quant au public, il n'a pas non plus failli et ce sont plus de 85.000 personnes qui sont venues partager cette passion pour Dame Automobile célébrée dans tous ses états



Côté jardin :

Plus statique et moins bruyant, le Spectacle valait le déplacement côté Clubs de marques.

A ce jeu la Fédération Panhard et Levassor sous le fêrule d'Etienne De Valance avait réuni une vingtaine de modèles différents.

Dans le «Concours Le Mans Heritage Club» c'est le CD PANHARD d'Etienne de Valance qui eut le 1er Prix de la classe 3 (1958 / 1962) pour son histoire limpide et très bien documentée, ainsi que son authenticité.

Dans le Prix de la FFVE c'est l'Amicale DB qui reçut le 1er Prix pour la qualité des voitures exposées et le lien qui unit cette marque aux 24 Heures du Mans: bravo Rolland !.

On peut dire que pour le cru 2008 du Mans Classic, DB et Panhard ont tapé très fort au regard de la qualité et du nombre de la concurrence !



2010 : DEROUTE DES PANHARD

Auteur : Charly RAMPAL

Beau Fixe !

Le succès des années précédentes est confirmé : plus de 100.000 spectateurs, 8000 voitures de clubs devenant ainsi le plus grand rassemblement de voitures de clubs au monde, 460 voitures de compétition, près de 1000 pilotes, une centaine d'apprentis-pilotes du Little Big Mans.

Le problème majeur de cette cinquième édition du Mans Classic tenait en un mot : chaleur.

Les 32° en paraissaient 45 tant l'ambiance et la foule considérable.

Quant aux pilotes ils faisaient prendre des tours au thermomètre !

Sur la piste, les pilotes pour la majorité amateurs, réalisaient là leur rêve d'enfant.

Gloire au team 21 qui a remporté cette cinquième édition.

Mais Le Mans Classic était aussi le grand rendez-vous des ex-Le Mans stars.

Plus de 40 pilotes qui ont signé des autographes, plus de 100 bolides dont les Art Cars de BMW.

Et aussi celui des futures Le Mans puisque la Survolt, nouveau concept car de course électrique de Citroën faisait là ses premiers tours de roue !

Du côté des Clubs, le Jury, présidé par Jean Pierre Ploué, brillant designer à qui Citroën doit son renouveau, a primé l'Adler Super Trumpf de 1937 le "Best of Show" de ces châssis ex-Le Mans, regroupés au sein du Mans Héritage Club alors que le Best of Show des Clubs est revenu au Club Renault Histoire et Collection.

Grande réussite également pour Hervé Poulain et la nouvelle équipe d'Artcurial Motorcars, avec 6,4 millions d'euros et près de 3/4 des voitures parties durant la vente aux enchères...

Sans oublier la star la plus imprévisible du week end, le soleil, et un début de canicule qui faisait culbuter les « demis » à 7 Euros le verre, il y en a qui se sont fait les couilles en or !

Voilà brièvement résumé par les chiffres les grands événements de cette 5ème édition.

Plus sérieux était le côté piste où les choses allaient se régler à coups de chronomètre et de stratégies.

Il n'était alors plus question de beaux discours, ni de forfanteries riches dans ce milieu, mais de faits réels : un volant ne se tient pas comme un verre de whisky.

La mécanique ne s'improvise pas avec de la théorie, mais de la pratique et une connaissance de la mécanique Panhard que peu savent accommoder !

Résultat, 3 abandons 1/ 3 sur les 5 Panhard présentes !

Transmission + piston sur la barquette DB de 1953 dans le plateau n°2

Soupape + piston pour le DB HBR de Frédéric Clot

Piston pour le CD de Laguerre dans le plateau 4

Commande de boîte pour la barquette 1957 d'Honoré Durand qui devra abandonner la première course avant d'être dépanné par l'équipe Porsche.



Il était alors trop tard pour prétendre à un bon classement.

Dans cette hécatombe, seul le petit DB HBR 5 de 1957 conduit par Charly Rampal et Gérard Dantan sauvera l'honneur de la marque... et de quelle façon.



Tordu, polyester écaillé, repeint en urgence à la bombe, portières déformées, il avait des années de labeur sur la piste mais aussi sur les routes de la vallée de Chevreuse.

Comme le petit âne de Georges Brassens, il avançait dans le mauvais temps en faisant fis des quolibets et des rires moqueurs des possesseurs de belles carrosserie, il cachait un cœur en or qu'avait su lui implanter Bertrand Hervouet.

Oh, un simple 850 à peine compressé par 1,5 mm de cales enlevé.

Tout juste cette année avait-il adopté deux carburateurs non pour « faire course » mais pour essayer d'apporter un peu plus de jus pour tirer long en vu de cette fameuse ligne droite des Hunaudières.

