Panhard Racing Team Magazine

14

NARDYNA

Panhard

NARDYNA retrouvée

24CT Compétitions

24 VHC-Maxi 1000

SOMMAIRE

Sujets	Page 2
NARDI et la NARDYNA	Pages 3 à 6
NARDYNA retrouvée	Page 6
La 24CT en compétition	Pages 7 à 10
La 24CT VHC-Maxi 1000	Page 11
PUB 24CT Tour de Corse	Page 12

SUJETS

NARDYNA, La petite italienne sera présentée en France au Salon de Paris en octobre 1953. Sous l'aspect d'un berlinette de petite taille, elle reprend tous les éléments qui ont fait son succès précédent et la mécanique Panhard.

La 24CT dans les Compétitions : La 24 CT n'a jamais eu la prétention de se frotter en compétition aux voitures à vocation sportives pures : elle n'a jamais été faite pour cela. Mais, la tradition Panhard en sport automobile, que ce soit en rallye surtout ou sur circuit occasionnellement, est tenace.

PANHARD RACING TEAM

Nom et statuts déposés à la Préfecture du Var

Rédacteur en chef, auteur, conception de la maquette :

Charly RAMPAL

Objectif :

Rassembler à travers ce magazine numérisé les articles mis en ligne sur le site du même nom et transformés en PDF, afin de pouvoir les conserver indépendamment des risques de casse ou fermeture définitive du site après ma disparition.

A cette occasion, certains articles peuvent être complétés.

Vous pourrez aussi imprimer cette version numérique sur votre imprimante ou la stocker dans un dossier sur votre disque dur (ordinateur ou externe).

La publication de ce magazine est mensuelle et chaque numéro comporte quatre articles variés.

Bien entendu aucune rémunération n'est attachée à ce magazine complètement à ma charge intellectuelle de passionné du monde Panhard dans TOUT son ensemble.

Il est distribué à partir des clubs liès à la mécanique Panhard.

La NARDYNA

Auteur : Charly RAMPAL

Au début des années cinquante, il existait à Bologne, via Monginevro, un petit atelier d'où sortait des petits chefs d'œuvre : les Nardi.
Enrico Nardi est né en 1907 à Bologne.

Elève dissipé et peu enclin aux études, il se passionne très vite pour la mécanique.

Il trouve son premier emploi chez Lancia à Turin. Le jour, il travaille sur des châssis de camion et la nuit, il en étudie la technique.

A l'âge de 25 ans, pendant ses temps libres il construit sa première voiture avec son ami Auguste Monaco.

Elle est équipée d'un moteur JAP de 998cc et d'une boite 5 vitesses et les freins arrière reportés à l'intérieur du châssis.

Avec cette voiture, il écume les courses de côte et se construit une jolie réputation à tel point qu'il tape dans l'œil d'Enzo Ferrari qui décide de l'incorporer comme ingénieur pour s'occuper des voitures Lancia sur lesquelles il courait.

Après la guerre, Nardi quitte Ferrari pour monter sa propre entreprise avec son associé Renato Danese.

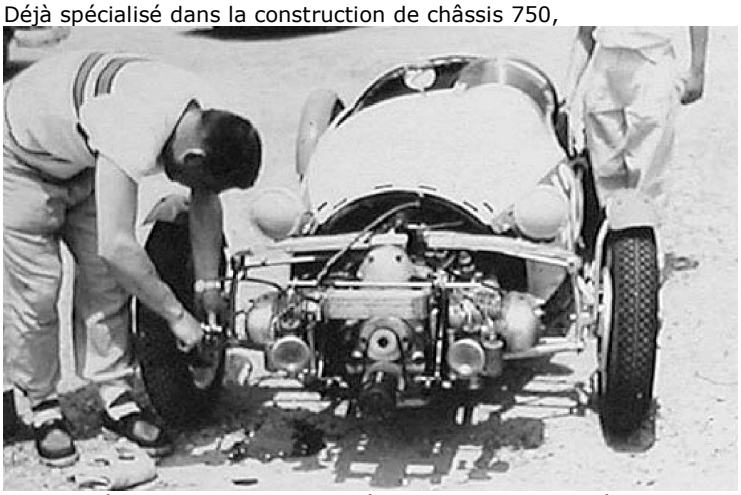
L'association Nardi-Danese va durer de 1947 à 1950.

