

Panhard Racing Team Magazine

SP-MC-1

Panhard aux....



Monte-Carlo



Monte-Carlo 50/52

1950
à
1954



Monte-Carlo 53/54

SOMMAIRE

Sujets	Page 2
Les Panhard au Monte-Carlo 50/52	Pages 3 à 6
Les Panhard au Monte-Carlo 53/54	Pages 7 à 11
PUB Dyna X Monte-Carlo	Page 12



SUJETS

Monte-Carlo 50/52 :, est une manifestation sportive de type rallye automobile organisée par l'Automobile Club de Monaco et dont le cadre de départ et d'arrivée est la principauté de Monaco, même si l'essentiel du parcours a lieu plus au nord, notamment dans les départements français des Alpes-Maritimes, de l'Ardèche, de la Drôme, des Hautes-Alpes, de l'Isère ou encore des Alpes-de-Haute-Provence, selon les années.

Monte-Carlo 53/54 : c'est l'année du record de participation au Rallye de Monte-Carlo avec 440 engagés et 404 départs réels.

Le nombre de participants s'explique en partie par le fait que l'édition de 1952 avait été particulièrement éprouvante qui avait remonté le moral.

PANHARD RACING TEAM

Nom et statuts déposés à la Préfecture du Var

Rédacteur en chef, auteur, conception de la maquette :

Charly RAMPAL

Objectif : Spécial Les Rallies Monte-Carlo

Une série de numéros spéciaux à l'occasion des participations de Panhard aux rallyes de Monte-Carlo de 1950 à 1962.

Epreuve d'épreuve unique au monde dans laquelle la mécanique Panhard a remporté de nombreuses victoires de catégorie mais un triplé au général en 1961.

Pour ne pas oublier cette présence continue, je vais vous raconter cette épopée afin que cette incroyable performance de notre mécanique reste dans les mémoires à venir.

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

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



Monte-Carlo 1950-1952

Auteur : Charly RAMPAL

Le **Rallye automobile Monte-Carlo** est une manifestation sportive de type rallye automobile organisée par l'Automobile Club de Monaco et dont le cadre de départ et d'arrivée est la principauté de Monaco, même si l'essentiel du parcours a lieu plus au nord, notamment dans les départements français des Alpes-Maritimes, de l'Ardèche, de la Drôme, des Hautes-Alpes, de l'Isère ou encore des Alpes-de-Haute-Provence, selon les années.

Cette épreuve se déroule systématiquement en hiver, au mois de janvier.

Dès 1906, une épreuve de régularité est mise sur pied lors d'un trajet Paris-Monte Carlo aller-retour, entre le 25 novembre et le 5 décembre, pour les nouveaux modèles du salon de Paris.

À sa création en 1911 par les Monégasques Gabriel Vialon (un huissier) et Antony Noghès (un cigarettier âgé de 20 ans, futur créateur du Grand Prix de Monaco en 1929, et dont le père, Alexandre Noghès, était président du *Sport vélocipédique et automobile monégasque*), le rallye automobile Monte-Carlo n'est pas encore à proprement parler une épreuve sportive, mais plutôt un moyen d'attirer la jet set européenne à Monaco en répondant aux divers événements organisés par le dynamique Automobile Club de Nice et Côte d'Azur, né de la rivalité balnéaire entre les deux villes.

Dès l'apparition de la Dyna X, les propriétaires de cette Panhard avaient compris les qualités sportives (mécanique et tenue de route) au-dessus de la normale, pour en profiter en s'engageant dans les moindres compétitions avec de brillants résultats.

Enfin, les grandes épreuves internationales apportèrent à Panhard la notoriété et la publicité à travers les 1.600 victoires : Le Monte-Carlo est ainsi écrit en lettres de feu dans ce palmarès.

Tout a commencé en 1950 avec une victoire de catégorie avec l'équipage néerlandais Vanderheijden/ Langestraat sur une X85.