Le tout sur les conseils éclairés de notre Lumbroso national qui mit sa science de motoriste, de boîte de vitesses et de carburation à notre service : merci mille fois mon bon Kiki !

Les calculs mathématiques et théoriques de Bertrand nous promettaient un bon 185 !

Mais notre brave Hervouet avait oublié qu'il n'y a d'autres paramètres dont il faut tenir compte, notamment ceux de l'aérodynamisme et à ce titre le coach DB est un mur !

Surtout le notre qui est trop haut et biscornu !

Heureusement que les roulements avaient été changés, les roues équilibrées, le train avant guidé et les freins refaits, même si beaucoup de choses ont été faites au dernier moment... qui nous priva d'essais sur piste que j'avais pourtant programmés en Mai !

Je n'avais pas pris son volant depuis tous ces changements et les premiers essais de vendredi seront les bienvenus.

Le freinage type course était catastrophique (pédale au fond) : ce sera réglé par des purges multiples, mais pas parfait (il aurait fallu changer le maître cylindre d'origine !), enfin on fera avec..

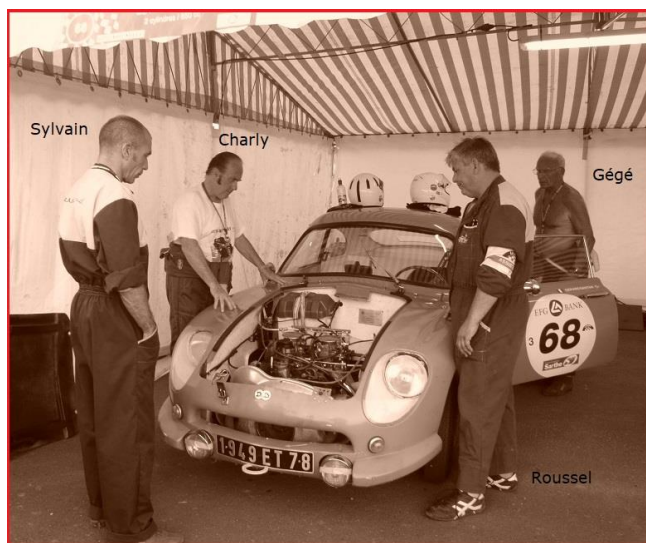
Et puis, grosse frayeur avec l'accélérateur bloqué à fond de 4ème au bout du premier tronçon de la ligne droite des Hunaudières !

Dieu que la pile de pneus arrive vite !

Heureusement qu'on était au Mans où les dégagements sont importants et faits pour des vitesses 2 fois supérieures.

Une fois débloqué, le retour au stand se fera les fesses serrées.

Au paddock, nos mécanos Jean-Marie Roussel, Sylvain Dantan et Christophe Rampal referont complètement la commande.



2ème séance d'essai de nuit cette fois !

Même punition !

La malédiction n'était plus cette fois celle des Pharaon mais bien pour moi....

Une fois de plus j'ai failli avaler mon bulletin de naissance (pas de ceinture ni d'arceau !

De l'authentique jusqu'au bout .

Heureusement que chaque fois ça se produisait dans les Hunaudières.

Une nouvelle inspection au paddock ne nous donna rien, jusqu'à l'intervention de « Balou » qui émis une hypothèse qui s'avéra la bonne : une durite d'essence mal placée glissait lentement sous un des nombreux renvois d'angle de commandes des carbu., bloquant le retour des papillons à leur position fermée !

Il a donc fallu changer la position de cette durite samedi matin avant le vrai départ !

C'est Gérard qui pris le départ et profita du côté médiatique de la mise en place en épis devant des tribunes noires de monde !

Il le mérite bien, car notre Gégé fait tout pour que son DB soit sur la piste et même si nous formons une équipe soudée, je lui dois cet honneur devant des milliers de spectateurs et de photographes.

LE DEPART :

Un cinéaste eu la bonne idée de choisir notre voiture pour installer une caméra embarquée qui allait marquer l'intérêt de notre package situé au milieu du peloton.

C'est dans un silence religieux que les secondes seront égrenées jusqu'à la libération de la meute qui libérera les clameurs et les souffles trop longtemps retenus.

Notre tactique était simple : celui qui prenait le départ faisait 3 tours puis le suivant les 4 tours restants.

Je pris donc le relais pour les 4 tours des 13,4 km qui restaient de cette première course de jour.

Nous avions fait une très bonne première prestation puisque nous voilà grimpés à la 7ème place à l'indice sur les 75 participants !

Je tournais régulièrement au tour des 6'52" pour établir mon record à 6'51"993.

La nuit se passera moins bien, car Gégé gêné par sa vision nocturne m'avait fait enlever la lunette arrière pour améliorer sa visibilité sur ses poursuivants.

RELAIS DE NUIT :

Et puis nous avons noté une baisse de rendement de la voiture : nous avions du mal à atteindre les 6.000 tours que nous ne dépasserons jamais.