Ils fabriquèrent de rapides voitures de sport 750, équipées soit d'un moteur flat-twin, refroidi par air comme celui de la BMW soit d'un moteur 4 cyl. de même principe que la Fiat dans un châssis en tubes de métal.

Nardi produisit aussi des voitures de sport dotées d'un moteur Lancia, et en 1955 fabriqua une voiture de sport remarquable pour le Mans, la Bisiluro dont le moteur Giannini à double arbres à cames en tête en dessous de 750 cm3 était monté ainsi que la transmission dans une seule coque.

Pour nous panhardistes, Nardi restera celui qui présentera au Salon de Parsi 1952 un châssis équipé de la mécanique Panhard avec des éléments très innovants et au Salon de Turin au printemps 1953, un très joli coupé.

Déjà spécialisé dans la construction de châssis 750,

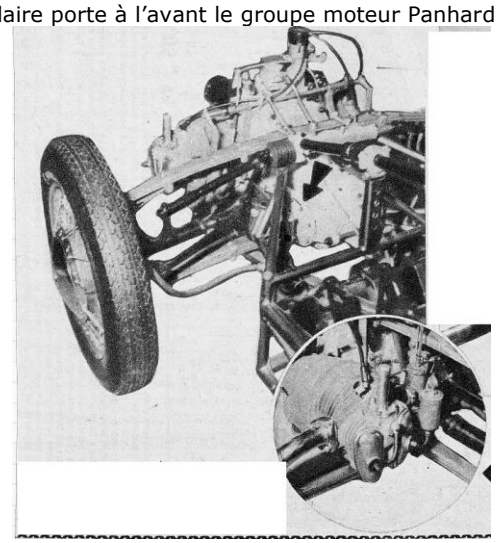


Nardi présente un nouveau châssis pour cette catégorie, mais équipé d'un moteur Panhard.

La reconstruction de ce châssis a permis un gain de poids de 40 kg par rapport à ses réalisations précédentes.

Ce châssis équipera le joli coupé qui sera présenté ensuite et dont le poids total ne dépassera pas 320 kg. Qui dit mieux ?

Le châssis tubulaire porte à l'avant le groupe moteur Panhard.

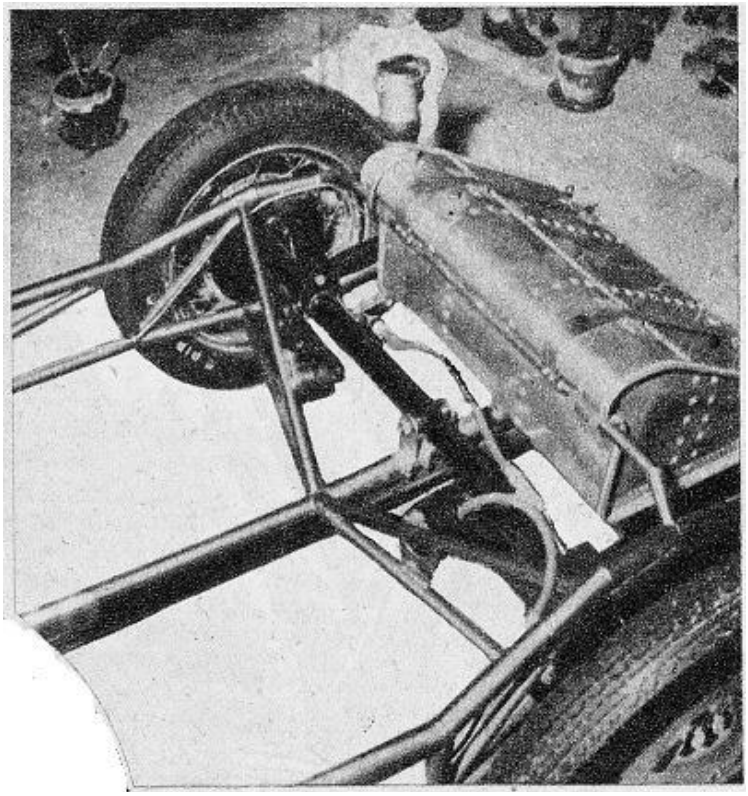


Le carter de chaîne permet de réduite de près de 13 cm le porte à faux original de ce moteur en ramenant ce moteur plus près des roues avant.

