

Panhard Racing Team

Magazine

SPECIAL



2016



2018



2022

SOMMAIRE

Sujets	Page 2
2016 : Bravo les Bleus	Pages 3 à 9
2018 : Bis répétita	Pages 10 à 17
2022 : Panhard en apothéose	Pages 18 à 22



SUJETS

LE MANS CLASSIC 2016 à 2022 : le plis est pris depuis la prestation première des Panhard en 2006 au Mans Classic .

Tous les deux ans et depuis 2002, Le Mans-Classic est le post-scriptum des célèbres 24 Heures du Mans.

Une sorte de conservatoire, mais surtout un Musée vivant plutôt qu'un cimetière de voitures à l'arrêt, même sous des sunlights !

La piste est donc leur véritable écrin pour ces pur-sang où plus de 500 bolides illustrent in vivo l'histoire mancelle de 1923 à 1979.

Sur la piste bien sûr, mais aussi dans l'immense enceinte du Bugatti où plus de 8.000 voitures (oui, huit mille !) amenées par les clubs relatent tout simplement l'histoire de l'automobile.

Cette deuxième partie, termine cette Saga.

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..



2016 : BRAVO LES BLEUS

Auteur : Charly RAMPAL

Ça y est, le plus est pris depuis la prestation première des Panhard en 2006 au Mans Classic (avec le CD de Mahul) : c'était déjà hier !

Cette édition 2016 a eu lieu du 8 au 10 juillet, avait droit à une journée supplémentaire au menu de cette huitième édition : les voitures étaient en piste dès le vendredi matin.

Tous les deux ans et depuis 2002, Le Mans-Classic est le post-scriptum des célèbres 24 Heures du Mans.

Une sorte de conservatoire, mais surtout un Musée vivant plutôt qu'un cimetière de voitures à l'arrêt, même sous des sunlights !

La piste est donc leur véritable écrin pour ces pur-sang où plus de 500 bolides illustrent in vivo l'histoire mancelle de 1923 à 1979.

Sur la piste bien sûr, mais aussi dans l'immense enceinte du Bugatti où plus de 8.000 voitures (oui, huit mille !) amenées par les clubs relatent tout simplement l'histoire de l'automobile.

Le Mans Classic est devenu un élément majeur et incontournable des courses pour voitures de compétition historiques et l'année 2016 n'a pas fait exception.

Ce sont en effet 443 voitures qui ont été réparties entre les six plateaux traditionnels de l'épreuve organisée par Peter Auto et l'Automobile Club de l'Ouest sur le circuit des 24 Heures du Mans.

Seul le plateau 1 -voitures de 1923 à 1939- n'a pas le plein des engagés mais il est néanmoins riche de 68 autos qui sont loin d'être les plus laides de l'évènement, les autres plateaux affichant complet avec 75 engagés chacun et une liste de réservistes au cas ou.

Nos représentants de la mécanique Panhard étaient, comme d'habitude, répartis uniquement sur deux plateau : le n°2 et le n°3 en fonction de leur date de sortie.

Plateau 2 (1949-1956)

En franchissant le cap de la Seconde Guerre Mondiale, les voitures ont gagné en vitesse et nous avons retrouvé des constructeurs qui sont toujours à la pointe de l'actualité comme Ferrari, Aston Martin ou Porsche, des marques toutes victorieuses dans la Sarthe, et d'autres qui le redeviendront peut-être comme Jaguar, Maserati ou Lotus.

Mais ces marques mythiques n'étaient pas seules en piste puisque notre intérêt s'est porté sur 7 Panhard : 5 DB, une Callista et une Monopole.

En voici la composition :

PH MAHUL sur la barquette DB Le Mans 1957 n° 8 ex-Honoré Durand que vous avez pu suivre dans le premier Magazine...

COINTREAU / COUSSEAU / LEMETAYER sur Monopole n°11



Et particulièrement sur le stand de l'Amicale DB :



BLANCHARD / BLANCHARD sur DB HBR4 n° 41

DESPOINTE / BROOKS sur DB-HBR 55 n° 9



TAVANO / BERARD sur CALLISTA n° 58

FOUQUET HATEVILAIN sur DB camionnette de 1958 n° 69



Notons aussi la présence d'un DB-Citroën de 1945 qui ne fait pas l'objet de cet article sur les Panhard et qui connu bien des soucis.

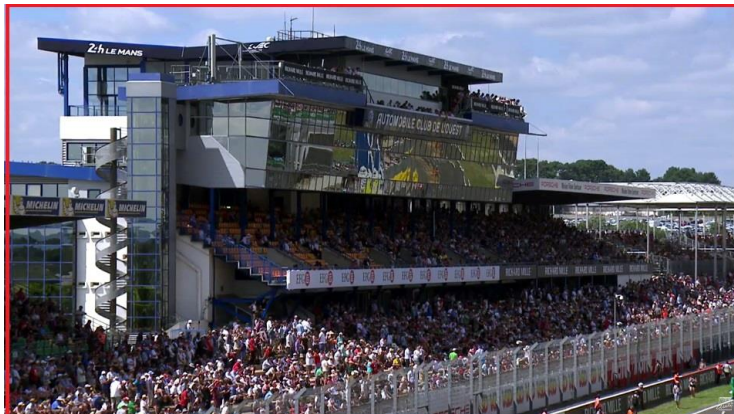
On notera l'absence de la barquette Trouis de nos amis Gayraud qui ne s'étaient pas inscrits dans les temps.

Pour compléter ce plateau : des Cooper, des Healey, des Allard, une Cadillac, des Triumph et bien d'autres.

Les Jaguar ont naturellement occupé la tête, telles les Jaguar D 1955 de Andy Wallace, lui-même ancien vainqueur au Mans ou celle de Gary Pearson et Carlos Monteverde, deux des grands spécialistes des courses historiques.

SAMEDI : PLACE A LA COURSE

C'est sous un beau soleil et une température qui flirtera avec les 30° que le plateau n°2 se présente devant un public nombreux et chaleureux pour leur mise en place pour un départ « type Le Mans » fictif puisque la grille sera reconstituée sur la ligne droite des Hunaudières pour un départ lancé, principe de précaution oblige...



17h20, le drapeau s'est abaissé devant les 73 voitures. Dès l'envol, les gros cubes ayant pour nom Jaguar Aston Martin, Ferrari et Maserati, prennent le large.

Derrière nos représentants en DB ferment la marche.

Seul Mahul avec la barquette du Mans 57 (ex-Honoré Durand) avait réussi à s'intercaler plus avant.

Hélas, à quelques minutes de l'arrivée de cette première course, un problème de blocage de la pédale de frein coincée dans le tablier en position haute, lui fit prendre l'échappatoire dans les graviers.

Pierre-Henri avait délibérément choisi de s'arrêter dans le bac à sable plutôt que de tenter de passer le virage du tertre rouge sans frein.

Cette erreur stratégique a bien failli lui être fatale car il avait sous estimé sa vitesse (environ 120 kmh) .

La voiture rebondit sur le sable pour décoller, montant à plus de 2m en l'air, manquant de se retourner puis atterrit à 2m des pneus sans aucun autre dommage qu'une poignée à cailloux...

Beaucoup de chance de ne pas l'avoir prise sur la figure !





Après avoir ramené la voiture au paddock, une réparation de fortune fut faite en agrandissant le passage de la pédale de frein sur le tablier.

Grace à cette intervention, il pourra repartir pour les deux autres courses et fit une brillante démonstration qui l'emmènera à la 25ème place au scratch sur 72 , ce qui est inespéré !

Son meilleur temps fut de 6'23" : tout simplement remarquable. Quant à l'indice, le statut de « prototype » ne le favorisait pas....

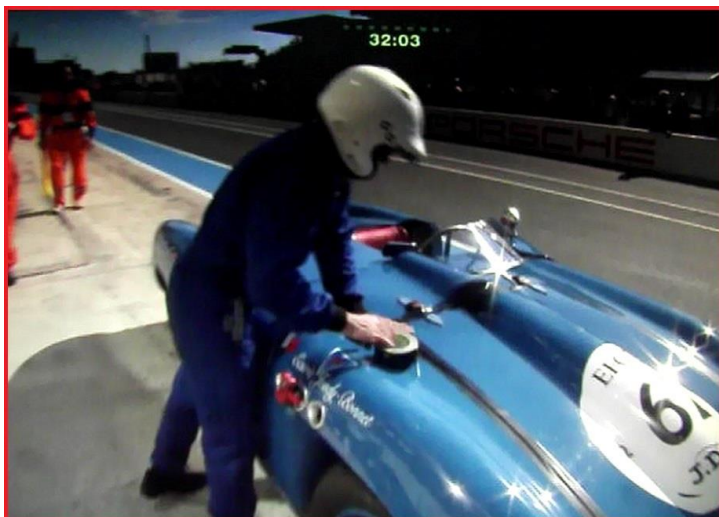
Il terminera quand même à la 10ème place

Suivait à la 33ème place le superbe proto DB-camionnette du fils de notre ami Fouquet-Hatevilain qui fit une course sans histoire.