Devant les français, Lapchin/ Plantivaux

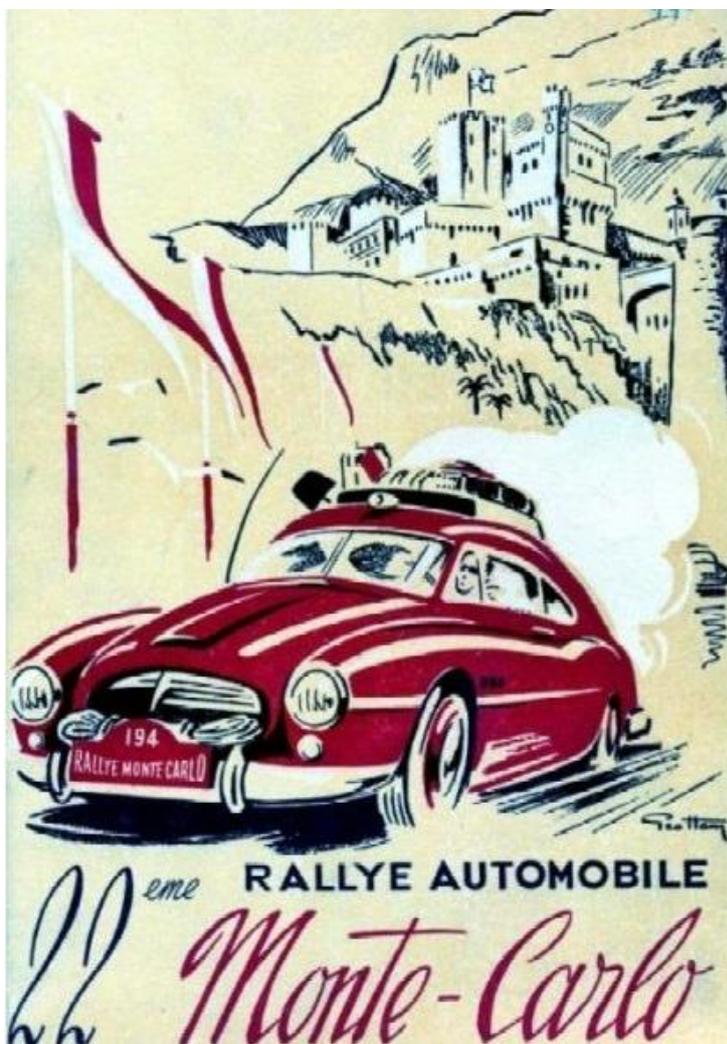
1951 : A OUBLIER

Pas de succès, battus par les 2 cv Renault, 5 Dyna X réussissent à rallier l'arrivée

- Boulenger / Bouchayer
- Block / Touya
- M. et Mme De Montrémy
- M. et Mme De Simencourt
- Colas / Bertaux

1952 : LES DYNA X EN FORCE

C'est du 22 au 29 janvier que le 22^{ème} rallye de Monte-Carlo donnait le coup d'envoi de la saison 1952.



Pas encore sous le coup du réchauffement climatique, les conditions météorologiques de ce mois de janvier du début des années cinquante, ont été particulièrement difficiles avec un record d'enneigement rarement atteint.

Sur les 369 engagés, 328 se présentèrent sur le podium de départ comme un de nos nombreux sur Dyna X, n° 310



La Dyna n°310 MARCHAND – DESCHAMPS au départ du 22ème M-C

Dont la préparation ne souffrait d'aucune faiblesse, car à cette époque, l'assistance n'était qu'un doux fantôme : il fallait se débrouiller tout seul.

Aussi un outillage de base accompagnait les équipages comme ici avec le Dyna X de Marchand-Deschamps :



La Dyna X N°310 MARCHAND – DESCHAMPS et le rangement de son outillage

Oui, les Dyna X équipées du 745 cc, étaient venues en force, réparties dans les nombreuses villes européennes de départs.

