

Panhard Racing Team Magazine

SP-MC-2

Panhard



aux Monte-Carlo



1955
à
1959



SOMMAIRE

Sujets	Page 2
Le MONTE-CARLO 1955	Pages 3 à 5
Le MONTE-CARLO de 1956 à 1958	Pages 6 à 9
Le MONTE-CARLO 1959	Pages 9 à 11
PUB Dyna Z Monte-Carlo 1955	Page 12

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 rallies 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.



SUJETS

LE MONTE-CARLO DE 1955 : Dans ce palmarès étincelant pour les industries étrangères rivales de la notre dans les domaines sportifs ou commerciaux, une seule note favorable : les deux places de premiers qu'enlève Panhard grâce d'une part à Gillard et Dugat sur une Dyna Z de 54 (1er de la classe n°3 en 1ère catégorie)

LE MONTE-CARLO DE 1956-58 Pas de palmarès pour notre marque

LE MONTE-CARLO DE 1959 : Brillantes prestations du avec la 3^{ème} place d'un DB-HBR. Notons la fin des Dyna Z.

Automobile Club de Monaco



Le MONTE-CARLO 1955

Auteur : Charly RAMPAL

PANHARD SAUVE L'HONNEUR !

Le 25ème Rallye de Monte-Carlo a vu le triomphe de la production étrangère.

Au premier plan parmi les vainqueurs, on trouve Sunbeam.

Cette grande marque britannique aujourd'hui disparue, s'est toujours intéressée à la compétition.

En cette année 55, elle avait fait un effort tout particulier pour participer à ce Rallye de renommée mondiale.

Son effort a été doublement récompensé.

Elle a enlevé la première place au classement général par un équipage norvégien et du même coup, la première place de la classe 1 de la 1ère catégorie, mais aussi de la coupe des Dames sur Sunbeam 2 litres 300.

A ces voitures, les Britanniques ajoutent encore un succès dans la classe 1 de la 2ème catégorie avec une Aston-Martin.

Dans les autres classes, on enregistre des succès italiens avec Lancia et Alfa-Roméo. Enfin, dans les 20 premiers on trouve 15 voitures étrangères contre 5 françaises seulement !

Dans ce palmarès étincelant pour les industries étrangères rivales de la notre dans les domaines sportifs ou commerciaux, une seule note favorable : les deux places de premiers qu'enlève Panhard grâce d'une part à Gillard et Dugat sur une Dyna Z de 54 (1er de la classe n°3 en 1ère catégorie)



et à Parucci et Martin

Ces derniers pilotaient une Panhard Spéciale que Maurice Martin avait fait carrosser chez Scaglione, exemplaire unique du célèbre carrossier de Turin.

Ils seront 1er de la classe n°3 en 2ème catégorie.



Qui était ce Maurice Martin ?

Né en 1920, Maurice Martin, niçois d'origine en sport automobile en 1951 au volant d'une Dyna X sur le circuit de vitesse de Nice.

Agent Panhard au bord de la belle bleue, avenue Aubert exactement, il participe à de nombreux Rallies au volant de cette concurrente directe de la 4cv Renault, et le Rallye de Monte-Carlo fait déjà parti des épreuves reines de son calendrier.

En 1952, son meilleur souvenir restera paradoxalement un problème de roulement de boîte changé à Chambéry par le concessionnaire local réveillé à 2h du matin pour effectuer la réparation !

1h50 plus tard la petite Dyna repartait à travers la nuit froide sur les routes des Alpes, pour arriver à Bernes dans les temps !

C'est quoi cette Scaglione ?

Franco Scaglione est né à Florence le 26 septembre 1916.

Après des études classiques, il fait son service militaire dans le génie comme sous-lieutenant.

Passionné de sport, il excelle dans le tennis, l'équitation et le canotage.

Mais il rêve de travailler comme designer automobile, dérivé de son talent de styliste de haute couture.

C'est en avril 1951 qu'il s'installe à Turin, berceau des principaux carrossiers italiens.

C'est l'endroit rêvé pour frapper à leur porte.