Dans ce cas les 160 affichés lors de la journée de samedi sur les Hunaudières ne furent plus jamais tutoyés...



Pourtant Bertrand m'affirma qu'à cette rotation les 180 devaient être notre lot !

L'effet de vitesse n'était pas manifeste, j'avais le temps de voir le menu du restaurant installé au bord des Hunaudières !

Déception donc, car nous retombions à la 38ème place dans cette manche !

Pour essayer d'y remédier, nous avons mis un peu plus d'avance, nettoyé tout le système d'allumage et mis des bougies neuves.

Un léger mieux se fit sentir, nous retrouvions les 6.000 tours mais les montées en régime de la 3ème et de la quatrième se montraient toujours pénibles !

Boite encore trop longue pour moi !

Un DB HBR n'est pas un CD !

Néanmoins, nous avons pu reprendre un bon rythme et accéder à la 6ème place du classement à l'indice dans cette dernière manche.

Quoi qu'il en soit, j'ai toujours souhaité de la fiabilité à tout autre exercice utopique de montée en puissance : la somme d'argent engagée pour participer étant tellement importante qu'il faut absolument rester le plus longtemps possible sur la piste.

La recette est simple : la simplicité. Un bon 850 bien construit comme sait le faire Hervouet.

Le reste sera de bien piloter, la voiture ne peut pas tout faire ! Et une Panhard ne se conduit pas comme une autre voiture.

Pour nous, le week-end fut impeccable de plaisir, d'amitiés et de performance ! Notre ambiance de potaches au camping contrastait avec la crispation et le stress au paddock.

Notre performance n'aurait pas pu avoir lieu sans le travail de préparation réalisé au cours des mois précédents : ce week-end de course n'est que le dernier maillon d'une chaîne démarrée après Rétromobile.

Une chaîne qui avait commencé par le moteur et la boîte préparés par Bertrand que nous avons accompagné et aidé avec Gégé, dans son sous-sol de Noisy-Le-Grand.

Mais aussi et surtout à leur montage sur la voiture mené à bien par Yves Leguiller.

Yves, qui, sur un simple appel, n'a pas hésité à venir nous donner un coup de main avec son calme, son savoir faire et la qualité de son travail : nous étions alors assurés d'un montage parfait.



Tous ces détails qui, mis bout à bout, ont fait que nous n'avons eu aucun soucis mécanique.

C'est toute cette petite équipe, qui se compte sur les doigts d'une main, mais liée par le ciment de l'amitié, qui a permis que mon souhait de fiabilité se réalise.

Alors, grâce à ces quelques spécialistes et dans une ambiance parfaite ponctuée de bons repas (car il faut que ça reste un plaisir), notre petit DB ne nous aura pas déçu,

Car, n'oubliez pas que les Panhard restent de belles maîtresses qui ne se donnent qu'aux initiés et qui ne supportent pas l'à peu près mécanique, ni le mauvais pilotage !

LE CD DE PIERRE HENRI MAHUL : UNE FUSEE



2012 : MONTEE EN PUISSANCE DES PANHARD

Auteur : Charly RAMPAL

Cette nouvelle édition va fêter ses dix ans d'existence soit la sixième édition (tous les deux ans) : déjà ?

Eh oui, le temps passe vite et nous ne pouvons pas l'arrêter.

Depuis 1923, cette épreuve d'endurance la plus célèbre du monde est organisée « pour mettre en valeur les qualités routières des véhicules figurant au catalogue des constructeurs ». Les noms des plus grands pilotes figurent au palmarès des 24h du Mans et chaque époque voit la domination d'une marque.

Cette 6ème édition est programmée du 6 au 8 juillet 2012. Les voitures éligibles doivent bien sûr être celles qui ont participé en leur temps à cette épreuve. Elles ne seront finalement acceptées qu'après examen du dossier à la demande d'inscription dans le cadre d'un quota imparti. Le montant de l'engagement avec parking et emplacement de camping, tourne aux alentours des 6.000 Euros. C'est le prix du plaisir.

Un milliers de pilotes de plus de 30 pays seront présents.

Les voitures exposées dans l'espace Club viennent du monde entier.

Quant au niveau de l'affluence c'est le deuxième score après les vraies 24h et largement devant la Formule 1 !

Panhard a marqué l'histoire des 24h du Mans et la présence du bi-cylindre porté par DB, CD ou Monopole se doit de rappeler aux spectateurs dont la majorité ne pouvait connaître et au monde entier que le bleu de France dans les années 50 / 60 avait un bruit de bi-cylindre.

Mais les temps sont durs et sans sponsors, la mise de fond est énorme (presque 7.000 euros TTC, cette année) et nous ne pouvons pas tous les 2 ans casser le petit cochon !

Du coup Gégé et moi, seront obligé de faire l'impasse pour cette année.