Fortes de leurs qualités routières et de leur fiabilité mécanique par temps froid, ce ne sont pas moins de 20 voitures de la Porte d'Ivry qui étaient engagées :

N°18 DOMINGUE – POUYET Dyna 745

N° 31 RICHARD-DUCROT Dyna 745

N° 37 LECERF – BOYER Dyna 745

N° 39 SEGRAND – BERTAUX Dyna

N°51 FABRE – CAZON Dyna 745

N°63 BABOUIN – THOMAS Dyna 745

N°64 GIOT – GITTON Dyna 745

N°230 LABRIOLA – SCHON Dyna 745

N°253 DUFAY – BOLLEAU Dyna 745

N° 279 R. TOUYA Dyna 745

N°282 BLANCHET – GUYOT Dyna 745

N° 299 MAIRESSE – POUSSE Dyna 745

N° 308 COLAS – SCHELLEMANN Dyna 745

N° 310 MARCHAND – DESCHAMPS Dyna 745

N° 326 MOUCHE – POCH Dyna 745

N° 333 RIVAL – COTTET Dyna 745

N° 340 BOUCHAYER – DAVID-GRIGNOT Dyna 745

N°348 DELPAU – DELPAU Dyna 745

N°353 PARUCCI – MARTIN Dyna 745

N°362 GROSGOGEAT – BIAGINI Dyna 745

Seulement 163 voitures ont atteint l'arrivée (et toutes n'étaient pas dans les temps).

15 équipages n'ont pas eu de pénalités.

165 abandons

148 pénalisations

Chiffres qui résument à eux seul la dureté de ce rallye.

La plupart des abandons ont été dus à des pannes mécaniques inhérentes à ce sport, comme ici avec la Dyna de Bouchayer-Grignoy (qui n'a pas pour autant abandonnée)



MARCHAND-DYNA-X-1952-MONTE-CARLO-BOUCHAYER-GRIGNOT

Mais plus grave, ce rallye a été surtout une histoire d'accidents dus aux routes rendues pratiquement impraticables par la neige.



Dyna X n°310 de MARCHAND – DESCHAMPS en pleine action sur la neige

Quand on sait qu'à cette époque, les aides à la circulation tant matérielles que signalétiques, n'étaient encore que du domaine de l'intention...

Au sommet de cet enfer blanc, l'accident mortel de l'équipage suisse Willis Berger et Hotz qui se tuèrent dans une collision avec un camion Citroën près de Mons.

On ne notait plus les sorties de route, les chutes dans les fossés comme près de Clermont-Ferrand, les collisions avec des objets mobiles ou fixes.

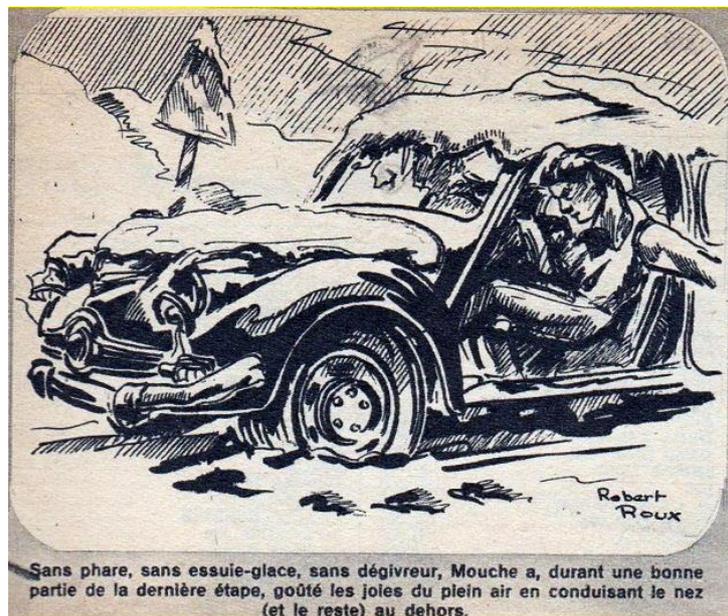
Pour exemple, un de nos équipage sur Dyna X, Mouche-Poch comme nous le raconte Mouche :

« De ma vie, je n'avais jamais vu autant de neige. Pour un beau rallye, ce fut un beau rallye.