Notons à la 35ème place la belle prestation du DB n°9 de 1956 suivi à la 40ème position de la rare Monopole 1956 n° 40.

Pour les autres représentants, pas de soucis majeurs, seule la barquette DB n°62 dut s'arrêter pour refixer son capot moteur à grand morceaux de ruban adhésif !

En effet, un des petits tubes charnière qui tiennent le capot avait lâché. Le capot tenu uniquement par les deux sangles supérieures ne s'est pas envolé, mais est venu se rabattre contre le saute-vent et le casque du pilote, sans autre dommage qu'une bonne frayeur.



Les 2 autres courses se déroulèrent sans incident, sinon un problème aérodynamique sous le capot moteur mis en pression et qui a perturbé l'admission, privant le moteur de toute sa puissance.

Malgré cet inconvénient persistant, la belle barquette n°62 terminera à une honorable 45ème place, sachant que Stevens et Gautrin ne sont que des gentlemen drivers.

Par contre, des soucis mécaniques pour la course de samedi pour les Blanchard sur le DB n°41 : soupape cassée ! D'où l'obligation de changer le moteur avant la course de nuit.

Un moteur solide mais moins performant qui les fera remonter à la 53ème place et ce sera la dernière voiture à mécanique Panhard classée.

La Callista des sympathiques Tavano / Bérard ; équipée d'un 1000 cc, termine à la 48ème place après des courses régulières sans grosses attaques.

Ce plateau n°2 fort de 7 voitures à mécanique Panhard fera honneur dans ses prestations et sa fiabilité, à la prestigieuse Porte d'Ivry dans les épreuves mancelles.

Classement à l'indice de performance des Panhard du plateau N°2 et par ordre croissant :

10ème ; Mahul sur DB barquette n° 8, de 1956

...

30ème : Tavano / Bérard sur Callista N°58

....

33ème : Cointreau / Cousseau / Lemetayer sur Monopole N°11

....

39ème : Fouquet-Hatevilain / Moreau / Dillemann sur DB-Camionnette N° 69

....

41ème : Stevens / Gautrin sur DB Barquette N°62 de 1953

....

42ème : Despointes / Brooks sur DB-HBR de 1956 N°9

....

51ème : Blanchard / Blanchard : DB-HBR 1954 N°41

Plateau 3 (1957-1961)

Dans ce plateau, on se rapproche du top niveau, puisque les éditions des 24 Heures de 1957 à 1961 ont souri à Jaguar, Aston Martin et à Ferrari, mais on ne verra malheureusement pas de Jaguar D, d'Aston Martin DBR1 ou de Ferrari 250 TR.

Jaguar ne sera représenté que par deux Type E, Aston Martin par des DB4 GT alors que Ferrari aura en piste quelques belles 250GT dont une superbe Breadvan.

Ces trois marques ont laissé la vedette aux Lister, qu'elles soient Costin ou Knobbly, même si Lotus sera également en force.

Gérard Larrousse, vainqueur des 24 Heures du Mans 1973 et 1974 et Président du Club des Pilotes des 24 Heures du Mans, était au volant d'une Porsche 550 Spyder et Marco Werner, triple vainqueur au Mans, pilotera une Maserati T63 Birdcage.

De notre côté, ce plateau avait perdu le CD de Pierre-Henri Mahul (en plateau 2 avec la barquette DB) et le DB-HBR de Charly RAMPAL et Gérard Dantan, conséquence de ma déception de 2014 victime d'une préparation de la voiture bas de gamme, qui nous vit abandonner pour la course du dimanche : plus jamais ça ! La voiture fut terminée de justesse dans une étrange ambiance, constituée de contradiction entre nervosité et soulagement.

Si l'on retrouve avec grand plaisir le CD de Jacky Laguerre et le DB-HBR de Hubert Godefroy, nous notions la participation d'un nouveau binôme au nom illustre, puisqu'il s'agit du petit-fils de Gérard Laureau.

On avait donc sur la grille de départ :

Les LAUREAU sur DB HBR de 1960 n° 9

LAGUERRE / CAGGIANO sur CD Panhard n° 58

GODEFROY / DUPRAT sur DB HBR de 1958 n° 69



Dès le départ, la Lister Jaguar n°55 de Ward et la superbe Masérati birdcage n°47 s'envolent et on sent que la bagarre pour la victoire va se jouer entre ces deux pointures.

Leur passage en virage est impressionnant d'efficacité, toujours en glissades bien maîtrisées.

Ce sera finalement la Jaguar qui l'emportera battant au fil des tours le record de la piste.

Nos 3 représentants seront vite distancés par ces joutes d'une autre cylindrée.

N'empêche que leur prestation fut d'un haut niveau et une fois encore Jacky Laguerre fit preuve de son talent et de la vélocité de son CD.

Globalement son escapade mancelle s'est bien passée.

Il a quand même eu son lot d'incidents ou de gags.

- Perte temporaire de la clé de contact au moment des qualifications de jour. Démarrage au fil électrique, puis les bobines qui chauffent pendant la longue pré grille (on n'avait pas débranché la batterie). Refroidissement de la bobine avec un chiffon que Michel Marchand avait imbibé d'eau donnée par un spectateur. Départ dans les temps pour les qualifs.

- Bruit bizarre au retour de son copilote lors de la course de nuit : perte de la plaque de fermeture côté starter sur un des Zénith du CD avec énorme prise d'air. Perte sûrement récente sans conséquence sur le piston.

- Dernière course du dimanche : il y avait une petite fuite à l'échappement gauche malgré la bride bien serrée.

Jacky prend le relais de son copilote et après Arnage important bruit qui m'incite à passer au stand. On constate une rupture de la pipe d'échappement au niveau de la collerette d'appui.

La sonde lambda montre un mélange beaucoup trop pauvre du côté cassé qui risque de compromettre la fiabilité du moteur en continuant.

C'est l'abandon à 2 tours de la fin !!



En ce qui concerne l'indice, les commissaires l'ont classé, malgré sa demande, en GTS8 et non en GTS3 comme en 2014 et 2012.

Il était donc la seule voiture du plateau en GTS8 (à cause de l'année de production 1963) avec un coefficient catastrophique de 0,78 au lieu de 0,59.

Donc aucune chance de bien se classer.

Antoine Laureau fait une belle dernière manche après pas mal de galères pour problèmes d'allumage dans les premières courses. Son HBR tout neuf est magnifique.

Les débutants « Laureau » firent donc une course sérieuse et appliquée. Antoine nous raconte sa course en fin d'article.



Quant aux habitués Godefroy / Duprat, ils seront les mieux classés à l'indice de performance : 10ème. avec leur HBR5 en GTS3.

Classement à l'indice de performance des Panhard du plateau N°3 et par ordre croissant :

10ème : Godefroy / Duprat sur DB-HBR de 1958 N°69 (39ème au général)

...

40ème : Laguerre / Caggiano sur CD-Panhard de 1963 N°58 (43ème au général)

....

52ème : Les Laureau sur DB-HBR de 1960 N°9 (56ème au général)

.... Sur 64 classés

Exclusivité : Antoine Laureau nous raconte sa première participation à ce Mans-Classic :

" Le coach est sorti de restauration début juin et nous avons du installer le pot d'échappement pour pouvoir commencer à rouler avec. Nous avions parcouru avant le Mans 1300 kms dont une grosse séance de 45 minutes sur le circuit Beltoise à Trappes sous la pluie.

Ces 1300 kms se sont essentiellement déroulés sous la pluie, ce qui nous a permis de découvrir que le coach est une véritable baignoire qui se remplit ;-)

On a fait des trous et amélioré le système d'essuie glace et de ventilation.

Le passage sur le circuit nous a confirmé qu'il était nécessaire de revoir le sélecteur de vitesse et de changer les câbles.

La particularité de notre coach est d'avoir un sélecteur bidouillé de type Le mans.

Nous avons bcp bossé pour que la voiture soit opérationnel durant le mois de Juin.

Nous sommes passé chez Gérard Dantan (notre voisin) qui nous a gentiment prêté un moteur au cas où.

Nous avons déposé le coach le lundi chez un ami au Mans.

Nous sommes arrivé au circuit le mercredi vers 14h30 pour éviter la foule, les contrôles administratifs et techniques ont été expédié.