Tour à tour, il contacte Gian-Battista Pininfarina qui apprécie beaucoup les dessins qu'il lui présente mais aucune collaboration ne peut être envisagée car Pininfarina n'autorise pas les dessinateurs à signer leurs modèles.

Il rencontre alors Nuccio Bertone et une association débute qui mènera à la création de splendides réalisations telles que l'Alfa Roméo BAT, les Giulietta Sprint, Giulietta SS et tant d'autres.

A la demande de Maurice Martin, il accepte en 1952 de réaliser le dessin de la Panhard sur un châssis de Dyna X.

C'est donc avec cette dérivée qu'il va participer à de nombreux rallies, dont ce Monte-Carlo, avec brio.



Monte-Carlo 1955 : La Panhard-Scaglione de Maurice Martin au Gazomètre



Panhard-Scaglione de Martin Parrucci : 1er Classe 3 au Monte-Carlo 1955

A ces places de premiers dans les diverses classes, Panhard ajoute la place de second au classement général de Gillard et Dugat qui obtiennent ainsi un très réconfortant résultat.

En effet, ils l'ont emporté sur une très importante coalition étrangère qui comptait l'élite des productions de tous les pays et certaines de cylindrée infiniment plus forte.



Dans sa catégorie, en outre, Panhard se heurtait à un lot très important de DKW 896 cm³ dont les extraordinaires qualités sont unanimement et justement reconnues.

En venant à bout de ces adversaires redoutables, Gillard, Dugat et leur Panhard, on réalise un exploit de valeur qui atténue quelque peu l'amertume que peut causer aux milieux sportifs français, l'échec général enregistré dans ce 25^{ème} Rallye.



Louis Chiron dit par ailleurs que cette nouvelle formule s'est révélée satisfaisante.

En effet, le circuit de 325 kilomètres en montagne fut l'épreuve reine dans le classement du fait qu'elle y joua un rôle déterminant.

Après le premier test de Gap à Monaco qui permit dès l'arrivée de faire un classement véritable, après l'accélération / freinage qui confirma en gros, ce premier classement, l'épreuve de montagne, véritable récital de courses de côte particulièrement difficile, apporta les modifications et le classement quasi-définitif que l'ultime épreuve finale de vitesses-performance ne put guère modifier.



On vit ainsi une véritable sarabande des places acquises s'opérer.

Tel comme Marang et sa 15 cv Citroën, qui était premier passa 10^{ème}, tel autre comme Hopfen et sa DKW qui était 2^{ème} se retrouva 84^{ème} ! Un autre comme Appleyard, avec sa Jaguar de 11^{ème} passa à la 83^{ème} place.

Cependant Schok et sa Mercedes se hissait de la 15^{ème} à la 5^{ème} place qu'il conservait par la suite.

Galsonides et son Aston-Martin revenait de la 19^{ème} place à la 7^{ème}, Harper et sa Sunbeam passaient de la 26^{ème} place à la 9^{ème}, tandis que José Berha, le frère de Jean, avec sa DKW, venant de la 49^{ème} place, s'installait à la 15^{ème}...

On entrevoit ainsi le rôle primordial qu'a joué – avec le parcours imposé à contrôles secrets de Gap à Monaco- le circuit de montagne : l'intérêt qu'il a présenté et qu'il présentera dans l'avenir, donnant au Rallye l'indispensable aspect sportif qui lui manquait jusqu'à ce jour.

Da l'avis unanime des concurrents, cette nouvelle formule s'est révélée pleine d'attraits et sans risques considérables. Mais, avec cette accentuation du côté plus sportif et dangereux, il faudra songer à fermer les routes pour que les concurrents se lâchent vraiment.

C'est ce qui sera fait dans les années à venir et permettra ainsi au Rallye de Monte-Carlo de devenir une véritable épreuve de sport internationale.