De quoi se régaler ! Mon moral a suivi la courbe de la température : il fut donc aussi très bas.

J'avoue avoir voulu abandonner à Valence, après ma rencontre avec un platane.

Privé de courant, d'essuie-glace, j'ai du conduire la portière complètement ouverte ! »



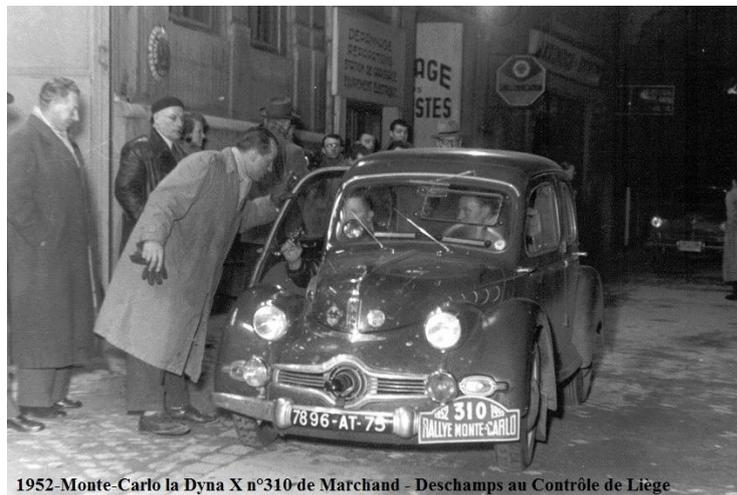
Sans phare, sans essuie-glace, sans dégivreur, Mouche a, durant une bonne partie de la dernière étape, goûté les joies du plein air en conduisant le nez (et le reste) au dehors.

Tous devaient se frayer un chemin dans le blizzard. La course devenait sinistre et dangereuse, mais il fallait continuer pour espérer atteindre les rivages de la principauté, enfin soulagé.



La Dyna X n°310 de MARCHAND - DESCHAMPS soulagés à l'arrivée à Monaco : 55ème au Général

Mais avant cela, il avait fallu passer les différents contrôles, comme à Liège :



1952-Monte-Carlo la Dyna X n°310 de Marchand - Deschamps au Contrôle de Liège

Ou à Reims :



La Dyna X n°310 MARCHAND - DESCHAMPS au contrôle de Reims

Et encore Grasse :

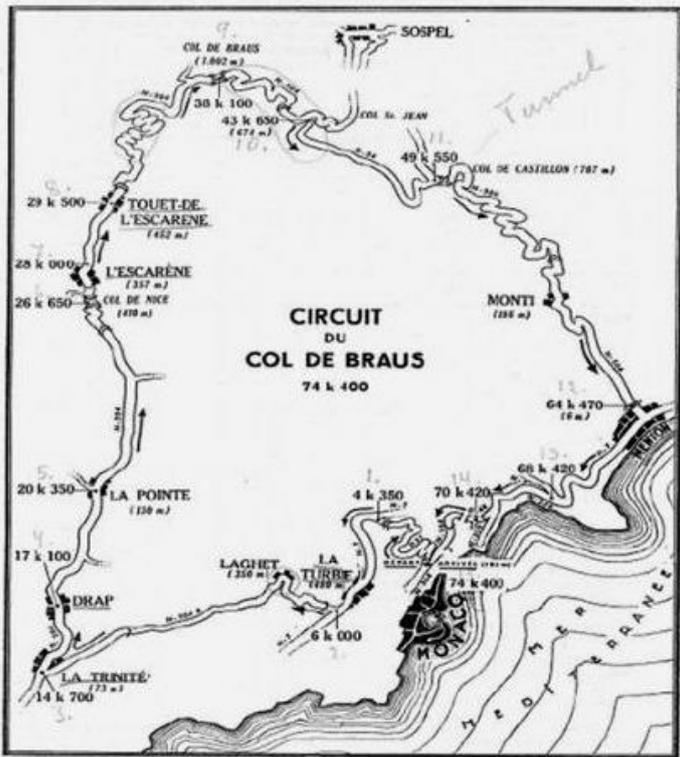


Monte-Carlo 1952
La Dyna X n° 310 de Marchand - Deschamps au contrôle de Grasse

Une fois arrivé, il restait l'épreuve de régularité pour les cinquante voitures dont 35 avaient été pénalisées auparavant, pour une moyenne imposée de 45 km / h sur un circuit de neige et de glace et ouvert au trafic normal !