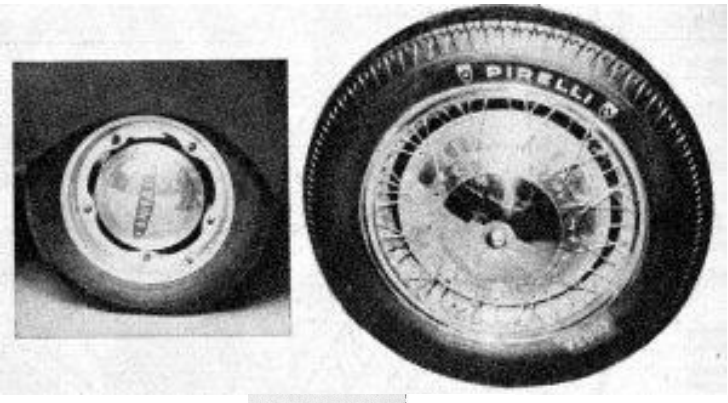
Fidèle à sa technique moto, Nardi a équipé le moteur Panhard de carburateurs dell'Orto de même type que ceux qui équipent les motocyclettes de compétition : le gain de puissance est très appréciable.

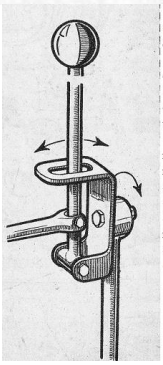
Le train arrière est excessivement simple.

Deux demi-essieux articulés en charnière au centre, sont suspendus par deux ressorts prenant appui à l'arrière et freinés par des amortisseurs hydrauliques Houdaille.



Côté roues, Nardi a enjolivé les jantes d'origine Panhard par ces roues à rayon à la fis robustes et belles.





Pour la commande des vitesse Nardi a simplifié et allégé l'articulation en utilisant un support tubulaire et une petite pièce en tôle pliée qui remplace avantageusement la commande par câble, la rendant ainsi plus directe.

Jean Bernardet, le célèbre ingénieur-journaliste a pu conduire ce châssis sur l'autodrome de Monthléry, dans le cadre de ce Salon de Paris.

Cet essai se déroule au mois de décembre alors que la piste est par endroit encore couverte de givre et de verglas.

Rouler à 140 dans un châssis ouvert aux quatre vents n'est pas une sinécure, mais notre courageux essayeur ne veut pas rater cette occasion.

C'est avec prudence que Jean Bernardet s'y hasarde.

Pour notre plaisir, écoutons-le-nous rapporter ses impressions sur ce fabuleux prototype.

« La confiance revient vite et dès la fin du premier virage, je roule sur la ligne droite des 150 km/h.

Je vais m'installer sur le routier (9 km 181) et les diverses orientations de ses méandres me réservent tantôt une piste sèche, tantôt une patinoire blanche.

Le petit châssis Nardi s'accroche très fort, mais je commence à m'apercevoir que son extrême légèreté nuit à la performance, qui s'annonce cependant très bonne.

En effet, si en sortie de courbe, il m'arrive d'enclencher la seconde, la puissance est trop forte et les roues avant patinent.

Et il ne faut pas appuyer beaucoup pour obtenir ce résultat.
Presque partout, je passe en troisième.

J'accorde un bon point à cette petite voiture pour sa tenue de route dans la grande courbe des Biscornes.

J'ai recommencé plusieurs fois l'expérience et chaque fois je n'ai pas révélé la moindre dérobade.

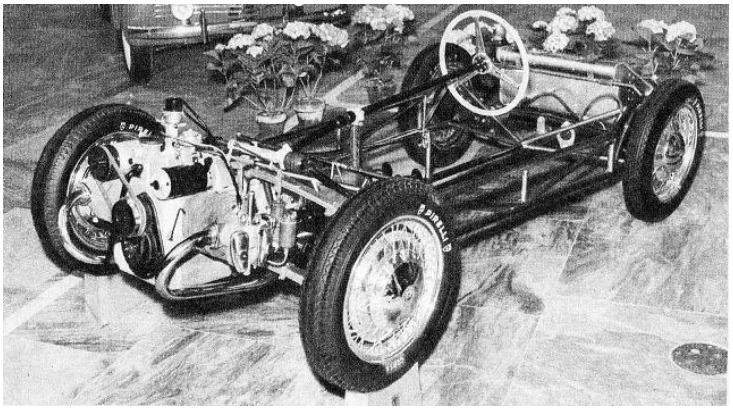
Petit à petit, avec la confiance, j'en arrive à passer très vite même sur les courbes gelées.