Du coup, nous avons pu profiter du mercredi après midi et jeudi pour flâner dans les paddocks en l'absence du public: moment super agréable.

Le jeudi, nous avons posé les autocollants sur la voiture et nous avons eu un grand moment de solitude pour poser les numéros.

Heureusement, l'équipe Godefroy/Duprat nous a aidé et après 45 minutes sur un numéro que nous avons essayé de collé, nous avons du le découper. Les 2 autres ont été expédié en 10 minutes ;-)

Le vendredi, nous avons de régler les amortisseurs en position dure (Koni).

Arrive la séance d'essai, et là catastrophe nous avons oublié de mettre le transpondeur.

Je boucle 5 tours pour apprendre le circuit et je passe aux stands pour poser le transpondeur.

Je m'élance de nouveau et soudain le moteur de marche plus: PLOC-PLOC-PLOC, je me mets à l'abris après le virage de la chapelle.

La séance se terminant je rentre sans ficelle, la voiture ayant redémarrée sans problème sans temps et donc nous partirons dernier.

Lors de cette séance, il faisait 32 degré.

Nous avons supposé que les bobines avaient chauffée et nous nous sommes dit que à minuit avec une température plus modérée elles tiendraient.

Le samedi matin à minuit, mon père s'élance et arrivé à Mulsanne: PLOC-PLOC-PLOC. Il est en perdition sur jusqu'à Arnage et ça repart.

Il s'arrête au stand et me file le volant en pensant avoir fait une bêtise.

Je repars et de nouveau le PLOC-PLOC-PLOC et je m'arrête au Tertre Rouge. Je repars et tombe immédiatement en panne.

Je me gare dans un sifflet. Je rentre en ficelle suivi d'une dépanneuse.

Suite à ces problèmes, les amicalistes nous disent que les bobines valéo n'ont pas bonne réputation.

Nous nous mettons en quête de bobines Ducellier et les amicalistes vont en démonter sur leurs voitures sur le stand de l'Amicale, ainsi que des condensateurs Ducellier.

Nous sommes alors sûr que notre panne vient de là.

Arrive le samedi pour le départ Le mans.

Je pars et boucle le tour de formation en dernière position ne voulant pas tirer sur la mécanique et c'est le départ lancé.

Je boucle le premier tour sans problème et PLOC-PLOC-PLOC juste dans les chicanes de ligne d'arrivée.

Je me gare à l'abris sur le côté gauche, tente de redémarrer sans succès, les commissaires me poussent en arrière pour mettre l'auto à l'abris.

Vincent arrive à me rejoindre et peu voir la voiture en panne. Nous diagnostiquons alors que la pompe mécanique "BRUNEL" est HS.

Elle n'avait que 1380 kms...

Enfin, on se dit que tout nos problèmes viennent de l'alimentation en essence.

Ayant préparé la voiture dans un soucis de fiabilité, nous avons installé une pompe à essence électrique accouplé à un filtre à essence réglable.

Nous l'avons mis en fonctionnement en bypassant la pompe manuelle.

Étant serein, mon père va se coucher et je prendrai part seul à la course de nuit.

De gros incidents ont eu lieu en catégorie 5 et 6: rails explosés etc, du coup le départ est décalé d'1 heure: 3h05 à 4h05.

Je me lance dans le tour de chauffe et après la chicane Playstation: PLOC-PLOC-PLOC. Je me gare sur le côté droit ayant aperçu dans la pénombre un sifflet.

Les commissaires de piste me poussent et je descends.

J'appelle Vincent et nous commençons à tenter de réparer: vérification de l'alimentation en d'essence: OK, je change une bobine et ça redémarre.

Je demande l'autorisation de repartir et je reprends la piste.

Entre temps Safety car car au poste 11 une voiture brûlait...

Je repars et arrivé à Arnage: PLOC-PLOC-PLOC.

Je sors dans le sifflet derrière le virage où je suis accueilli entre autre par un gendarme.

Je recommence ma tentative de réparation et je m'aperçois qu'en déconnectant les bougies du haut cela marche...

On suppute un problème de bougie.

Je déconnecte la bobine des bougies du haut et le moteur tourne bien. Il ne reste que 4 minutes et on décide d'attendre la ficelle.

Derrière la BMW X6, je suis dépité mais je garde le sourire car malgré nos déboires j'ai passé un bon moment avec les commissaires de pistes.

Je sais où est le meilleur café du circuit...

J'arrive au paddock et avec Vincent on ne sait plus trop quoi penser de nos problèmes.

On décide d'essayer de voir d'où pourrait venir le problème.

Dans la pénombre, en enlevant la tête d'allumage et en faisant tourner le moteur, on voit des arcs lumineux sur l'allumeur...

Pendant 1300kms nous n'avions eu aucun problème avec cet allumeur.

On envoie Eliott chercher l'allumeur "simple" et on le monte à 5h30.

Enfin, je rentre au camping-car pour dormir 1h20.

Le dimanche matin, je pars en premier pour donner le relais à mon père au bout de 4 tours (dont le tour de mise en grille).

La voiture marche bien et étant prudent compte tenu du peu de roulage, j'efface un à un les concurrents devant moi.

Je m'arrête et mon père me dit de continuer.

Je termine le dernier tour en 6,57 en ayant amélioré à chaque tour.

Nous sommes contents nous avons terminé la course et nous nous classons 56 avec 7 tours...

Nous savons maintenant ce qu'il faudra améliorer sur la voiture pour les prochaines éditions, car on a attrapé le Virus du Mans.

J'encourage les passionnés à se confronter à cette épreuve qui pour nous est mythique.

Enfin, je garderai de superbes images de notre week-end : la solidarité des amicalistes, mes réparations dans la nuit sur les Hunaudières et à Arnage et avoir terminé la course contrairement à d'autres."

Autre témoignage, celui de la barquette DB n°62 de Stevens / Gautrin, dont c'était également une première pour les pilotes, que nous raconte Reynald Vercoutter, le célèbre et compétent préparateur des moteurs Panhard :



" Depuis leur participation aux 1000 Miles en mai 2015 (pour laquelle j'avais préparé le moteur), rien n'a été revu sur l'auto.

Malgré les rappels réguliers de Jérôme (qui avait lui aussi attrapé "un certain virus"), je ne trouvais jamais le temps et la place pour prendre l'auto et remédier aux divers problèmes que nous avions identifiés, exemple : ils ont bouclé les 1000 Miles sans jamais pouvoir passer la marche arrière !

Si la voiture est très belle d'aspect, nous savions qu'elle avait reçu une restauration type "Musée" donc pas vraiment prête à reprendre le bitume.

Avec Alain, fidèle assistant technique de Jérôme, nous nous mettons à la tâche le 04/06/2016.

Dépose du moteur, de la boîte, des transmissions, des tambours, des flasques et moyeux AV et AR, des pivots et des triangles dont 1 axe était cassé ! etc. ...

Tous les roulements de roues seront remplacés avec une reprise de calage particulière pour ces moyeux spécifiques pour lesquels on ne trouve plus de cales dans le réseau habituel de pièces de rechange.

Les flasques de freins, garnitures, cylindres de roues, flexibles et tambours seront remplacés ! Sans oublier la fabrication de pistons spéciaux pour les cylindres de roues AR (type X84).

Les axes de triangles et axes de ressorts plus longs (pour fixation inférieure des amortisseurs) seront refabriqués.

La fixation - suspension du groupe motopropulseur sera revue.

La boîte sera remplacée par une autre pour laquelle nous avons choisi chaque rapport spécialement pour la piste. Une autre boîte de secours (avec des rapports différents et que nous appellerons " Rallye") sera également préparée dans le même temps et emmenée au cas où ! ...

Le disque d'embrayage, monté neuf pour les 1000 Miles, sera remplacé car il broutait.

Quant au moteur, celui des 1000 Miles n'a parcouru que 1600 km et semble en pleine forme !

Un contrôle des compressions sera effectué, suivi d'une vidange et d'un réglage des culbuteurs.

Ce moteur sera remonté tel quel dans la voiture.

Jérôme avait souhaité disposer d'un moteur de secours identique à celui monté sur l'auto et permutable facilement.

Si j'avais bien trouvé, réuni et préparé les organes (goupillage du vilebrequin ...), il me restait, courant juin, à assembler ce moteur et à le passer au banc !

Ce fût fait.

Ces 2 moteurs sont en configuration tout à fait standard : 848cc, volant moteur normal, simple allumage par rupteur et bobine, 1 seul carburateur double corps, pompe à huile d'origine, pas de double carter, arbre à cames "S", huile minérale 20W50 !