1. MALLING-FADUM (Sunbeam 2.267 cm³), 405.996 points ;
2. GIL-LARD-DUGAT (Dyna Panhard 850 cm³), 430.625 pts ;
3. GERDUM-KUHLING (Mercedes 220 2.195), 442.667 pts ;
4. BURGESS-EASTON (Ford-Zéphyr 2.262), 457.824 pts ;
5. SCHOCK-MOLL (Mercedes 220 2.195), 460.981 pts ;
6. LIER-ZIEGLER (Lancia Aurelia 1.991) ;
7. GATSONIDES-BECQUART (Aston-Martin 2.922) ;
8. ADAMS-MCMILLEN (Jaguar 3.442) ;
9. HERPER-HUMPHEY (Sunbeam 2.267) ;
10. MARANG - MANOUKIAN (Citroën 15 CV 2.867) ;
11. Mmes VAN DAMM-HALL (Sunbeam 2.267) ;
12. HARTLEY-KARLSSON (Ford-Customline 3.916) ;
13. MEIER-LUBA (D.K.W. 896) ;
14. S. et T. ALLARD (Ford Zodiac 2.262) ;
15. BEHRA-BOULAN (D.K.W. 896) ;
16. Mmes POCHON-HONORE (Alfa - Romeo T.I. 1.884) ;
17. Mmes MITCHELL-VAN STRIEN (Daimler Conq. 2.433) ;
18. LANGESTRAAT-BA-

LES AUTRES PANHARD :

Class.	Numéros	Equipages	Voitures type
19	253	<u>Langestraat Izaak A. - Barendregt Klaas S.</u>	Panhard Dyna Z 850
28	305	<u>Pelletier Jean - Baumert Charles</u>	Panhard Dyna Z 850
66	333	<u>Parucci-Agarrat Maurice - Martin Maurice</u>	Panhard Scaglioni
180	258	<u>Harlaar Christiaan - Pijper Klaas</u>	Panhard Dyna Z 850



Le MONTE CARLO 1956-58

Auteur : Charly RAMPAL

Le Rallye Monte-Carlo de cette année pourrait être divisé en trois épreuves distinctes; la première consistait en un long et fatigant trajet à travers l'Europe, facile et à la portée du pilote de rallye amateur le plus brut, le second impliquait une course régulière de Paris à Monte-Carlo, au cours de laquelle les conditions et les horaires devenaient de plus en plus difficiles et la troisième et dernière partie était une « Targa Florio » libre sur une route de montagne de 150 milles, dans laquelle le conducteur et la voiture devaient donner tout ce qu'ils avaient.

Au total, 351 voitures étaient prêtes à quitter les différents contrôles répartis dans toute l'Europe et à suivre des itinéraires définis qui convergeaient à Reims, puis suivaient le même itinéraire jusqu'à Paris, où la fiabilité et la section routière du rallye, qui était assez simple, se terminaient.

Pour la plupart des concurrents, les horaires imposés étaient facilement maintenus, il y avait amplement de temps pour des repas rapides, de brèves couchés, des pauses au bord du chemin et, pour une proportion plutôt importante de voitures britanniques, avec du temps pour faire des réparations, des remplacements d'ajustement et, en général, des accessoires.

Il y avait de nombreuses marques, telles que Austin, M.G., Ford, A.G. et Standard, qui ont subi des problèmes avec les composants électriques, les batteries, les amortisseurs, les roues, les freins et ainsi de suite; les victimes typiques étant Mme Mitchell, dont le M.G. était tellement chargé de lampes supplémentaires, de radiateurs, de dégivrateurs, de klaxons, etc., que la dynamo ne pouvait pas faire face et la batterie était à plat, tandis qu'un joint d'huile de l'essieu arrière se rompait et que le capot ne se fermait pas;

l'Easton/Garnier A.C. qui a usé sa suspension, consommé des chocs, avalé son overdrive et détruit ses essuie-glaces; et la Grant/Davis M.G. Magnate, une voiture d'usine avec une carrosserie en alliage et un moteur réglé, qui ruina la dynamo RS et mis à plat sa batterie.

Les ennuis ont donc continué, mais heureusement le temps imparti pour atteindre les contrôles avant Paris était amplement suffisant et la plupart des incidents ont pu rendre visite aux différents agents et faire réparer les voitures, et tout cela en moins de 2.000 miles !