Cette étude des possibilités de la voiture terminée, je décide d'effectuer deux tours au maximum en tenant compte de l'état de la piste.

Le départ étant donné en plein épingle des deux ponts, j'effectue un premier tour en 5'34, ce qui représente des moyennes de 98,371 et 98,960 km/h.

Ces temps ne représentent évidemment pas un maximum vu les conditions de cet essai. Il n'est pas téméraire d'avancer que les 105 km/h de moyenne seront possible sur le routier.

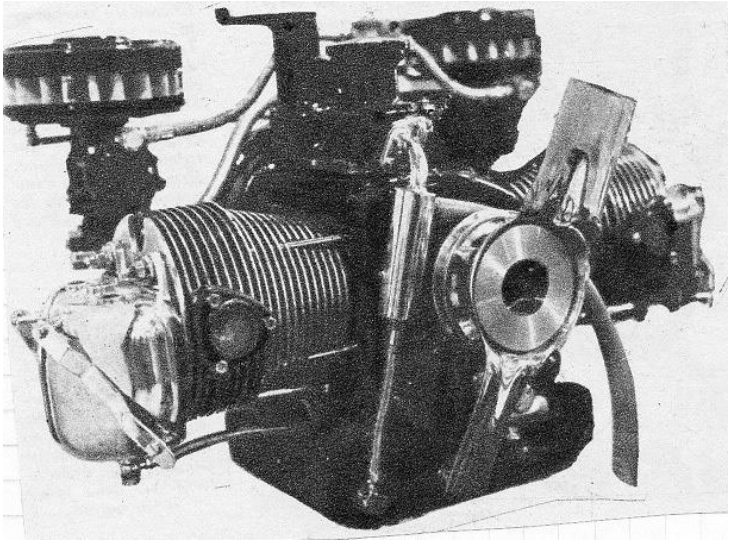
C'est avec plaisir que nous voyons les petites Nardi introduites en France et c'est encore avec plus de plaisir que nous les verrons en confrontation avec les DB sur les circuits d'endurance et dans les épreuves GT. »



LA NARDYNA

La petite italienne sera présentée en France au Salon de Paris en octobre 1953 (photo page 3).

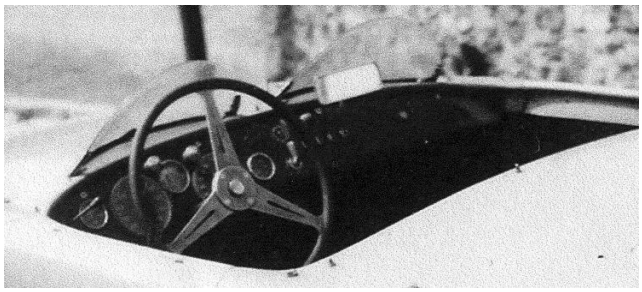
Sous l'aspect d'un berlinette de petite taille, elle reprend tous les éléments précités au niveau du châssis, de la mécanique



et de la suspension.

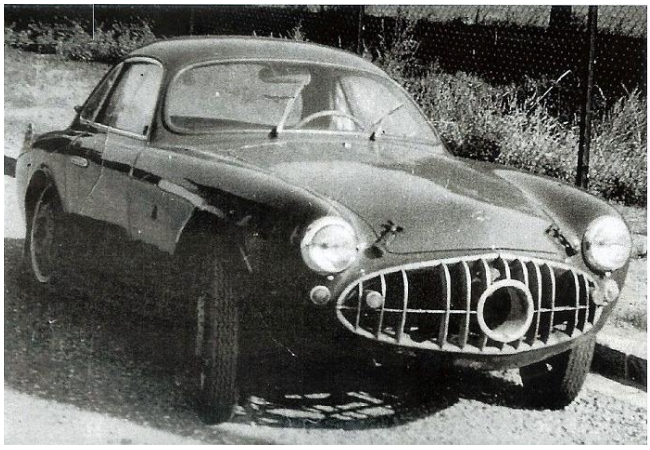
Sa ligne est très agréable et sa calandre particulière sera reprise sur la barquette :

Le tableau de bord est complet, fonctionnel et digne d'une sportive.