Seule entorse à l'origine : les embiellages sont goupillés. Nous n'avons pas eu besoin du moteur de secours, et n'avons même pas refait le niveau d'huile du moteur en place !

Idem pour la boîte que j'avais confiée à l'ami Bertrand par manque de temps.

Nous savions que la voiture était tombée dans un ravin aux 1000 Miles 1955, le châssis porte toujours les traces de cette sortie de route, malgré cela, nous avons d'abord tenté de remonter les trains-roulants conformes à l'origine.

Nous nous sommes vite rendu compte qu'il fallait remettre en place les différentes rondelles de calage que nous avions trouvées au démontage.

Le centre de contrôle géométrie ne pouvant nous recevoir, c'est à l'ancienne méthode avec l'outillage d'époque que nous "dégrossirons" ces réglages.

Il est certain que ce n'était pas l'idéal pour nos 2 pilotes de prendre le départ dans ces conditions, mais nous n'avions pas le choix car nous étions déjà le mardi 5 juillet 2016 et le lendemain après-midi nous partions pour Le Mans !

La géométrie complète de la voiture sera reprise après.

Nous n'avons pas eu le temps d'essayer et de mettre au point la voiture après remontage !

Nous étions confiants sur la mécanique et le freinage, le but pour cette 1ère, n'était pas le classement mais plutôt terminer en se faisant Plaisir !

Le capot AV qui s'est retourné a été notre seule intervention sur l'auto, vite résolue en allant chercher "outils et matériaux" là où "il y a tout ce qu'il faut" ...

C'est donc un Grand moment de bonheur et de plaisir que nous avons vécu durant ces 5 jours, accompagné de Thierry Farges qui nous protégeait de la déshydratation en nous servant, (si besoin ...), une bouteille de Mouton Cadet rosé directement du frigo de son ambulance Goélette !

Que du bonheur ! "

L'ALBUM PHOTOS



2018 : ON PREND LES MEMES ET ON RECOMMENCE

Auteur : Charly RAMPAL

Cette 7ème édition du Mans-Classic a de nouveau dépassé ses objectifs !

Avec une météo également au rendez-vous dès le vendredi, un ciel azur et des températures élevées, l'ouverture matinale des portes du circuit, pouvait avoir lieu sans soucis.

135.000 visiteurs étaient venus assister aux joutes d'un autre temps pour partager et se souvenir des moments de bonheur qu'offraient les 24 heures du Mans du siècle passé !

Là au moins, les spectateurs peuvent approcher pilotes et voitures et les voir batailler au volant de voitures ouvertes, difficiles à conduire, pas d'assistance, instables, bruyantes et odorantes à souhait : le bonheur des sens quoi !

C'est Pierre-Henry Mahul qui lança le bouchon en 2006 pour Panhard avec le CD : il en est aujourd'hui à sa 5ème participation avec cette voiture : 2008 / 2012 / 2014 et 2018. 2ème à l'indice en 2006, 3ème en 2012 et 1er cette année.

Je le rejoignais en 2008 avec mon ami Gégé sur son DB HBR, les copains passionnés ont suivi.

Gawski, Fournier, Durand nous ont accompagné en 2010, puis devant notre bonheur de piloter des mécaniques Panhard sur cette piste mythique, une cohorte de nouveaux panhardistes, certainement à la recherche d'un rêve, se sont découverts un bonheur partagé : à eux maintenant de prendre le relais.

C'est ainsi que nous allons retrouver tous les nombreux participants de l'édition précédente et en bonus, une courageuse Dyna X de 1949 venue se frotter aux participants aguerries du plateau n°2 et qui aura du mal à prendre le départ officiel le samedi après-midi, mais elle terminera brillamment les 3 courses :

Nous trouvons ainsi dans ce plateau n°2 :

HUYGUHES / DESPOINTES / BOUTEVIN : DB HBR5 1956



BLANCHARD / BLANCHARD : DB HBR 1954



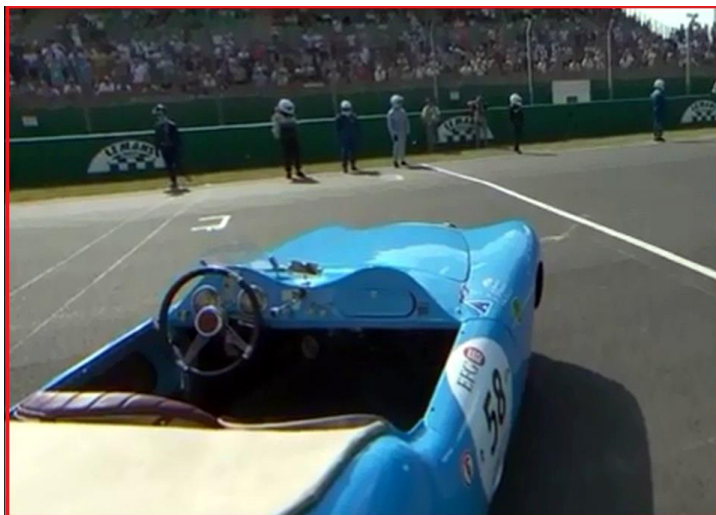
LES GAYRAUD : DB TROUIS 1952



FOUQUET-HATEVILAIN / ROBIN : DB Camionnette 1958

ASCENSION / ASCENSION PANHARD Dyna X84 1949

BERARD / TAVANO : CALLISTA 120 Ranelagh 1951



LAGUERRE / ZAGAME : CD Panhard 1962



LAUREAU / DURSEN / PETER sur DB HBR5 1960



COINTREAU / COUSSEAU : PANHARD Monopole 1956



MAHUL / ARRAÏS : CD 1962



Et dans le plateau N°3

GODEFROY / DUPRAT sur DB HBR5 1958



Le Mans-Classic 2018 : DB HBR 5 de Godefroy / Duprat

C'est l'équipage Hubert Godefroy / Pierre Duprat qui arriveront les premiers, dès le mardi !

Puis les Gayraud suivront encore chaud de leur super week-end d'Albi, accompagnés par leurs amis Roumanet : Alain et Isa.

Après la soirée de gala au décor de cathédrale...



... les choses sérieuses pouvaient commencer.

Tout d'abord les pénibles séances de vérifications administratives et surtout techniques pour obtenir définitivement le sésame d'entrée dans la danse.

Puis ce sera les séances de qualification le vendredi et la séance de nuit.

Comme pour toutes les éditions précédentes, les modèles retenus sont ceux qui ont participé aux 24 Heures du Mans entre 1923 et 1981.

Le célèbre départ en épi dit « Le Mans », comme il fut donné de 1925 à 1969, sera organisé pour les plateaux 1-2-3-4 , pour le plus grand plaisir des spectateurs, recueillis dans un silence quasi religieux !

Et puis, tout ce petit monde sera rassemblé sur les Hunaudières en forme de grille pour un véritable départ lancé derrière Pace-car, véritable maladie du sport-auto actuel et que l'on sort à tout bout de champs.



Plus que du verbiage surfait, laissons la parole aux véritables acteurs au volant de « nos Panhard »

PLACE AU PETIT POUCKET DU PLATEAU N°2 : LA PAROLE EST A SYLVAIN ASCENSION

« L'idée était, en plus de participer à une course mythique, de rendre hommage à l'équipage de Guy Lapchin et Charles Plantivaux qui amenèrent cette X84 au bout de l'épreuve en 1950 certes dernière mais classée ce qui avec un 610 cm3 est un exploit à 80km/h de moyenne...

La voiture a subi 1an de restauration totale en gardant un maximum de pièce d'origine et en ne faisant aucune modification non réversible pour la course.

Le moteur est celui d'origine, certes refait mais sans aucune amélioration.

Dès les essais, nous avons compris que nous prendrions du plaisir à la piloter malgré un fort roulis.

Avec une top speed de 101,4 km/h , nous étions clairement les moins rapides. Mais qu'importe.

Nous nous qualifions en 71ème position sur 74 ce qui plus que bien.

Le départ type Le Mans sera malheureusement entaché d'un problème de tirette de démarreur qui faisant des siennes empêchera de partir correctement.

Qu'importe nous partiront derniers à la poussette et sous les applaudissements du public : la magie du Mans.



Nous finirons 68ème de cette manche et 53ème à l'indice de performance

La session de nuit sera par contre plus chaotique.

Dès le premier tour la voiture rentra par manque de pêche....



Elle repartit malgré tout mais on se traina par endroit à 15 km/h... Un calvaire...

Arrêt de nouveau et verdict on rentre la voiture au paddock, nous n'avons plus qu'un cylindre sur...2 ce qui est somme toute ennuyeux dirons nous !