Les partants de Stockholm, voyageant vers le sud via le Danemark, l'Allemagne, la Hollande et le Luxembourg, ont probablement eu le « tour » le plus intéressant, car la majeure partie du chemin à travers la Suède s'est déroulée sur des routes enneigées, ce qui, bien que n'étant pas difficile, était intéressant.

Des voitures de l'est de l'Europe, d'Athènes, de Munich et de Rome, ont été rejointes par le groupe de Paris qui faisait un aller-retour à son point de départ.

Tous ont dû se maintenir un peu sur les autoroutes couvertes de glace en Allemagne, tandis que de Lisbonne, il y avait beaucoup de pluie rencontrée et l'accent était mis sur l'eau en grande quantité.

La course depuis Glasgow était probablement la plus simple du lot, la seule difficulté étant la fatigue due à la conduite continue, mais cela s'appliquait bien sûr à tous les itinéraires.

En arrivant à Paris, les concurrents ont ensuite reçu les vitesses moyennes qu'ils devaient maintenir sur les 600 miles restants jusqu'à Monte-Carlo, en passant par les Alpes Maritimes, de sorte

que le navigateur / chronométrateur devait s'occuper de machines à calculer.

La première étape de cette partie du voyage fut assez facile, le temps alloué à Chambéry étant à la portée de tous les « conducteurs du dimanche ».

Sur ces 600 derniers milles, il n'y a pas eu de pauses dans le voyage, cela étant accompli sans escale à l'exception des contrôles obligatoires.

De Chambéry à Grenoble, les choses sont devenues plus difficiles car la route passait par un col de montagne très étroit pendant les heures d'obscurité et pour ajouter aux dangers, il y avait un peu de brouillard.

Cette section n'était nullement impossible, car 58 concurrents ont respecté le temps et n'ont perdu aucun point, mais le moindre relâchement de la concentration, en particulier avec les voitures de faible puissance, signifiait prendre du retard avec la perte de points qui en résultait.

C'est cette section de toute la partie route du rallye qui a trié les concurrents, une grande partie des inscrits perdant des points, et 30 ont perdu le maximum de 1.900 sur cette piste.

Immédiatement après vint une autre montagne de Grenoble à Die, pas si difficile à condition que le pilote s'y maintienne, puis aux premières heures du matin, à l'aube, il y a eu une section assez facile de Die à Var, où la plupart des concurrents sont arrivés sous un soleil radieux.

Tout cela se déroulait le quatrième jour de route après avoir manqué trois nuits au lit, et bien que la conduite n'ait pas été difficile, la plupart des équipages se sentaient très fatigués et désiraient ardemment un bon lavage et un bon repas.

Avec Monte-Carlo maintenant presque en vue, commençait une courte partie délicate du Col du Rochette, un col de montagne étroit et sinueux sur lequel le comportement exigeait une conduite précise de tous les conducteurs, quel que soit le type de voiture utilisé.

Cette route sinueuse de 45 kilomètres a amené les concurrents au sommet de la colline du Mont des Mules qui descend à Monaco et ils ont eu un test de freinage. Sur les tronçons chronométrés depuis le départ de Paris, les vitesses moyennes ont varié pour la classe de voiture, divisée en deux groupes, les voitures de tourisme standard et non standard,

Il était assez évident qu'il n'était pas payant de faire rouler une voiture Gran-Turismo ou une berline normale qui chauffe, surtout si vous étiez repoussé sur la dernière section, qui était très étroite.

Le système consistant à donner aux conducteurs leur vitesse moyenne consistait à citer le nombre de secondes autorisées par kilomètre, le total pour chaque section étant connu.

Naturellement, lors de l'ascension du flanc de la montagne, il y avait une tendance à prendre plus de temps que le temps autorisé par kilomètre, surtout si vous étiez par une voiture plus lente, ce qui signifiait que le navigateur devait faire des calculs rapides pour trouver l'augmentation sur le temps défini lors de la descente de l'autre côté.