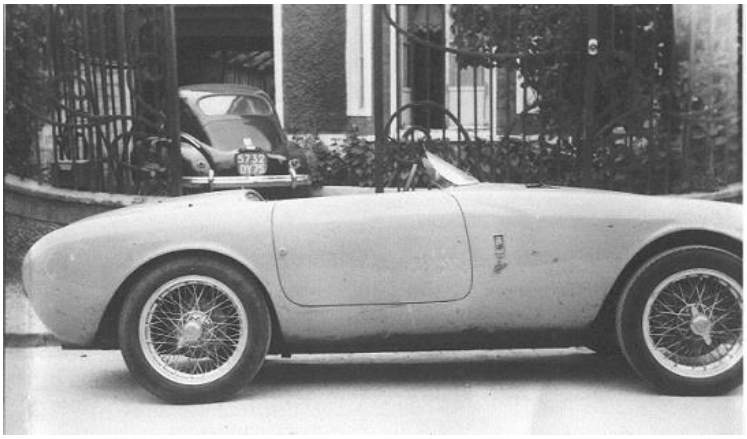
Evolution cde la barquette

Aujourd'hui, un exemplaire de cette magnifique et rare voiture est revenu en France.
On la voit ci-dessous en photo d'époque :

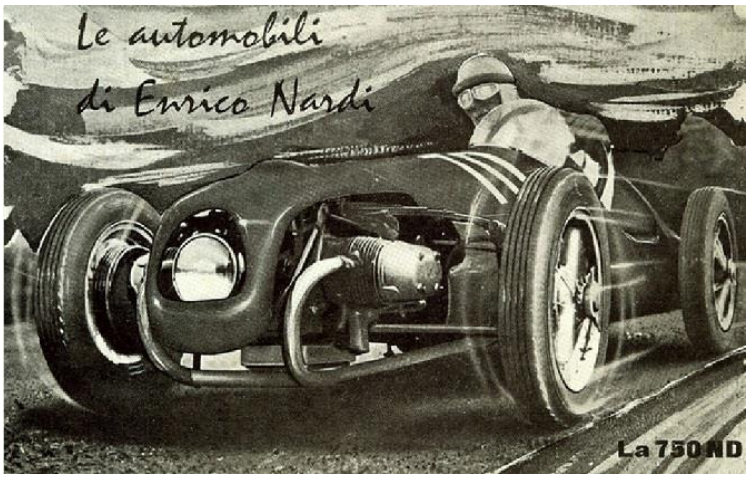


Les travaux de restauration vont commencer

La calandre si spécifique a été retrouvée…



Vu de l'arrière, on remarque l'embryon des petits feux caractéristiques en bout d'aile arrière



En France, on connait surtout NARDI pour ses célèbres volants !

La 24CT en compétition

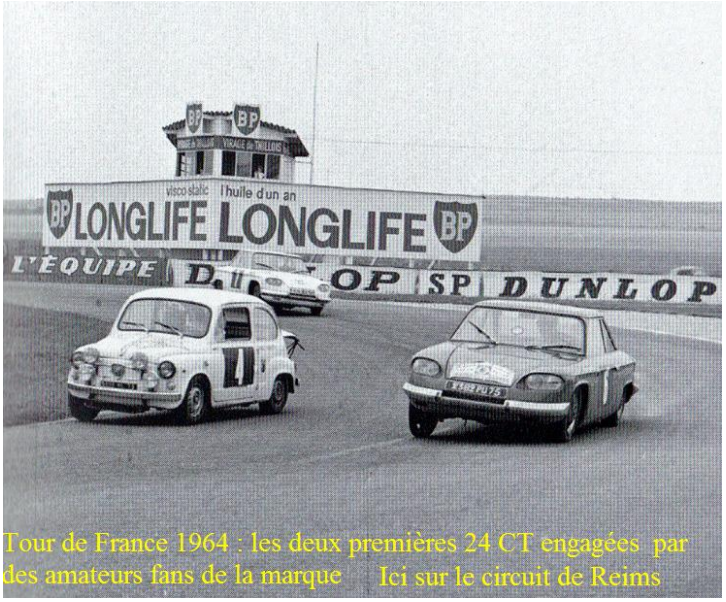
Auteur : Charly RAMPAL

La 24 CT n'a jamais eu la prétention de se frotter en compétition aux voitures à vocation sportives pures : elle n'a jamais été faite pour cela.