Cette édition 2012 fêtait donc, les 10 ans d'existence de cette manifestation maintenant incontournable et fleuron des courses historiques en France.

AMBIANCE COTE JARDIN

Malgré l'alternance de soleil et de pluie, le moral est resté au beau fixe, dominé par la bonne humeur et le plaisir de tous les participants : public, pilotes, mini pilotes du Little Big Mans, clubs, vente aux enchères... témoignent du succès de cette sixième édition.

La météo capricieuse n'a pas non plus, découragé les spectateurs dont le nombre est passé de 96000 en 2010 à 109 000 cette année.

Les pilotes n'ont également eu cure des averses parfois sérieuses et les 450 voitures en course ont offert aux spectateurs de belles passes d'armes.

Les 8000 voitures de clubs de 170 clubs représentant 80 marques composaient également l'une des attractions majeure de ce 6ème rendez-vous et participèrent au succès de l'évènement.

Le public et les membres du jury bravaient imperturbablement la pluie pour rendre visite aux voitures du Mans Heritage Club ...

Grace à Etienne DE Valance, dont le coeur bat toujours au rythme de la Porte d'Ivry,



notre marque, représentée par la Fédération Panhard, monta au sommet du podium en obtenant le prix d'excellence des clubs pour son exposition exclusive célébrant douze années d'une glorieuse présence aux 24 Heures du Mans.



On put ainsi admirer, entre autres, la superbe et rare Monopole de Bernard Coural :



Pour tout dire , Le Mans Classic 2012 a tenu ses promesses en dépassant toutes les prévisions : c'était vraiment l'Amérique !

LA PISTE : C'EST DU SERIEUX

Tout ce folklore n'avait pour objectif que de détourner pour quelques instants les passes d'armes et le spectacle grandiose qui se déroulait tout au long des 13,4 km du grand circuit.

Pour nous, panhardistes convaincus, deux plateaux nous concernaient : le plateau n° 2 et le plateau n°3 .

Cette année et dans ce dernier, les CD pouvaient rejoindre les DB faisant fi des tranches d'années qui composent les plateaux. Je ne connais pas l'historique de cette dérèglementation, mais en tout cas, pour la première fois nos 3 représentants pouvaient enfin se mesurer ensemble.



Le plateau n°2 était composé des voitures allant de 1949 à 1956.

Il y avait trois DB HBR de 1953, l'une appartenant à Dominique Lanlaud, la n°58, de Xavier Clément et l'autre était le châssis N° 800 carrossé par TROUIS pour les 24h du Mans 1955, pilotée par Michel BLANCHARD et sa fille Karine; la voiture abandonnera après 2 tours dans la 2ème course sur problème de soupape

La DB N° 58 a eu, lors des essais de nuit, un problème de renvoi d'angle de câble de compte-tours qui a explosé et, s'échappant par le haut, est passé à travers le capot; « un joli trou », rapidement réparé.

La course 1 s'est très bien passée puis nous avons eu des problèmes de vapor-lock à la fin des courses 2 et 3;

Ayant participé à toutes les courses, la DB sera classée 59ème à l'indice de performance, ce qui, pour sa première sortie sur circuit, n'est finalement pas si mal et restera pour eux une formidable et inoubliable expérience..

Malgré quelques petits soucis de câble de compte-tours sur les deux voitures, et une petite fuite d'huile sur celle de Dominique, ce dernier terminera 37ème à l'indice de performance.

L'autre DB n'a pas pu rejoindre l'arrivée sur soucis mécanique.

Dans le plateau n°3, les choses devenaient plus sérieuses avec la montée en puissance des chevaux vapeurs qui entouraient nos 3 Panhard.

Hélas, cette année, il n'y eu qu'un DB, la barquette bien connue de Durand-Godefroy-Duprat,



donc point d'HBR, puisque Gérard Dantan et moi avons décidé de ne pas participer, faute de moyen.

Deux CD-Panhard avaient rejoint la marque de Champigny : Jacky Laguerre associé à Caggiano et Mahul, toujours fidèle à Panhard malgré son étiquette « Morgan » et qui cette fois, partagera le volant avec Lafont.

Pour Jacky Laguerre et son CD, les ennuis commencèrent dès le départ de Toulouse. Voulant profiter du parcours vers Le Mans pour roder son ensemble mécanique, il eut rapidement des soucis moteur.

Il retournera à sa base pour changer son 954 par un autre du même acabit, mais par précaution, il démontra celui de son DB HBR pour le mettre en réserve.

Rappelons que ce moteur monté sur son coach DB est un 850 classique, réalisé par Bertrand Hervouet exactement comme celui qui équipait notre HBR en 2010 et qui nous permit de terminer 7ème à l'indice



68 voitures se présentèrent en pré-grille de ces essais.

Comme d'habitude, les séances d'essais débiteront par celle de jour et se termineront par celle de nuit, ce qui permit à certain de peaufiner les réglages entre deux séances.