Pour conclure le tronçon de route, un temps a été pris pour une descente à travers deux virages en épingle à cheveux, sur une distance d'environ 1.000 mètres et en s'arrêtant entre deux lignes.

Prises dans leur ensemble, les deux premières parties du Rallye Monte-Carlo 1956 ne pouvaient pas être considérées comme difficiles, surtout pour un pilote raisonnable avec un semblant de bonne voiture.

Quiconque avait trouvé difficile le départ de Paris devait être un pilote terrible ou bien avoir une voiture pathétique, tandis que la section reliant Paris à Monte-Carlo n'était qu'un jeu de dé pour ceux qui avaient des voitures inadaptées, qu'elles soient grandes et sans puissance, sous-alimentées, mal équipées ou mal préparées.

Bien que l'itinéraire des épreuves de montagne ait été connu à l'avance, les vitesses moyennes requises pour les différentes classes et catégories avaient été gardées secrètes jusqu'au moment du départ.

En général, les conditions météorologiques semblaient assez favorables, mais même ainsi, il était évident dès que les concurrents ont reçu les horaires que ce trajet de 150 milles à travers les montagnes allait être un Mille Mile miniature.

Les pilotes continentaux n'ont pas été sans problèmes, car une Dyna-Panhard 54 n°239 s'est renversée, brisant toutes les vitres. .. précipiter le toit et déformer une roue;

Elle a été remise dans le bon sens et a pu continuer à une vitesse constante.

Le classement final de l'ensemble du rallye a été réglé sur les points perdus pendant les trois parties de l'épreuve, mais le système utilisé était quelque peu compliqué.

Certains malheureux, comme Mme Johns et Bremner, qui ont tous deux abandonné leurs voitures pour tenter de faire le test final, ont perdu 40 places ou plus, tandis que d'autres qui n'étaient pas en mesure de commencer le test de montagne malgré leur qualification,

En raison d'une assez bonne qualité de son déroulé avec une absence de glace ou de neige sérieuse, le 26e Rallye de Monte-Carlo s'est avéré relativement facile et le succès ou l'échec dépendait d'un chronométrage précis lors du test de 600 miles entre Paris et Monte-Carlo, aidé et encouragé par une conduite habile lors de la dernière épreuve du circuit de montagne.

LES PANHARD ENGAGEES CLASSEES PAR NUMERO DE DEPART

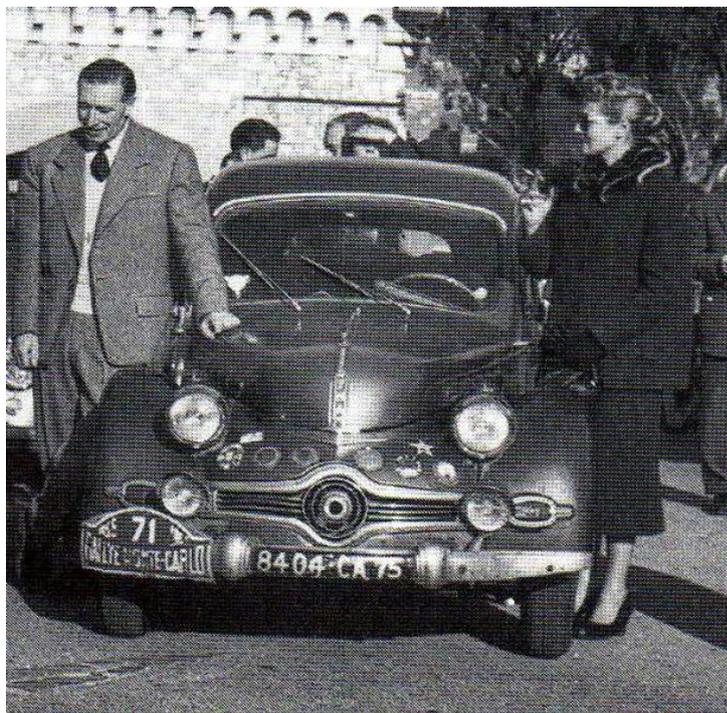
La n°52 de Jean Gasau/Manuel Tarol = 156^{ème}