Mais, la tradition Panhard en sport automobile, que ce soit en rallye surtout ou sur circuit occasionnellement, est tenace.

Dépassée sur le plan des performances pures par rapport à la concurrence du moment, la 24 CT allait néanmoins faire bonne figure dans les épreuves routières où ses qualités de tenue de route allait compenser son manque de puissance, mais aussi grâce au pilotage d'amateurs qui y croyaient et se battaient avec la rage du désespoir !

C'est ainsi que les premières traces de la 24 CT en rallies apparaissent dès 1964 : rallye Mistral, Tour Auto principalement.



Tour de France 1964 : les deux premières 24 CT engagées par des amateurs fans de la marque Ici sur le circuit de Reims

Leur participation par des amateurs se poursuivra en 1965, par le rallye de l'Ouest.

Mais Ô surprise, le service compétition de Citroën, dirigé à l'époque par René Cotton, engagea trois 24 CT de série au Tour de Corse suite au forfait des DS21 en attente d'homologation : histoire de tenir les pilotes aux chevrons sous pression !

A l'arrivée René Cotton n'en revenait pas : la petite PL mal aimée se classa 11ème au général et 6ème dans la catégorie Tourisme (normale et améliorée), mais victorieuse dans sa classe jusqu'à 850 cc.

Pourtant pour ceux qui connaissent les routes de l'Ile de beauté, personne n'aurait parié un copeck sur notre 24.

Il faut dire qu'elle était pilotée par un équipage hors pair qui laissera une trace indélébile à nous panhardistes sportifs : Jean-Claude Ogier et Lucette Pointet.

Une superbe 24 CT blanche sautant de virages en virages avec une aisance remarquable : 18.252 virages à 60 de moyenne = une folie !

Sur 82 concurrents engagés, seuls 18 terminèrent l'épreuve dont notre 24 ! Qui a dit fragile ?

Les deux autres 24 CT engagées eurent moins de chance. Celle de Verrier / Pasquier terminera mais hors du temps imparti suite a des ennuis de freins dus à une rupture accidentelle d'une canalisation.

Enfin, celle pilotée par Lelong abandonnera suite à l'éclatement du disque d'embrayage.

Ragaillardi par ces prestations époustouflantes, René Cotton n'a pas voulu interrompre la spirale gagnante de la 24 CT.

Une publicité sur cette victoire inattendue, marquera le début officiel en rallye.

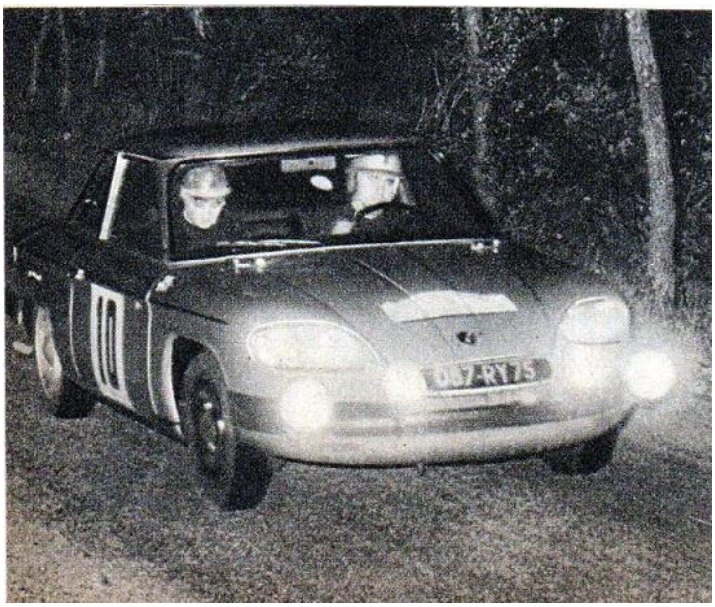
1966 : L'ANNEE DE TOUTES LES VICTOIRES

3 semaines plus tard, trois 24 CT étaient engagées au IXème Critérium des Cévènnes, dont une d'usine bien entendu pilotée par notre duo de choc : Ogier/Pointet.