Néanmoins, tous temps confondus, on trouvait :

- 63ème : le CD de Laguerre en 7' 16" 1
- 64ème : le CD de Mahul en 7' 17" 7
- 66ème : la barquette DB d'Honoré Durand en 7' 27" 3

Mahul profitait de ces séances pour rendre son CD moins sous-vireur en jouant sur les pressions des pneus et en réglant plus dur à l'avant, ses amortisseurs Koni réglables.



Selon l'esprit du Mans, le départ en épis fut donné à 16h précise devant une foule silencieuse, mais qui allait bientôt se libérer dès la mise en marche des moteurs.

3 courses (2 de jour et 1 de nuit) allaient établir la hiérarchie définitive au scratch et à l'indice de performance, qui rappelons le, tiens compte de la cylindrée du moteur.

Course n°1 - Classement et meilleur temps pour nos représentants :

- 57ème : la barquette DB d'Honoré Durand (7' 29" 182)
- 58ème : le CD de Laguerre (7' 26" 463)
- 59ème : le CD de Mahul (7' 16" 447)

Malgré le meilleur tour des Panhard, Mahul commençait à avoir des ennuis d'alimentation qui ne lui permit pas de bien terminer.

Son mécano, Reynald Vercoutter, venu en assistance avec son break Panhard :



nettoya les gicleurs et tout sembla rentrer dans l'ordre.

Jacky Laguerre rentrait au stand pratiquement sur un cylindre. Il constata de la limaille d'aluminium au bouchon de remplissage d'huile : un piston commençait à rendre l'âme.

Heureusement que le moteur 850 de notre bon Bertrand attendait sagement que son tour vienne certain que les mêmes causes produiraient les mêmes effets.



Course n°2 (épreuve de nuit) :

- 64ème : le CD d'Honoré Durand (7' 41" 382)
- 66ème : le CD de Laguerre (7' 47" 565)
- 67ème : le CD de Mahul (7' 53" 796)

Le CD de Mahul n'était pas au niveau à cause de ses ennuis d'alimentation d'essence à répétition : son temps réalisé le prouve nettement.

Avec Reynald, Mahul prit la décision de sortir le réservoir d'essence, de le vidanger pour connaître la cause de cette maladie chronique

Ce fut la bonne, car devant leurs yeux ébahis, de petits morceaux caoutchouteux type « joins silicone » en suspension expliquaient cette désolante situation. D'où venaient-ils ? Mystère ! Le réservoir ayant été refait complètement en inox et ne comportait aucun joins !

Le résultat ne se fera pas attendre lors de la course n° 3 !

Course n° 3 :

- 46ème : le CD de Mahul (6' 56" 961)
- 47ème : la barquette DB d'Honoré Durand (7' 01" 102)
- 53ème : le CD de Laguerre (7' 02" 357) avec le 850 de Bertrand.

On constate donc que les 3 voitures ont enfin terminée et que Mahul a été le plus rapide des panhardistes.

Le DB et l'autre CD se tenant dans la même seconde.

Comme à l'époque, c'est le classement à l'indice de performance qui allait remonter le moral à nos 3 équipages et qui tient compte des résultats des 3 courses.

Classement à l'indice :
C'est Honoré Durand qui l'emporte en se classant 17ème largement devant le CD de Laguerre 60ème et le CD de Mahul 61ème handicapé par ses prestations lors des deux premières courses !

Néanmoins ce dernier arrivera fort satisfait du résultat et de son temps lors de sa dernière course, montrant ainsi que sa voiture une fois la forme retrouvée, pouvait être capable de bonnes performances.

Pour Jacky, il lui restera donc à connaître les raisons de ses déboires mécaniques.

Mais tous retiendront la satisfaction d'avoir pu terminer et d'avoir passé un formidable week-end sur une piste mythique à jamais.



La barquette DB d'Honoré Durand qui l'emporte à l'indice :



2014 : 8 PANHARD ENGAGEES = LE RECORD

Auteur : Charly RAMPAL

LE PLATEAU 2

Si les voitures à mécanique Panhard brillaient par leur nombre dans le plateau 3, renforcées il est vrai, par les 2 CD habituellement inscrites dans la plateau 4, les 3 barquettes du plateau 2 avaient un éclat tout particulier, car elles représentaient vraiment l'esprit prototype des 24 Heures du Mans des années cinquante.

En effet, on notait la présence d'une Callista Ranelagh de 1951 pilotée par l'équipage Bérard et Tavano,



une barquette D.B.-Trouis de 1954 aux mains de la famille Blanchard père et fille :



Elle participa à l'édition tragique du Mans 1955 et qui portait le n° 59 :



Pilotée à cette époque par Héry et Georges Trouis lui-même, elle terminera 20ème au général et 14ème à l'indice.