REGULARITY TEST

Sunday 27th of January 1952



NOTA.—D-53 (previously D-21) from N-564 to N-7.
D-54 (previously D-22) from N-204 to N-566.

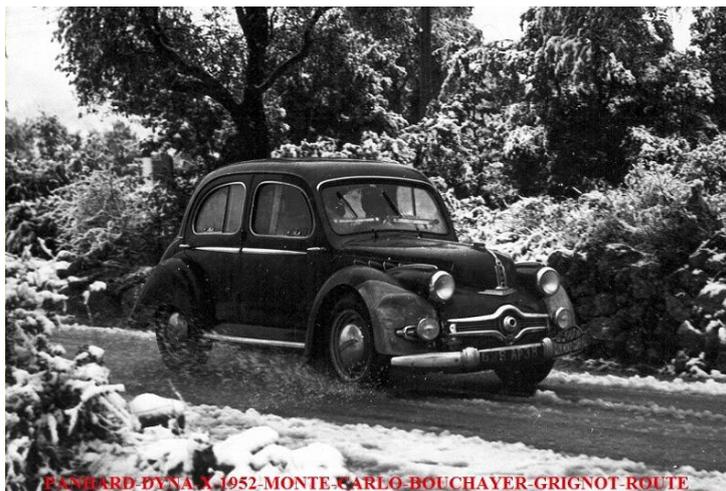
N°353 PARUCCI – MARTIN Classement final : 139^{ème}

N°362 GROSGOGEAT – BIAGINI Classement final : 21^{ème}

C'est ce dernier équipage qui remporte le classement de la 4^{ème} catégorie des moins de 750cc :

Classement par catégories :