Les mécaniciens de Classic and Racing qui couvent la voiture démonteront le moteur dans la nuit pour finir par trouver que la vis de rappel de réglage de culbuteur avait cassée net..



... ce qui obligea à en refaire une toujours dans la nuit à l'atelier situé non loin du Mans.

Enfin la dernière session se déroula sans incident notoire si ce n'est du plaisir.

Nous finirons donc à une belle 64ème place au général et une 53ème place à l'indice de performance...

Avec 23 cv c'est juste inespéré...

D'une manière générale ce fut une belle aventure avec une vraie côte de popularité que ce soit dans le public, chez les commissaires qui brandissant le pouce en la voyant ou même les concurrents qui soit remerciaient pour ne pas les gêner ou venaient discuter de la petite "puce"

Bref un vrai Le Mans avec ses galères ses joies et une arrivée juste top.

Autre équipage rare du plateau n°2 : Le DB Trouis

LES GAYRAUD : ENTRE JOIE ET GALERE

C'est lors des essais de nuit du vendredi soir que Philippe perce un piston sur le moteur de la belle barquette DB-Trouis restaurées totalement par son père Claude aux doigts de fée, 3 ans auparavant.

Tout cela en bout des Hunaudières.

Rentré à 2h du matin, le temps que le plateau le récupère (pour les autres le temps d'attente fut très long....)

Un changement de moteur s'impose et avec l'énergie du désespoir et leur légendaire savoir faire, ils montent le moteur du DB Hampe (ex Dubois) qui roulait le dimanche d'avant à Albi.



A la fin du remontage, la mise en route débouche sur un ralenti instable. Pourtant le plumage est de toute beauté !



A 16h quelques minutes avant une séance chrono ils se rendent compte qu'une pastille du carbu droit est manquante : la cause évidente du trou !



Après un réglage du moteur et Philippe part en essai.

Le moteur fonctionne entre 5000 et 6500 c'est presque impossible de prendre la 4.

Enfin, rassurés, voilà la belle barquette sur la grille d'accès au milieu des copines de son époque.

Notez l'immatriculation du DB-Trouis : on ne peut plus se tromper !



Finalement ils vont rouler tout le weekend avec beaucoup trop de patinage d'embrayage ce qui nous permet de prendre de temps en temps la 4.

Côté satisfaction : la boîte de vitesses qui est nickel et surtout un châssis d'enfer, l'étagement de la va très bien.

Un bon freinage, et une très bonne tenue de route vont s'ajouter à leur bonheur.

Par contre, un éclairage de merde : une canne blanche presque obligatoire !

Le week-end avait mal commencé et les ennuis vont continuer dimanche obligeant Philippe à abandonner deux tours avant la fin : une vis qui fixe le carbu se casse et la seconde entraine de se dévisser !



Arrêt obligatoire et définitif : avec un carbu sur deux ce n'est pas jouable..



CLASSEMENT A L'INDICE DU PLATEAU 2 (Origine Peter's Organisation)

Le Mans-Classic 2018 : Classement final à l'indice plateau 2

Nr. Drivers	Car	RACE 1	RACE 2	RACE 3	Index	Gap
5 12 A. BOUTIER / P. BOUTIER / G. M. BOUTIER / J. A. BOUTIER	DEUTSCH-BONNET HBR 1956	3307.891	3429.541	3241.058	1:4018.491	1409.535
19 23 M. BLANCHARD / K. BLANCHARD	DEUTSCH-BONNET HBR 1954	3806.363	4053.468	3718.135	1:5617.967	3009.010
21 58 E. BERARD / P. TAVANO	CALISTA D 120 Ravello 1951	3810.021	3852.560	4130.458	1:5893.041	3224.084
43 43 P. GAYRAUD / C. GAYRAUD	DEUTSCH-BONNET LM 1952	4123.919	4205.410	1:1297.600	2:5626.930	1:1017.973
49 44 A. COINTREAU / G. LE METAYER	PANHARD Monopole 1956	4524.644	4455.471	1:2809.600	2:5829.715	1:3220.759
53 52 S. ASCENSION / D. ASCENSION	PANHARD Dyna X84 1949	4210.800	2:4843.200	3240.534	4:0254.534	2:3725.567

PLATEAU 3

Dans le plateau n° 3, donnons la parole à Jacky Laguerre et son CD-Panhard n° 52, pour connaître sa course de l'intérieur.

LA COURSE DU CD DE JACKY LAGUERRE / ZAGAME

« Pour cette édition 2018, j'ai un nouvel équipier Yann.

Par sécurité, comme pour les précédentes éditions, nous avons demandé à être rétrogradé en plateau 3.

Le CD étant de 1963 devrait être en plateau 4 avec les Ford GT40, AC Cobra et autres Bizzarini avec un différentiel de performance trop important.

De ce fait nous étions les seuls avec Pierre Henri Mahul et son CD identique classés en GT8 dans le plateau 3 avec un coefficient très défavorable pour le classement à l'indice de performance par rapport aux DB classés en GT3.

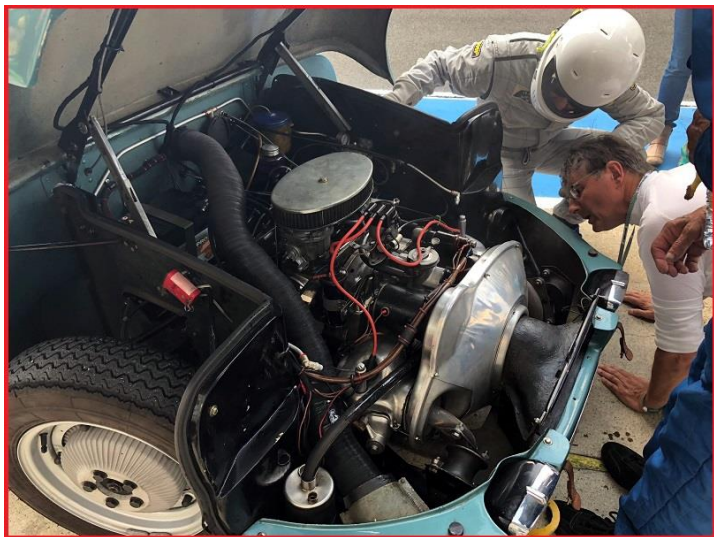
L'essentiel étant de participer et de terminer sans casse, nous avons atteint l'objectif.

Mon copilote habitué aux gros cubes américains et qui n'avait jamais conduit de Panhard s'est bien adapté.

Notre performance est moyenne, car j'ai préféré jouer la sécurité avec un rapport volumétrique à 8,2.

La prochaine fois, si je suis présent, il me faudra prendre plus de risques en boostant le moteur avec un rapport volumétrique supérieur à 9.

A signaler un peu de mécanique quand même avec une fuite à la crosse d'échappement gauche due à une rupture du joint de PL17 tigre.



Problème résolu avec suppression du joint et montage traditionnel sans joint.

D'autre part perte importante d'huile par le reniflard inexpliqué pour le moment, mais sans conséquences sur les performances.

Donc bilan très positif avec toujours la traditionnelle solidarité entre Panhardistes qui a compensé l'absence de mes traditionnels équipiers qui n'ont pu se libérer.



Je tiens à remercier d'autant plus mon épouse et mon fils qui se sont impliqués à 100% dans l'assistance durant toute l'épreuve. Vivement 2020 si tout va bien !!! »

Puisqu'on parle des CD, un imbroglio subsiste pour le classement à l'indice de PH-Mahul, malgré une première réponse sur tapis vert, il aurait été classé 3ème !

Hélas, dans le livre de L Nivalle et R Puyal sur cette 9ème édition LMC 2018, le CD de Mahul est mis "32ème", les trois premières places étant prises par 3 Lotus.

Alors où est la vérité ?

Donnons la plume à Mahul pour son explication.

PIERRE-HENRY-MAHUL :

Alors Pierre-Henry raconte nous :

« LMC avait pourtant bien mal commencé quand à cinq jour du départ lors des ultimes essais de ma belle barquette 57 j ai chiffonné l aile avant gauche.

Que de la tôle froissée et rien de structurel heureusement pas question de se présenter au Mans comme ça.

Mon brave CD à la retraite du Mans Classic depuis 2012 qui se trouve à Paris est remobilisé pour l'occasion et c'est mon ami Reynald qui se charge de sa remise en route et de l'amener au Mans par la route.

Une fois sur place la réunion s'effectue entre l'équipe du Nord (Reynald) et le CD et l'équipe juste arrivée du Sud avec Thierry Arrais mon coéquipier, David Farri et Michel Costa (tous des anciens de l'équipe Oreca, excusez du peu) sans oublier le magnifique break PL 17 bleu aux couleurs du service Course de D.B !