A la demande de Trouis, elle avait été carrossée en aluminium par Dhoest sur un châssis à poutre centrale en « U » renversé, équipé de 2 longerons et de 2 traverses. Le tout étant alvéolé pour gagner les précieux kilos afin de faire encore baisser le fameux rapport poids / puissance.

Aventure peu commune, c'est ce châssis qui avait été utilisé auparavant et en hâte pour supporter la carrosserie prototype du futur coach HBR qui fut présenté au salon de Paris en octobre 1954. Re-démonté ensuite pour être rendu à Trouis et transformé en barquette :



Et enfin, la célèbre D.B.-Trouis de 1952, pilotée par Claude Gayraud que l'on voit ici quitter le paddock pour rejoindre les stands afin d'assurer les relais :



Et par Philippe Gayraud, son fils, que l'on voit également quitter le paddock pour rejoindre la pré-grille sous le crépitements des appareils photo attirés par cette merveille (notez l'immatriculation !) :



Cette voiture n'avait jamais participé aux 24 H du Mans, mais les organisateurs comprirent vite l'intérêt de sa participation et son homologation, même laborieuse, eut finalement un dénouement heureux.

Car les innombrables heures de travail que Claude et Philippe avaient passé pour restaurer cette voiture, la mettre au point et la faire courir, ne méritait pas un refus !

Sinon, autant la mettre en vente en spéculant sur sa valeur, comme c'est le cas lors des ventes aux enchères qui entourent ces manifestations, où les voitures passent de mains en mains en prenant chaque fois une plus-value et ne verront jamais la piste. Rien que pour cela, un grand merci aux Gayraud, Blanchard et Hatevilain.

Pour les Gayraud donc, le début de course se passa en fanfare et s'avéra prometteur avec une brillante 22ème place acquise à la force des poignés et à leur talent de pilote.

Après un départ tonitruant de Philippe qui commence par un passage dans l'herbe :



Le châssis et le moteur de la barquette étaient mis à rude épreuve dans tous les virages où la largeur de la piste permettait des travers des plus spectaculaires mais habilement contrôlés :



Un peu à la manière de la Jaguar Type C de Chris Buncombe qui régala les spectateurs d'un festival de glissades de jour comme de nuit et qui se terminera par une collision avec un adversaire à Arnage.

Mais si la conception de la Jaguar se prête à cet exercice (puissance et propulsion), pour faire dériver la Trouis, il fallait aller vite.

A plus de 160 km/h sur les lignes droites, la petite barquette dans sa couleur brute d'aluminium, était la source de tous les éloges.

Hélas, lors de la course de nuit, le dimanche matin vers les 3h, les déboires mécaniques allaient commencer : une importante fuite d'huile avait envahi l'habitacle et un bruit mécanique suspect mit fin à cette belle démonstration.



L'équipe Gayraud décide alors de déposer le moteur. Une fois ausculté, le joint de palier arrière semble usé et la boîte doit fuir au niveau de l'arbre de sortie.

Le moteur est alors remonté, puis démarré. Il est froid et le bruit suspect s'amplifie : il est alors localisé côté droit. L'écoeurement se lit alors sur leur visage : tout ça pour ça ? Le bruit était plus léger à chaud !

On ne peut pas continuer comme cela : il faut changer le moteur. Un moteur de rechange refait à neuf a été emmené : il faut recommencer l'opération !

Le petit jour commence à poindre. Avec beaucoup de courage et avec l'aide d'Alain Roumanet et Michel Marchand venus en renfort, cent fois sur le métier, ils remettent leur ouvrage.

Stéphanie, l'adorable fille de Philippe, est là aussi : elle sera chargée d'alimenter en outillage les diverses mains tendues qui dépassaient de la voiture.

La fatigue commence à prendre le dessus et les gestes deviennent moins précis, mais ils y croient encore : jamais se laisser abattre, c'est le prix à payer en sport-automobile !

Il est 8 heures quand le moteur rugit de nouveau : l'équipe est satisfaite :



Il était temps, car la course est prévue pour 10h, juste le temps de se laver, boire un café et échanger la combinaison de mécano pour l'habit de lumière.

Les traits des visages sont tendus après cette nuit blanche, mais qu'importe, la bête est sur pied !

Pour couronner le tout, la pluie s'invite à leur délire, il faut partir quand même.

Le Safety-car ouvre la piste sur deux tours. On ne va pas très vite, mais c'est bien pour roder ce moteur. Au troisième tour, les fauves sont lâchés : Philippe monte dans les tours.

Mais sur la première portion des Hunaudières, la vitesse devrait augmenter : il n'en est rien.

Le moteur force et Philippe soupçonne un début de serrage ! Il stoppe alors pour éviter la catastrophe. Coupe le moteur et le laisse refroidir une minute qui lui paraît une éternité.