La n° 66 de Maurice Parucci / Maurice Martin sur Panhard Dyna, = 30^{ème}



La N° 71 René Cotton / Jacques Leclere sur Dyna-Panhard, = 22^{ème}



La N° 112 Yves Auriacombe / Mazel sur Panhard Dyna, = 155^{ème}



La N° 267 Claude Laurent / Roger Masson sur Panhard Dyna, = 24^{ème}



La N° 121 Lucien Dore / Guy Meneau sur Panhard Dyna, 41^{ème}



La N° 330 Per Malling / Einar Jensen-Lund sur Panhard Dyna 55, = 9^{ème}



La N° 239 Roger Dugat / Georges Gillard sur Panhard Dyna 55, = 11^{ème}



1957 : pas de Panhard à ma connaissance.

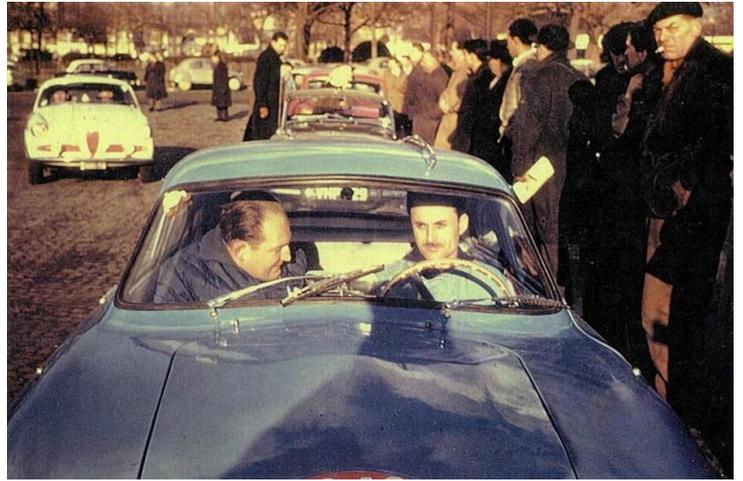
1958 : 3 PANHARD

La N° 300 de Roger Dugat / Georges Gillard sur Panhard Dyna 55, = abandon

La N° 332 de G. Ferrier/Arnzud sur DB-Coach = abandon



La n° 342 de Guilhaudn / Rey sur DB-coach = pas classée



Le MONTE-CARLO 1959

Auteur : Charly RAMPAL

En ce début d'année 1959, le Rallye de Monte-Carlo est la « grande aventure » pour la plupart des aficionados de sport automobile.

Surtout si on pense aux concurrents britanniques (103 quand même) qui faisaient feu de tout bois sur leur Austin, Riley, Sunbeam, Wolseley et autre Berkeley qui ont déferlé sur les routes plus ou moins difficiles que l'organisateur leur avait proposées.

Les 29 concurrents allemands, tout aussi éclectiques, avaient engagés : des Volkswagen, des Borgward, des Lloyd, des NSU et même une Mercedes diesel.

On était loin des BMW, Audi d'aujourd'hui !

Du côté français (70 engagés) nous retrouvons le lot habituel des voitures de tourisme de cette époque, comme l'équipe SIMCA :

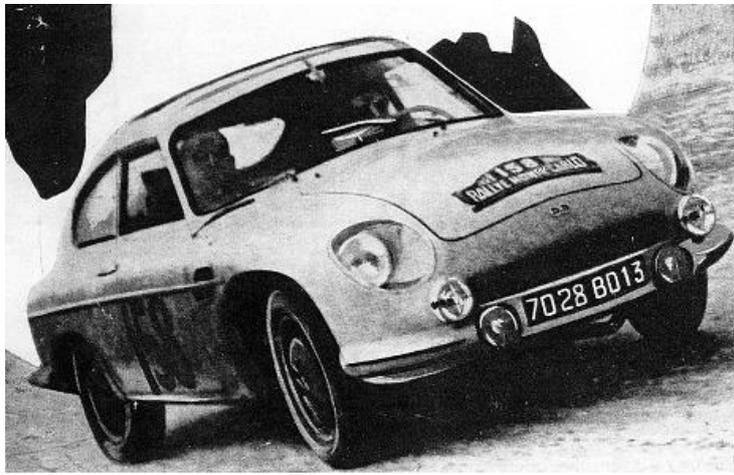


dont se détachait nettement les Citroën, parmi celles-ci, les trois spéciales Ricou attisaient la curiosité.