C'est une équipe de pro au complet qui s'agit dans le stand n° 9 de l'écurie Mahul Classic.

Des pneus, un moteur d'avance, de l'outillage à foison, bref une débauche de matériel bien inhabituelle dans une équipe surtout connue pour son amateurisme (la B..et le couteau).



Les essais s'enchaînent, le CD marche à merveille et les temps tombent.

Nous sommes toujours un chouia devant nos amis Laureau et Godefroy sur leurs DB HBR5 et Laguerre et son très beau CD.

Tous ont des gros moteurs avec deux carburateurs et nous notre 850 de série mono carburateur qui en est à son cinquième Mans Classic.



La lutte est serrée, avec Laureau je dois utiliser toutes les ressources de l'aspiration afin de garder le contact dans les Hunaudieres et passer juste avant la chicane.

Aucun problème mécanique sur la CD où nous n'aurons même pas besoin de rajouter une goutte d'huile de toute l'épreuve.

C'est le break d'assistance, bien utile pour entrer et sortir du circuit qui nous posera quelques soucis avec une défaillance du condensateur mis en défaut par un contact intempestif avec la roue de secours.

Un simple jeu pour le bon Docteur Vercoutter.

Course après course l'écart se creuse en notre faveur, ce qui n'est malheureusement pas reflété par le chronométrage automatique qui s'évertue à intégrer les pénalités dans les temps indiqués.

Nous avons écopé de 1mn par course et la suppression du meilleur temps aux essais pour un problème de PTH.

Comme si cela ne suffisait pas, nous nous mélangeons les pinces dans nos relais et prenons encore un tour de pénalité !

C'est à dire que notre temps total est le vrai mais ils indiquent qu'on a fait 6 tours au lieu de 7 réellement effectués.

Heureusement que le classement à l'indice est revu par des hommes et non pas fait par ordinateur.

Agréable surprise nous serons positionnés 3ème à l'indice du plateau 3, ce que nous acceptons volontiers car nous avons sans conteste la voiture la moins puissante du plateau.

A noter que la taille des coupes devient exponentielle, la victoire absolue en 2004 et la deuxième place en 2008 étant bien modestes à côté !

Mais aucun problème je ne demande qu'à agrandir la bibliothèque !

Un magnifique week-end, clairement la plus belle manifestation d'automobiles anciennes du monde à mes yeux, un public connaisseur, enthousiaste et bien élevé ce qui ne gêne rien.

Merci à tous et Rdv en 2020 »

Place maintenant à un DB-HBR (ex-Honoré Durand) et piloté par Godefroy et Duprat

HUBERT / DUPRAT : DB HBR N°37 COMME SI VOUS Y ETIEZ (Merci Pierre)

« Après l'ouverture du camping du Houx le mercredi 4 juillet (à 11h00 au lieu de 14h30 , horaire initialement annoncé comme pour les éditions précédentes), l'installation du camp de base (rangement de tous les camping-cars), nous sommes allés à l'administration pour les formalités (contrôle de la licence, prise des numéros - c'est le 37 pour nous - , prise du transpondeur, briefing des pilotes avec signature à l'entrée,...).

Puis la D.B d'Hubert a été descendue de la remorque et montée au paddock 3 à l'emplacement indiqué sur le courrier envoyé par l'Organisation.

Dedans avaient été placés le PTH du véhicule et les tenues de pilotes qui ont été présentés aux commissaires techniques.

Pendant que l'un vérifiait l'automobile (PTH et contrôles des fonctions lumineuses essentielles), un autre vérifiait les casques, les combinaisons et aussi tous les sous-vêtements ignifugés, les manquants devant être achetés sur place (merci aux marchands du temple...), un contrôle plus rigoureux (de mémoire) en 2018 que lors des éditions précédentes.

Comme pour les éditions précédentes nous étions convenus que je prendrai le départ et qu'à environ la moitié (soit 3 tours après le tour de démarrage pour les sessions de 43 mn) Hubert poursuivrait le roulage et finirait la session.

Le règlement impose un passage par les stands entre la 15ème et la 30ème minute, d'une durée minimale de 1 mn 30 seconde pour entrée à 60 km/h, arrêt et sortie à 60 km/h (vitesse excessive, arrêt hors du délai, arrêt trop court étant pénalisés).

Un tour étant effectué en un peu plus de 7 mn, c'est au 3è tour que se sont faits ces arrêts avec panneautage au 2ème passage indiquant "in" pour une rentrée dans les temps demandés (merci aux mécaniciens Michel et Alain dont l'aide fut précieuse).

Le vendredi était consacré aux essais préliminaires : de jour pendant 50 mn puis de nuit pendant 35 mn.

Cette dernière session fut doublement écourtée en raison d'abord de retards puis d'incidents de course.

C'est ainsi que je fis mon dernier tour la nuit étant éclairée par les panneaux lumineux rouges.

Quelle sensation ! A l'arrêt dans les stands changement de pilote mais les Organisateurs ont fait rentrer le plateau dans le paddock et Hubert n'a pas pu faire un essai de nuit.



Ces essais du vendredi servent à établir la pré-grille.

Les D.B (et C.D) sont parmi les 10 derniers et se tenaient. La D.B n° 37 était 69ème.

Là je me permets un commentaire : le plateau 3 regroupe des voitures entre les années 1958 et 1962.

Ce qui fait un ensemble hétérogène de voiture avec une grande disparité des puissances et des vitesses.

A mon avis (de non mécanicien...) nos voitures à moteur Panhard sont quasi d'origine (càd plus conformes à l'origine) alors que des pièces modernes et plus performantes existent pour nombre des autres voitures du plateau 3.

Lors des essais et de la 1ère course, la voiture ne semblait prendre les tours comme attendu.

Des contrôles ont montré une bobine défilante qu'Hubert remplaça et il décida aussi d'améliorer l'échappement en supprimant une "rondelle" limitant le passage des gaz.



Pour la course 2 (le samedi) avec départ type Le Mans, nous étions 51ème (toujours dans les 10 derniers) mais il n'y avait plus que 59 voitures classées, les autres ayant abandonné sur incident mécanique ou de parcours.

Hubert assura le départ type Le Mans le samedi en fin d'après-midi...



... et je repris le volant pour la 2ème moitié de cette course.



Hubert effectua aussi tout le roulage de la course de nuit (nuit du dimanche au samedi).

La 3ème course, le dimanche matin, se déroula sans problème et nous avons terminé 50 è sur 58.

Ces classements (env 50ème) ne sont pas déshonorants au vu des voitures tournant en + ou - 5 mn au tour que sont les Jaguar Lister, Ferrari, Aston Martin, Austin Healey 3000, Lotus, Cooper, Morgan pour n'en citer que quelques unes. Faire les 13, 6 km du circuit des 24 Heures en 7 mn 20 avec la D.B n'est pas si mal mais un peu moins bien d'en 2016.

Nous avons fini 47ème au scratch mais il est évident que c'est le classement à l'indice de performance qui traduit le mieux nos efforts et notre pilotage car le jeu des coefficients rétablit un certain équilibre entre les voitures.

Nous terminons alors 17 ème sur 79 (soit au début du 2nd cinquième), donc bien classés des voitures à moteur Panhard mais un peu moins bien qu'en 2016. »

2022 : PANHARD EN APOTHEOSE

Auteur : Charly RAMPAL

En cette année 2022, cet épisode sera à marquer d'une pierre blanche pour notre mécanique Panhard où elle fut à l'honneur au-delà de nos espérances.

Le Mans Classic 2022 a rendu un vibrant hommage à notre moteur flat-twin Panhard, indissociable de l'histoire des 24 Heures du Mans de 1950 à 1964.

L'édition 1962 des 24 Heures fut l'ultime victoire à l'Indice du vaillant petit bicylindre dans la Sarthe.

Profondément attachés au devoir de mémoire, Peter Auto et la FFVE, accompagnés des historiens de la marque, se devaient de célébrer le 60ème anniversaire de cette victoire.

Florilège de plus de vingt-cinq autos historiques, dont une quinzaine ayant physiquement disputé les 24 Heures du Mans ou aux essais de cette mythique épreuve d'endurance, cette exposition met également en exergue quelques voitures ayant disputé d'autres grandes épreuves telles le Bol d'or, les Mille Miglia ou les 12 Heures de Sebring.