Aller, il faut essayer de repartir, on ne va pas finir là quand même ! Ça repart tant bien que mal, mais pas pour longtemps : ça n'a tenu qu'un tour et pourtant, il ne fait pas trop chaud.

C'est sur la seconde portion des Hunaudières que le couperet tombe : le moteur serre de plus en plus et le bruit devient énorme.

Il faut arrêter et abandonner avant de tout détruire.

Une fois rentré, ils veulent en avoir le cœur net

- premier moteur : clips de piston cassé en 5 morceaux + palier arrière avec du jeu dans le bloc.
- deuxième moteur : amorce importante de serrage et vilo décentré.

Domage, car un bon classement au Scratch et à l'indice étaient à leur porté.

Ils termineront 49^{ème} au scratch et 41^{ème} à l'indice dominé par la Porsche 356 de Aga-Khan, Pril et Clark.

Pour cette première participation sous la forme d'une découverte, les Gayraud repartiront satisfaits avec des valises pleines de fabuleux souvenirs qu'ils partageront avec les amis tout près d'Albi.

De leur côté la famille Blanchard fit une remarquable prestation à leur rythme et sans soucis majeur. Le moteur préparé par Pinon les emmènera à une très belle 34ème place au scratch et 16ème à l'indice.



Quant à la troisième Panhard, la Callista Ranelagh de 1951, elle sera plus discrète et terminera dans les profondeurs des classements : 78ème au Scratch et 73ème à l'indice sur les 79 voitures engagées. Elle aura eu aussi le mérite d'être revenue sur la piste mythique de ses débuts.



LE PLATEAU 3 : 5 PANHARD INSCRITES

Arrivés le mercredi 2 juillet vers 10h avec notre DB n°46 pas tout à fait terminé (voir mon reportage du lundi 30 juin), nous ne pûmes regagner le parking du Houx que vers 16 h tant le nombre de semi-remorques était imposant.

Le camping du Houx était situé en dehors de l'enceinte propre du circuit. Contrairement aux années précédentes, ce sont des Combi Volkswagen qui étaient chargés de transporter les pilotes et mécanos jusqu'au paddock.

Ainsi installé, nous avons pu terminer la préparation de notre DB : j'en rage encore !



Dès le lendemain, tables de pique-nique et tentes pour les plus modestes, se dressaient autour des véhicules aux blasons prestigieux dans une atmosphère fleurant bon la passion sportive automobile.

Mais rapidement, ces belles mécaniques regagnaient leur emplacement réservé dans chaque paddock attribué pour chaque plateau.

L'organisation, une fois encore, avait eu la bonne idée de regrouper les 5 Panhard du plateau 3 :



Alors, les hostilités pouvaient commencer : contrôle administration (licence + casque + combinaison aux normes FIA) suivi de la terrible épreuve des contrôles techniques

Heureusement pour les Panhard, tout se passera sans difficultés majeures.

Muni des précieux sésames et libérés de tout travaux mécaniques, c'est détendu que nous avons terminé la soirée entre Dbéistes n°46 + 62 + DB-Trouis des Gayraud inscrits dans le plateau 2.

Je ne vous rappellerai pas la composition des équipages déjà cités dans mon reportage précédent.

LES ESSAIS

Finis les baratins et autres allégations euphorisantes destinés à impressionner l'adversaire ou une Presse en mal de « poeple » : seul la piste et les chronos vont être ce juge impartial.

Deux séances étaient prévues le vendredi 4 juillet APM : une de jour et une de nuit. Seule la séance de jour comptait pour la grille de départ.

Engagé avec 3 pilotes (comme la n°62), nous avons décidé de rouler tous les 3 en essais, ce qui ne permettait pas de faire un temps, ne disposant de la piste que pour 2 tours, mais aucun lancé, ce qui nuisait à la performance.

Cela n'avait guère d'importance, puisque le vrai départ aura lieu lancé après un regroupement général sur les Hunaudières.

A ce petit jeu, c'est le CD de Mahul qui réalisera le meilleur temps des Panhard.

Les essais de nuit sont toujours des moments dantesques sur cette piste rapide où les phares des voitures puissantes grossissent dans votre rétroviseur à la vitesse « V ».

Heureusement que la signalisation lumineuse héritée de l'épreuve professionnelle, vous averti de tout incident ou dépassement.

Le CD de Mahul se montrera de nouveau le plus rapide, mais je réussis à me positionner derrière lui, toujours handicapé par l'absence de tour lancé.

COURSE N°1 :

C'est celle qui simule l'ancien départ « type Le Mans » et que seuls les 3 premiers plateaux profitent.

Ce départ est toujours un moment d'émotion. Aussi je le dédie chaque fois à notre doyen Gérard Dantan dit Gégé en lui cédant ce privilège.



Nous avions prévu que je ferais le deuxième relais, 3 tours après le départ.

Spectateur au bord de la piste, nous eûmes la bonne surprise de voir notre Gégé devant tous nos adversaires ! Surprises ?