Côté Panhard, on comptait la participation de 3 DB-HBR et de 3 Dyna Z.

Mais ce furent les provençaux Surles et Piniers avec leur Coach DB Qui se montrèrent les plus brillants.:



De l'avis de la majorité, les routes ne furent pas très difficiles cette année là.

Jusqu'à Chambéry peu de problèmes et les abandons qu'on enregistra furent tout à fait fortuits.

Après Chambéry, la musique changea de ton et, jusqu'à Grenoble (par les cols dy Granier, de Cucheron et Porte), il fallu quand même compter avec des routes verglacées et enneigées même si celles-ci ne présentaient pas de problèmes important. Néanmoins, les pénalisations allaient bon train, qu'il faut attribuer à la fatigue des concurrents, génératrice de distraction...

C'est la fatigue aussi qui provoqua dans la journée de mardi, quelques accidents, assez graves pour les pilotes, dont la sortie de route de Stoddart-Burn dans la région de Die, qui vit ce dernier transporté à l'hôpital. A St Agrève la voiture 114 des britanniques Haddow et Paterson fit plusieurs tonneaux. Enfin, la 224, de l'équipage féminin Hanbley-Page et Tania Crouch, versa dans un fossé en Italie du nord.

On notera aussi pas mal de voitures abîmées : DKW, Volvo, AC. Quant à José Behra et son coéquipier Roger Nathan-Murat, partis de Varsovie à bord d'une Citroën, ils durent abandonner après avoir percuté la voiture d'un concurrent danois mal arrêté à la sortie d'un pont de Gap.

La première voiture à se présenter à Monaco fut la Volvo n°3 en provenance de Lisbonne, conduite par Ruth-Laudmann (championne d'Allemagne 1958) et Kolwol.

Elle y pénétra à 9h119 exactement.

Derrière eux, les français Augias- Rolland (Peugeot 203), puis Lafabri-Le Bayon, les Portugais Correia Lobo-Serra Ribeiro, qui manquèrent d'ailleurs de se perdre dans la traversée de Digne.

Le roi des malchanceux sera Louis Tavagnier « l'homme à la 403 » qui claqua son joint de culasse dans les faubourgs mêmes de Monaco et c'est en poussant sa voiture qu'il se présenta au contrôle du quai Albert 1er pour annoncer son abandon.

Deux attractions :

- La 2cv Citroën de M. et Mme Langlois, fortement pénalisée certes, mais qui rallia quand même Lisbonne à Monaco.
- Les 3 Vespa 400, mal placées sans doute, mais dont on a pu quand même apprécier la tenue après un Paris-Moscou, Stockholm-Monaco...

Le mercredi 21 janvier 1959, 220 voitures sur les 332 au départ, ont pu rallier Monaco.

Les opérations classiques de contrôle, vérifications, etc... permettent de mettre un peu d'ordre dans les mécaniques et dans les équipages.

Le même soir, à 19h exactement, le départ est donné à la première des 168 voitures qui étaient autorisées à disputer l'ultime épreuve nocturne.

C'est par une nuit d'encre et alors que les nuages menaçant s'amoncelaient sur leur tête que les rescapés du parcours commun Chambéry - Monte-Carlo espéraient l'heure H dans le parc fermé.

La montagne hostile les attendait pour une dernière ronde de 432,5 km, scindée en 7 secteurs à couvrir à des moyennes différentes. Moyennes théoriquement faciles, mais pratiquement difficiles à réaliser, car il fallait compter avec les routes et les cols enneigés ou verglacés, sans compter la brume. De plus, les quelques 2.000 virages de l'itinéraire constituaient un menu particulièrement indigeste pour les pilotes fatigués.