Peter'organisation et F.F.V.E. envoyèrent à tous les possesseurs de modèles à mécanique Panhard, une invitation qui commençait sous la forme :



INVITATION A L'EXPOSITION FFVE AU MANS CLASSIC 2022 :
« PANHARD, la mécanique aux 1600 victoires »

Boulogne, 2 juin 2022

Cher Monsieur, Cher collectionneur,

La Fédération Française des Véhicules d'Epoque (FFVE) et Peter Auto s'associent de nouveau dans le cadre du Mans Classic 2022 afin de rendre hommage au moteur **flat-twin Panhard**, indissociable de l'histoire des 24 Heures du Mans de 1950 à 1964. Cette exposition succède à celle d'Alpine en 2018, des camions transporteurs de course en 2016 et des carrossiers français en 2014. ...etc...

Le but était de prévoir un espace spécialement aménagé et permanent, afin de montrer aux 200.000 spectateurs un maximum de modèles sportifs. Evidemment les D.B. étaient majoritaires :



Comme la D.B. Antem de mon ami Serge Macé dont je vous ai raconté son histoire et sa restauration dans un article en 3 parties.



mais pas que.., comme ce rare et magnifique dérivé Panhard sur base Dyna X qui avait participé au 24h du Mans en 1950 aux mains de Charles Plantivaux et Guy Lapchin.



Et les CD bien sûr



Des Panhard carrossées par Allemano ... hyper rares...



Les Barquettes DB...



La rare Devin (la rouge) venue des Etats-Unis (collection Jean-Luc REANARD)



Des Panhard à perte de vue...

De belles raretés..



Mais pour nous amis sportifs, c'est sur la piste que nos mécaniques allaient faire une belle démonstration de leurs qualités et de leur fiabilité.

Ces voitures exposées auront droit à un tour du circuit sous les applaudissements des 200.000 spectateurs : les voici en prégrille.



LES PARTICIPANTS AUX TROIS COURSES DU SAMEDI ET DE DIMANCHE NUIT ET JOUR

Record battu pour les engagements à mécanique Panhard !

8 voitures étaient inscrites dans le plateau 2.

N°19 : DB Camionnette de 1958 Fouquet Hatevilain / Bousquet

N°23 : Monopole de 1956 Famille De Gaillard

N°32 : DB HBR de 1957 Palanque / Verzaux

N° 53 : DB Tank du Mans 1959 Laureau / Dursen

N° 55 : DB HBR 1955 Blanchard / Blanchard

N°60 : Barquette Trouis de 1952 Gayraud père et fils

N°73 : DB HBR de 1960 Boutevin / Moreau

N°74 : DB Antem de 1951 les marseillais Baldy

Les CD seront dans le plateau 3... avec un magnifique CD Peugeot !

Elle connut une carrière sportive malheureuse, au cours de ses deux saisons d'existence, et elle ne put accéder à un stade de développement ultérieur.

Le principal handicap dont elle eut à souffrir fut un rapport poids-puissance très défavorable dû à la conjonction d'un châssis très bien dessiné, mais d'une construction trop lourde, de modifications successives qui allèrent presque toutes dans le sens d'un alourdissement des pièces, et d'une carrosserie sûrement très fine mais peut-être pas réalisée avec toute la rigueur nécessaire sur le plan du poids que la construction d'une voiture de course, surtout de petite cylindrée, exige.

Domage que l'expérience avait dû s'arrêter là, car Robert Chouiet et l'équipe CD étaient parfaitement conscients de la marche à suivre et prête à tenir compte de l'expérience.

Hélas, la CD-Peugeot restera une voiture de Musée. Merci à son propriétaire de l'avoir remise en piste.



LE TOUR DU PADDOCK

La **DB-HBR** de Palanque dont la mécanique a été réalisée par Bertrand Hervouet.



La **DB Antem** de la famille Baldy de Cahors, immatriculée dans les Bouches du Rhône, ex-Elie Bayol, le pilote marseillais.



La DB Trouis de la famille Gayraud, restaurée entièrement par eux-mêmes en champions albigeois qu'ils sont et animateurs, spécialistes des MEP.

Hélas, la voiture a eu des soucis : casse moteur au 2ieme tour de la course 1 et ensuite la commande de boîte leur a fait défaut. Réparé, ils ont pu tourner quand même pendant la nuit sans problème et participer à la course 3 de clôture.



LA DB-PANHARD Barquette de 1955 qui portait en cette année le n°59.



Le Tank DB-PANHARD de 1959 propriété d'Antoine Laureau, petit-fils de Gérard Laureau vainqueur sur cette barquette en 1960 avec Paul Armagnac : ils portaient le numéro 48.

RAPPEL HISTORIQUE :

Georges Trouis était un garagiste parisien situé rue de la Jonquière dans le 17ème arrondissement.

Sa passion pour le sport automobile le pousse tout d'abord à courir sur des voitures anglaises. Puis il courra sur DB de 1951 à 1955.

En Mars 1953, il fait réaliser une barquette sur châssis DB n°775 par son tôlier-formeur Dhoest, une barquette DB très réussie. Dhoest travaille sur place au premier étage que Trouis lui loue, ce qui facilite le suivi des travaux..

Dhoest réalisera plusieurs carrosseries au gré des humeurs de Georges.

La dernière barquette de course étant posée sur un châssis DB n° 800.

Ce châssis avait été commandé chez DB en avril 1954.

Georges Trouis fait réaliser par son tôlier-formeur une carrosserie assez réussie.

Mais avant d'être livrée à Trouis, ce châssis a eu une aventure peu commune : DB a tout simplement utilisé ce châssis-moteur pour présenter au Salon de Paris d'octobre 1954 la maquette du coach en polyester.

Après le Salon l'ensemble a été démonté et le châssis livré à Georges Trouis.

Avec ces voitures, Trouis courra en Angleterre, au Portugal, au Maroc au 12h de Casablanca..

Un moment fort pour cette voiture : Le Mans 1955. Trouis l'engage en compagnie de Louis Hery qui se tuera l'année suivante sur cette même piste sur Panhard.

Il terminera 20ème au Général et 14ème à l'indice.



La Panhard-Monopole de la famille De Gaillard



Rappelons que depuis 1947, Monopole était au début associé à Floquet pour fabriquer des pistons, soupapes, chemises et segments. Pour une bonne réputation de sa maison, Jean de Montrémy fonde une écurie pour aligner en compétition des voitures conçues dans ses ateliers.

Ses voitures débiteront avec des moteurs Simca 1.100 cm³.

Mais en 1949, notre bicylindre Panhard commence à faire parler de lui et Jean de Montrémy décide de l'adopter pour le nouveau modèle destiné aux 14h du Mans 1950.

Cette voiture a été travaillée sur la base de l'aérodynamique et de l'esthétique, un encombrement réduit et la maniabilité : c'est un succès, puisqu'elle remporte la première place à l'indice de performance au Mans 1950 et ce seront 3 années consécutives de victoire sur le circuit de la Sarthe, car elle participe très peu à d'autres compétitions.

C'est en 1956 pour les 24 Heures encore que Panhard-Monopole adopte cette carrosserie de coupé profilé avec porte-papillon, comme les 300 SL de Mercedes, que l'on retrouvera en 1957 et 1958.

Malgré de nombreux succès, en janvier 1958, l'atelier d'Achères cesse toute activité et les trois dernières Monopole sont vendues par voie d'annonce.

En neuf ans d'activité, l'écurie Panhard-Monopole peut revendiquer un beau palmarès et l'expérimentation d'un certain nombre de techniques, comme les tambours de freins en alliage léger et le moteur aérodyné qui équipera nos Panhard jusqu'à la fin.

La production totale des Panhard-Monopole n'excède pas 15 ou 20 voitures, toutes destinées à la compétition.

Et c'est une profonde émotion d'avoir retrouvé sur la piste où elle s'est illustrée à de nombreuses reprises, ce dernier modèle qui appartenait au père de François, historien spécialisé dans les voitures françaises et que j'ai eu la plaisir de croiser de nombreuses fois, car dans la famille Fouquet-Hatevilain l'automobile est une passion qui se transmet de génération en génération.

LA DB CAMIONNETTE de 1958



LE CD PANHARD 1962 de Jacky Laguerre dans le plateau 3



SAMEDI SOIR : REUNION D.B. CHEZ MICHEL GERMAINE

Pour la soirée du samedi soir, Michel Germaine avait réuni les adhérents de l'Amicale D.B. et autres propriétaires de Panhard à se réunir autour d'un repas très convivial et plein de d'humour et de convivialité, le tout au milieu de sa collection d'américaines mais pas que...



QUALIFICATIONS

Après les vérifications techniques, les essais libres du vendredi, place aux qualifications.

CLASSEMENT DES MEILLEURS TEMPS PANHARD

70 voitures au départ dans le plateau 2, creusé des Panhard.

C'est bien évidemment par les temps réalisés en qualification que vont se positionner nos Panhard sur la grille de départ et en épis comme à leur époque..