Non, nous apprendrons plus tard qu'une pénalité nous avait été infligée pour départ anticipé !

Quand la tête ne commande plus les jambes on a que ce qu'on mérite !

J'ai pu ensuite terminer la séance par 4 tours restants et terminer devant toutes les Panhard.

Toutes les Panhard marchaient à merveille mis à part quelques petits problèmes sur le DB n°62 de nos amis Godefroy-Durand-Duprat en proie avec une boîte de vitesses trop longue dont l'huile s'échappait par une jauge pas adaptée et qui sera remplacée par... le manche d'une clé à bougie !

Du côté de notre DB N°42, les soucis continuaient : pas moyen de dépasser les 5.000 tours et des reprises capricieuses aux sorties des virages à 90° type Mulsane !

Ce qui ne m'empêchera pas de me battre avec Jacky Laguerre et son CD (après mon tête à queue au virage avant la ligne d'arrivée), puis avec le CD de Mahul : on s'est bien amusé !

Les 3 Panhard en enfilade sous le drapeau à damiers avaient fière allure !

De retour au paddock, notre DB fut remis entre les mains expertes de Claude Le Foll et Serge Mace pour résolution des problèmes.

C'est ainsi que j'appris que les réglages carbu n'avaient pas été faits ! Une mise au point sur place allumage / carbu et la suppression du filtre à essence (qui emmagasinait de l'air) redonnèrent du punch à notre DB.

COURSE N°2 :

C'est la difficile épreuve de nuit qui va démarrer vers les 4 heures du matin. Déjà bien fatigués par les jours précédents, elle va achever bien des équipages.

Planifiée avant le départ, c'est Gilbert Lenoir qui aura la charge de démarrer cette épreuve.

Prévu pour trois tours, il limitera son relais à deux, n'étant pas à l'aise sur une voiture qu'il ne connaît pas.



Tout juste pour me signaler un claquement suspect dans la transmission ! Après un examen extérieur rapide des cardans, je décidais de partir quand même pour rattraper le retard sur nos adversaires du « même sexe ».

Dès le premier rétrogradage et l'accélération qui s'en suivit, je compris que l'anomalie venait du support de boîte !

Néanmoins je forçais l'allure : passe ou casse. Seul handicap, le passage de la 3 m'obligerait à la tenir, car elle avait tendance à sauter.

Conduire d'une main ne me gênait pas étant habitué en 2010 à tenir une portière qui avait des idées d'évasion !

Je réussis néanmoins à remonter mes petits camarades sauf Jacky Laguerre qui avait trop d'avance.

Le retour au paddock confirma mon diagnostic : les deux boulons du support de queue de boîte avaient disparus !

Au réveil pour entamer la course 3, Gilbert s'était désisté et Gégé me confia son angoisse de partir dans ces conditions, sans essuie-glace et chaussé en Dunlop Racing qui sont de vraies savonnettes dans un lavabo quand la météo tourne aux intempéries anglaises !

Ne voulant pas prendre de risques avec une voiture qui ne m'appartient pas, je me ralliais à la décision collégiale et majoritaire d'en rester là avec un mauvais goût d'abandon.

Domage, car nous étions bien placés sur les deux classements : Jacky avait donc la voie royale pour terminer en beauté son week-end, s'offrant une 5ème place bien méritée à l'indice de performance.



J'en suis d'autant plus ravi que Jacky a eu des années de galère avec des moteurs réalisés par lui-même et qu'il apprit à maîtriser.

Et tant pis s'il roule avec un 954, comme la N°62 et le proto DB de Fouquet



Du côté du DB N°62, tout se passera sans problème : les deux « D » Durand et Duprat se relayant pour cette joute finale.



Un grand bravo à nos représentants Panhard.

Domage que les Gayraud eurent des problèmes de moteur dans le plateau 2 : je crois qu'ils se sont régalés de cette découverte au volant de leur Trouis ressuscitée de leurs mains.

AUTRES SATISFACTIONS :

Mais quel plaisir également de croiser des pilotes célèbres qui ont contribué à la légende mancelle comme Brian Redman que j'ai eu le plaisir de serrer dans mes bras et qui pilotait une extraordinaire Jaguar Type D.



Souvenez-vous, il a disputé 12 Grands prix de Formule 1 entre 1968 et 1974, a inscrit 8 points en championnat du monde et est monté une fois sur le podium.

Mais c'est surtout en catégorie Sport-Prototypes que Redman s'est forgé un palmarès remarquable en remportant plus d'une vingtaine d'épreuves et obtenant un nombre impressionnant de podiums.

Mais aussi Lucien Guitteny que je croisais en Coupe R8 Gordini...

LE MANS CLASSIC



11-12-13
JUILLET

lemansclassic.com
0 892 697 224*

20
08



RICHARD MILLE

EFG Bank