1 ^{re} CATÉGORIE	3 ^e CATÉGORIE
Au-dessus de 1.500 cmc.	751 à 1.100 cmc.
<ol style="list-style-type: none"> Allard-Warburton (Allard, pn. Dunlop). Moss-Scannell (Sunbeam-Talbot). Cotton-Didier (Jaguar M-7). Heurtaux-Crépin (Jaguar M-7). L. Rosier-J. Rosier (Talbot). Trigano-Houel (Austin). Lacerta-Azarujinha (Citroën). Andersson-Lumme (Alfa-Roméo). Caracciola-Kurrie (Mercedes). Olsson-Lagersfam (Kaiser H.-J.). Nellemann-Kaastrop (Ford Zéphyr). Marion-Charmasson (Citroën). Leiner-Von Jugendfeld (Mercedes-B.). Es. et R. S. Sneath (Sunbeam-Talbot). Kling-Geier (Mercedes). Hartwell-Chipperton (Sunb.-Talbot). Sleeman-Merrick (Sunbeam-Talbot). Lang-Krupp (Mercedes-Benz). Wollert-Huldschiner (Alfa-Roméo). Laroche-Radix (Citroën). Bolton-Morrell (Standard-Vanguard). Gatsionides-V. Nysevelt (Humber). Dufour-Gesseler (Oldsmobile). Bradnak-Stokes (Jaguar M-7). Wisdom-Seldon (Daimler). Spare-White (Vauxhall). 	<ol style="list-style-type: none"> Nathan-Schellhaas (Volkswagen). Melide-Svedberg (Saab 92). Murray-Collins (Ford-Anglia). Mme Molander (Saab 92).
	★
	4^e CATÉGORIE
	Au-dessous de 750 cmc.
	<ol style="list-style-type: none"> Grosgogeat-Biagini (Dyna-Panhard, pn. Kieber-Colombes). Bouchayer-Grignot (Dyna-Panhard). Marchand-Deschamps (Dyna-Panhard). Gloekler-Beejers (Renault 1.062). Hemingson (Renault 1.062). Chaboud-Vincent (Renault 1.062). Sigard-Berteaux (Dyna-Panhard). Rival-Cottet (Dyna-Panhard). Lecerf-Boyer (Dyna-Panhard). Dufay-Boileau (Dyna-Panhard). Blanchet-Guyot (Dyna-Panhard). Mouche-Poch (Dyna-Panhard). Parucci-Agarrat-Martin (D.-Panhard). Domingue-Pouey (Dyna-Panhard).
	★
2 ^e CATÉGORIE	COUPE DE DAMES
1.101 à 1.500 cmc.	
<ol style="list-style-type: none"> Dr Angelvin et MmeJ (Simca-Sport, pn. Dunlop). Becquart-Ziegler (Jowett-Jupiter). De Cortanze-Crapez (Peugeot 203). A. Loyer-Monier (Peugeot 203). Corne-Argentero (Peugeot 203). R. Loyer-Rinen (Simca-Aronde). De Ridder-Roalde (Peugeot 203). Michy-Gillard (Peugeot 203). Norlander-Bøsen (Jowett-Javelin). L. et F. Davagnier (Peugeot 203). Guiraud-Beau (Peugeot 203). Scaron-Pascal (Simca-Aronde). Gauthier-Dominici (Peugeot 203). Bergan-Bryde (Peugeot 203). Harper-Black (Hillmann-Minx). Blanchard-Vessière (Simca-Aronde). Foster-Holdsworth (Jowett-Javelin). Amy-Fredmesch (Peugeot 203). Van de Kaart-Swarers (Forsche). Behra-Lanque (Simca-Aronde). Collin-Estève (Simca-Sport). 	<ol style="list-style-type: none"> Mme Molander (Saab 92). Mmes Pochon-Testot-Ferry (Simca-A). Mmes Puyenbroekvroom - Needham (Lancia-Aurelia). Mmes Wisdom-Van Dam (Sunbeam-Talbot). Mmes Hustinx-Fr. Sigard (Peugeot).



PANHARD-DYNA X 1952-MONTE-CARLO-BOUCHAYER-GRIGNOT-ROUTE

Quant à nos Petites Panhard, 11 terminèrent l'épreuve :

N°18 DOMINGUE – POUYET Classement final : 152^{ème}

N° 37 LECERF – BOYER Classement final : 104^{ème}

N° 39 SEGRAND – BERTAUX Classement final : 83^{ème}

N°253 DUFAY – BOLLEAU Classement final : 109^{ème}

N°282 BLANCHET – GUYOT Classement final : 115^{ème}

N° 310 MARCHAND – DESCHAMPS Classement final : 55^{ème}

N° 326 MOUCHE – POCH Classement final : 122^{ème}

N° 333 RIVAL – COTTET Classement final : 87^{ème}

N° 340 BOUCHAYER – DAVID-GRIGNOT Classement final : 32^{ème}



Monte-Carlo 1953 et 1954

Auteur : Charly RAMPAL

1953 : c'est l'année du record de participation au Rallye de Monte-Carlo avec 440 engagés et 404 départs réels.

Le nombre de participants s'explique en partie par le fait que l'édition de 1952 avait été particulièrement éprouvante qui avait remonté le moral.

Il convient de noter que le nombre de concurrents est limité par un nombre maximum établi par nationalité.

Heureusement, car il y a eu près de 1000 demandes ! De ces 404, 356 atteindraient l'arrivée.

Malgré le grand nombre de participants, l'édition de 1953 ne restera pas dans les mémoires comme l'une des meilleures éditions du rallye.

Le rallye a malheureusement été marqué par plusieurs accidents assez graves dont un mortel.

Comme souvent, les accidents sont plus nombreux lorsque les conditions météorologiques sont clémentes, car les pilotes diminuent leur vigilance.

L'itinéraire n'a pas fait grand-chose pour faire le tri entre le mauvais et le bon, et ainsi 253 équipages sont arrivés à Monaco sans aucune pénalité, ex-aequo !