- 48^{ème} : la 53 en 6' 54''858
- 49^{ème} : la 73 en 6'57''877
- 50^{ème} : la 60 en 6'59''326
- 51^{ème} : la 19 en 7'00''614
- 60^{ème} : la 23 en 7'35''994
- Etc...

EN DIRECT DES STANDS



Hélas, problème de fixation moyeu ARD sur la DB Antem qui marchait du feu de dieu ! La preuve...



Mais trop de temps perdu, elle finira 61^{ème} et dernière des Panhard !

Et la Monopole, sans soucis que celui de changer de pilote et de l'arrêt obligatoire.



LE CLASSEMENT DE LA COURSE 3

41^{ème} et première des Panhard : la n°19

42^{ème} la n°73

44^{ème} la n°53

46^{ème} la n°60

51^{ème} la n°32

56^{ème} la n° 23 (Monopole)

57^{ème} la n°55

61^{ème} la n°74

A la compilation des 3 courses

: Ce sera Boutevin qui sera devant Fouquet-Hatevilain

CLASSEMENT FINAL A L'INDICE :

13	73	P. BOUTEVIN / A. MOREAU-LEPINARD / A. DUPIN	D.B HBR 1960	3503.409	35 49.494	3240.396	1.4735.500	3024.378
14	7	F. FOUQUET-HATEVILAIN / L. BOUSQUET	D.B HBR 1958	3542.572	32 17.479	3240.815	1.4740.868	3231.745
15	3	D. MEIER / D. FRANKLIN	Ferrari 250 MM 1953	3557.124	36 52.528	3311.058	1.4760.211	3251.589
16	31	L. PAULUS	Austin-Healey 100-4 1954	4323.018	31 45.143	3157.048	1.4705.211	3356.088
17	32	L. PALANGUE / L. VERZAUX	D.B HBR 1957	3759.133	37 11.724	3457.984	1.5008.842	3659.720
18	53	A. LAUREAU / V. DUSEN	D.B HBR Spillet La Mors 1959	3507.001	22 58.384	4233.600	1.5099.015	3759.893
19	16	L. HALLUSA / A. JAMES	Jaguar D-type 1954	3908.460	37 31.892	3751.305	1.5431.658	4122.536
20	77	H. GODDUN / A. GODDUN	Mosatti 2005 1955	3852.595	37 18.388	3827.067	1.5438.052	4128.929
21	27	G. REGENT / G. LE METAYER	Lotus Mark IX 1955	3523.127	30 54.366	4838.400	1.5455.894	4146.772
22	63	C. INCERTI	Chrysler HRA 1955	3918.842	37 58.713	3741.302	1.5499.118	4149.995
23	1	A. SABATIE-GARAT / M. SABATIE-GARAT	Jaguar XK120 OTS 1951	3958.743	37 43.574	3742.333	1.5924.651	4215.528
24	5	R. RETTENMAIER / J. RETTENMAIER	Mosatti 300 S 1955	4049.522	36 54.914	3749.537	1.5933.973	4224.851
25	60	R. GAYRAUD / C. GAYRAUD	D.B HBR 1952	4045.614	37 51.323	3805.441	1.5642.379	4232.257
26	5	N. WEBB	Jaguar C-type 1952	4048.041	38 27.372	3811.423	1.5722.837	4413.714
27	26	R. HELLIO / F. PERRUCHOT	Lotus XI 1100 1957	4451.960	36 46.534	3626.167	1.5804.462	4553.539
28	41	C. PFESDORF	Mercedes-Benz 300 SL 1955	4248.295	38 10.028	3733.888	1.5832.212	4523.089
29	80	G. MUHLE / C. LOCH / T. KLAES	Porsche 356 (N) 1500 1 coupe 1954	4116.602	39 22.067	3757.804	1.5836.474	4527.351
30	45	R. GANE / K. ZWOLINSKI	Jowett Jupiter 1953	4557.171	36 45.599	3619.767	1.5902.728	4553.616
31	4	J. BERGEL / M. de CASTRO / E. PIRRO	Austin-Healey 100 S AHS 1954	4147.563	38 07.348	3940.376	1.5925.287	4626.165
32	51	A. MARIE / F. MARIE	DKW Monza 1956	4205.308	40 02.952	3836.209	2.0204.469	4735.347
33	18	M. SHEARS / R. PLANT	Morgan Plus 4 1952	4646.210	37 53.785	3714.568	2.0154.564	4845.441
34	38	R. FOURCHER / G. FOURCHER	Jaguar XK120 OTS 1950	4011.729	40 49.205	3814.650	2.0215.555	4906.433
35	12	R. BEHR / L. BEHR / Q. de TOISAC	Triumph TR2 1954	4049.259	37 15.980	4420.363	2.0225.003	4916.480
36	75	F. TANG	DKW Monza 1957	4011.500	38 56.556	4339.260	2.0247.317	4938.194
37	36	C. SIELECKI / M. SIELECKI	Alston Martin DB35 1955	4207.736	40 42.016	4034.329	2.0324.082	5014.959
38	40	M. SCHAUDE / T. FISCHER	Mercedes-Benz 300 SL 1955	4399.288	41 44.341	4157.628	2.0741.257	5432.135
39	4	R. HADJIMEGRAN / A. DUTOIR	Austin-Healey 100-4 1955	4402.544	41 50.046	4154.339	2.0746.950	5437.808
40	14	M. VERLIEFEN	Alston Martin DB35 1955	3505.352	33 34.586	3916.800	2.0756.739	5647.617
41	55	M. BLANCHARD / K. BLANCHARD	D.B HBR 1954	4509.109	43 37.341	3954.537	2.0840.988	5531.865
42	48	G. GRAUS / L. VIBOUTIERE / M. STREITON	Mercedes-Benz 300 SL 1955	4352.748	35 38.552	5226.400	2.0957.701	5648.578
43	5	S. KARJA / M. VELLEBY	Triumph TR2 1954	4514.207	42 55.408	4148.276	2.0958.092	5648.969
44	78	M. GORDON / R. GOMM	Jaguar XK140 Coupe 1955	4306.772	47 03.898	4046.095	2.1056.764	5747.644
45	5	D. POELS / P. VEYRAT	AC BRISTOL	4615.190	43 16.728	4237.716	2.1209.635	5900.513
46	8	M. SUCARI / A. SUCARI	Mosatti AGOS Spillet 1953	4546.902	43 10.309	4325.857	2.1225.069	5913.946
47	1	D. MARTY / M. CASALOT	Porsche 356 (N) 1500 1 coupe 1954	4644.861	49 44.942	4708.093	2.1637.897	61028.775
48	35	F. de CHANTERAC	Austin-Healey 100-4 1956	5320.908	41 51.164	4158.519	2.1710.592	61040.470
49	6	H. SCHNEEBERGER	Jaguar C-type 1952	4912.439	44 32.134	4329.131	2.1713.706	61040.583
50	48	J. PREVOT / C. CHAMBERD	Renault 4CV 1950	2453.098	24 20.725	1.2855.200	2.1809.024	61049.901
51	23	F. de MEYER / A. de MEYER / A. de MEYER / L. de MEYER	Panhard Monopole X86 1956	4717.251	47 38.175	4628.651	2.2124.078	61041.955
52	54	C. KASPAR / M. FROCK / D. KARASEK / J. PRASEK	Aero Minor Sport 750 1949	4536.000	39 06.906	3807.776	2.2250.682	61041.559
53	2	C. TRABER / N. TRABER	Fiat BV 1953	2934.279	1 29 40.800	2853.525	2.2308.604	611459.482
54	67	R. FRANCIS / J. THOMPSON	Allard J2 1951	3928.127	49 01.206	4710.055	2.2359.390	612230.267
55	52	M. RICHARDSON / J. MAYNARD	AC Ace Bristol 1960	4021.932	1 25 30.000	2911.177	2.4003.850	61154.727
56	74	R. MADY / K. MADY / K. MADY / K. MADY	D.B HBR 1951	5822.080	49 18.003	5827.824	2.4607.507	613258.785
57	6	C. NOBILIO	Lotus 1100 1957	4508.208	3 5 00.000	3 5 00.000	2.4655.137	613880.650



FOCUS SUR Jacky LAGUERRE-ZAGANE SUR LE PODIUM !

Dans le plateau 3, le CD de notre représentant Panhard, Jacky Laguerre père et fils avec et Zagame ont terminé 3ème à 4 secondes du second, au terme d'une course sans histoire et un équipage très performant !

Une performance incroyable avec un moteur qui avait 30 km ! Mais Jacky, que je connais depuis longtemps est un pilote confirmé et un fidèle des épreuves VHC.