Le premier secteur, d'un développement de 55,600 km, comportait l'escalade du Turini, la moyenne à réaliser étant de 65 km/h. Le deuxième secteur était le plus difficile : 68,400 km à couvrir en régularité absolue, avec un plafond de vitesse de 60 km/h pour les grosses cylindrées et de 53 km/h pour les petites.

Les autres secteurs mesuraient respectivement 66,600, 118,500, 61,800 , 55 km et 5,500 km.

Les vitesses moyennes exigées étaient plus élevées que pour les deux premiers tronçons, mais seul l'avant dernier (55 km) présentait de réelles difficultés, avec une route serpentine surplombant le Piello.

A l'issue de ce dernier circuit de classement, 120 voitures restaient en lice, dont beaucoup portaient des marques indélébiles d'un contact brutal avec le rocher.

Les Anglais Leston-Hopnirk, après un intermède spéléologique dans un ravin, réussirent à exhumer leur Riley et à terminer. Moins heureux furent Lafabrie-Le Bayon et leur ID 19.

Autres malchanceux : les Irlandais Ward-Jollen, sur Simca, pompe à eau cassée, Chavy-Ulleberg, sur Vespa, train avant faussé après percusion d'un rocher, Aury-Giraud-Cabautous sur ID 19, pneus usés, Estager-Dujoncquoy sur DKW, panne d'allumage, Oreiller-Mastoero sur ID 19, freins et pneus hors d'usage, Gastonidès-Becquart sur Triump, phares cassés et pneu AVD à plat, Chiron-Berger sur ID 19, panne d'essence, etc...

En conclusion : il y aura peu d'enseignements à tirer de cette épreuve 1959 et tous ceux qui attendaient les résultats de cette confrontation de voitures de tourisme européennes ont été fortement déçus.

Notons cependant que les trois premières voitures, toutes issues de la série, sont des véhicules de particuliers qui n'ont fait l'objet d'aucune préparation spéciale.

En effet, l'ID 19 de Coltelloni, L'Aronde P60 de Thomas et la DB de Surles, sont des voitures... quelques conformes à celles qui étaient produites quotidiennement.

Classement scratch final :

CLASSEMENT DES DIX PREMIERS DU 28 ^e RALLYE DE MONTE-CARLO			
Equipages	Marque	Pénalisation	Départ
1 ^{er} Coltelloni-Alec	ID normale	308 pts	Paris
2 ^e Thomas-Dellière	Simca-Aronde	330 pts	Paris
3 ^e Surles-Piniers	DB de série	478 pts	Paris
4 ^e Marang-Badoche	DS 19	489 pts	Paris
5 ^e Adams-Mc-Millen	Sunbeam	502 pts	Stockholm
6 ^e Bengtson-Lohmander	Volvo	537 pts	Stockholm
7 ^e Eikelmann-Wencher	D. K. W.	573 pts	La Haye
8 ^e Parkes-Howarth	Jaguar	599 pts	Glasgow
9 ^e Grosogeat-Biagini	D. K. W.	620 pts	Paris
10 ^e Schligler-Berthemey	Dauphine	632 pts	Paris
La Coupe des Dames est remportée par l'équipage Pat Moss - Wisdom sur Austin A. 40.			

LES PANHARD DYNA Z ENGAGEES RESULTATS :

La N° 180 de Lelong Pierre - Delignieres Antoine = 107^{ème}

La N°216 de Fontgalland Tony - Mattras Jacques = 105^{ème}

La N° 205 de Pontier Raymond - Serre Maurice = 176^{ème}

LES DB-PANHARD ENGAGEES RESULTATS :

La n°213 de Guilhaudin André - Rey Jacques = abandon

La N°184 de Reverter Estanislaio - Reverter Antonio = abandon

Mais la vedette restera la DB-HBR de Surles-Pinier qui termine 3^{ème} du Général !