Cette édition - contrairement à la précédente, qui s'était déroulée dans des conditions extrêmes - était loin d'être passionnante.

L'intérêt était limité et le rassemblement a été sévèrement critiqué par la presse spécialisée.

Il est vrai que cela dépendait trop des conditions climatiques hivernales et dans ce cas en manque.

Aussi départager un gagnant après 3300km de concentration courus par des tests dignes d'une loterie n'a pas été particulièrement apprécié.

Pour nous panhardistes, la bonne surprise est venue de la Dyna n°93 de Grosogeat/Biagini qui termine à la 4^{ème} place du Général et premier de la catégorie 3 (750 à 1100 cm3).

Voilà ce qu'il disait aux journalistes dès son arrivée sur cette épreuve :

« Par rapport à l'année dernière, l'épreuve de cette année a été beaucoup trop facile.

Nous sommes 253 à n'avoir pas de pénalisation et malheureusement nous avons été obligés de nous départager sur une épreuve « de démarrage

- Etes-vous partisan de cette épreuve ?

— Non, elle abîme les mécaniques et ne démontre rien du tout.

Il semble que les organisateurs auraient pu trouver autre chose.

J'avais d'ailleurs suggéré à des amis de l'Automobile - Club de choisir une autre difficulté, par exemple de neutraliser un tronçon en côte et prendre les cent meilleurs temps, mais non pas sélectionner cent concurrents sur une épreuve « de démarrage-freinage »...

— Et votre voiture ? — Ma voiture est une Dyna-Panhard de 850 cm3. J'avais cherché un peu la difficulté, puisque nous nous trouvions dans la catégorie 1.100 cm3 et, ma foi, ma voiture m'a donné toute satisfaction, puisque nous terminons premier de notre catégorie et quatrième du classement général !...

— Avez-vous un détail technique quelconque qui pourrait intéresser nos lecteurs ?

— J'estime qu'on a fait de gros progrès en mécanique et celui qui a fait de la compétition depuis quelques années se rend compte que les mécaniques ont été améliorées à un tel point que les organisateurs de rallyes devront s'ingénier à trouver d'autres difficultés pour faire une sélection.

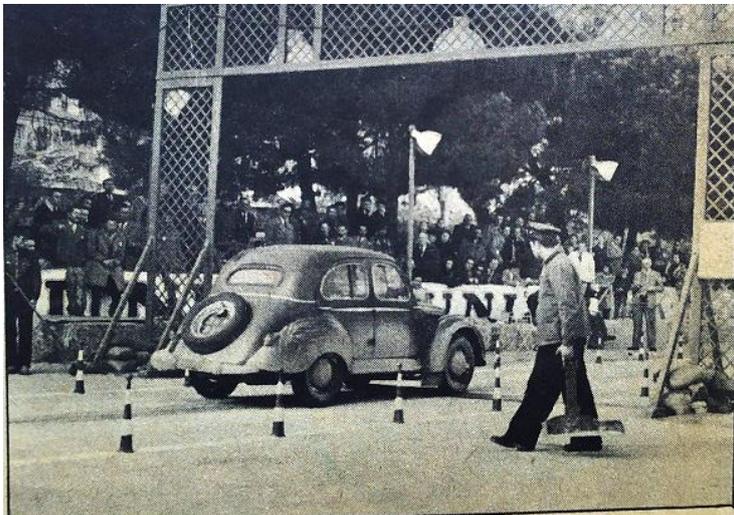
Les mécaniques sont au point, les accessoires également, Bref, ce sont les règlements qui n'ont pas suivi la marche du progrès technique.

Il est urgent, très urgent, que les organisateurs comprennent cela. »

Classement de la catégorie 3 où étaient nos Panhard :



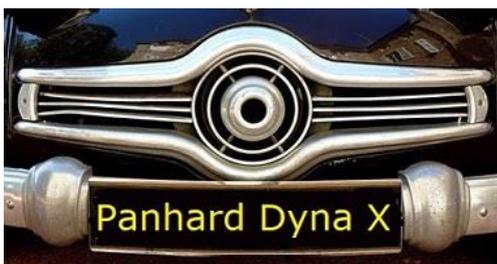
3 ^e CATÉGORIE	
1 ^{er} (93)	GROSGOGEAT-BIAGINI sur Panhard-Dyna.
2 ^e (387)	GUIGOU - CHAUVET sur Panhard-Dyna.
3 ^e (376)	COTTET-A.C. sur Panhard-Dyna.
4 ^e (123)	BLANCHARD-VESSIÈRE sur Panhard-Dyna.



★ La Dyna-Panhard n° 376 de J. Cottet et A. Costa connaît à son tour les délices de l'épreuve « démarrage-freinage » sous l'œil « photographique » et approbateur de notre reporter. ★

LES PANHARD ENGAGEES PAR ORDRE DE NUMERO :

La n° 73 : abandon



La n° 93 Grosogeat/Biagini : 4^{ème} au général



La n°123 de Blanchard/Vessière = 62^{ème}



La n° 348 de Parucci/Martin : 179^{ème}



XXIII^{ème} RALLYE AUTOMOBILE MONTE-CARLO 1953

La n° 354 de Masse/Baudouin : 73^{ème}



La n°376 COTTET/COSTA : 50^{ème}



La n°356 de Besson/Picart : 168^{ème}



La n° 387 Guichet/Chauvet : 41^{ème}



XXIII^{ème} RALLYE AUTOMOBILE MONTE-CARLO 1953

La n°361 de Guyot/Parsy : 74^{ème}



1954 : surprenante 3ème place au général de la Dyna X cabriolet de Blanchard/Lecoq et première en 750 .



La n°36 DB-FRUA de Faure/Leroy : 181ème



La n°56 de Picon/Escarras : 28ème



LES PANHARD ENGAGEES PAR ORDRE DE NUMERO :

La n°28 DB-FRUA châssis n°481 de Gignoux/Dannenmuller : 16ème



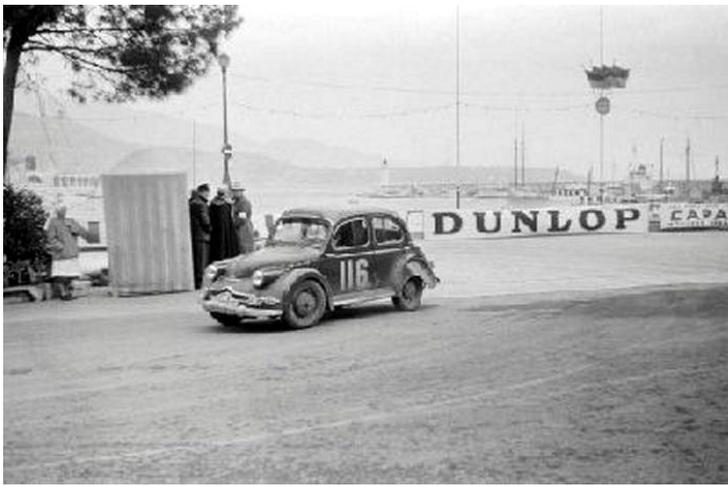
La n°30 de Cotton/Blanchet : 33ème



La n°68 DB-FRUA de Rambaud/Segrestain : 79ème



La n° 116 de Parucci/Martin : 30^{ème}



La n° 307 Dyna Véritas de Vold Johanson : abandon



La n°125 de Poidebard/Schollmann : 17^{ème}



La n° 397 de Grosogezt.Bizagini : 280^{ème}



RALLYE DE MONTE CARLO



RALLYE DE MONTE-CARLO
Catégorie 750 cc

1
PREMIER
DEUXIEME
PREMIER

{ VAN DER HEIJDEN
{ LANGESTRAAT
{ LAPCHIN
{ PLANTIVAUX

RALLYE DE SUÈDE

DU CLASSEMENT PAR MARQUES
3 VOITURES GROUPEES

DYNA
PANHARD