24CT d'Ogier-Pointet Critérium des Cévènes Photo Courath

Cette fois-ci , c'est la neige qui est au rendez-vous. Qu'importe, la 24 CT est polyvalente.

Ogier/Pointet remportent leur classe dominant de bout en bout les Saab et autres 1093, etc…



Suivront la 24 CT de Massoulier/Perekof et celle de Ribard/Vason, 5ème de sa catégorie.

Puis ce sera le rallye des Routes du Nord avec son décor : pluie et brouillard (et même « nuits et brouillard »).

Une troisième sortie officielle Cotton y croit encore, malgré la présence attendue des DS21 officielle, il engage la 24 CT devenue « usine » ! Mais c'est Bernard, le frère de Jean-Claude Ogier qui remplace Lucette Pointet.

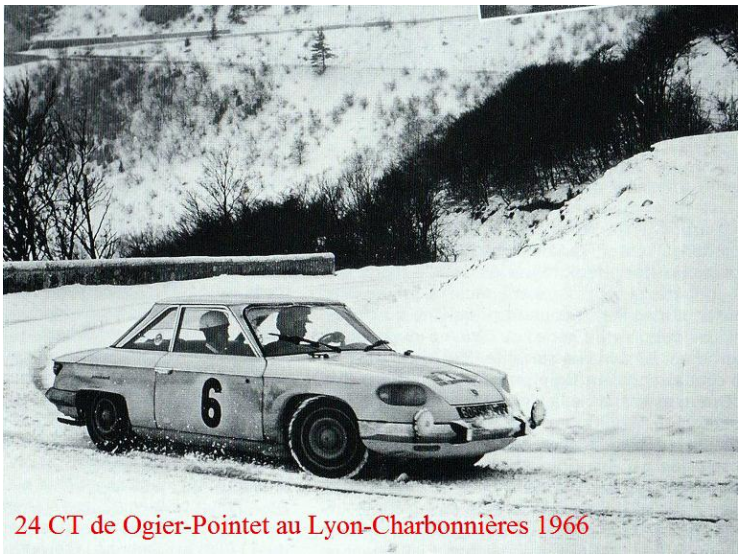
Nouvelle victoire de classe suivi de peu par l'autre CT engagée et pilotée par le tandem Lelong/Bagrit (vous savez, celui qui engageait régulièrement sa 24CT à Monthléry et dont je vous en ai raconté toutes les péripéties dans la rubrique « Compétitions »- « Circuits » - « Monthléry et Panhard avant le VHC » ! Bon je vous joins la photo pour vous rafraîchir la mémoire.

24 CT de Bagrit à Monthléry 1966

Pourtant le sort n'avait pas épargné la famille Ogier : victime d'une crevaison du pneu arrière droit au dé »but de la spéciale de Couplevoie, ils ont du poursuivre leur route en l'état couvrant l'étape de 3 km, en 3mn et 6 secondes ! Bon ce n'était que le pneu arrière, mais quand même !

Puis, ce fut Lyon-Charbonnières-Stuttgart-Solitude, encore du solide ! Pour l'occasion Jean-Claude retrouvait Lucette.

La neige tombait en abondance et la petite 24 CT allait démontrer toutes ses qualités de tenue de route et d'agilité sur ce terrain glissant, écœurant ses concurrentes une par une !



24 CT de Ogier-Pointet au Lyon-Charbonnières 1966

Elle terminera 5ème du Général voitures de série et 10ème du scratch tous groupes confondus : un exploit ? Non une habitude !

24 CT Ogier / Pointet 10ème du Général au Lyon-Charbonnières 1966

Citroën n'en revenait pas et en redemandait pour la semaine suivante !

Au tour du rallye de l'Ouest de reconnaitre les qualités de la petite 24 CT d'usine. Victoire en classe 850 après 864 km et 6 courses de côté et victoire au général à l'indice en Tourisme de série !

Pourtant l'opposition fut sévère en la personne de Buchet (non, pas Robert !) sur une Fiat 850 particulièrement « Abarthisée ».

Après un break de 6 semaines bien mérité, la 24 CT de Ogier / Pointet a de nouveau des fourmis dans les jantes : on ne la retient plus !

La voici en mai 1966 toujours, au départ du rallye de Lorraine : 776 km de routes sinueuses à travers la Vosges. Brouillard, pluie, neige : la 24 CT va se régaler sur les 86 km de spéciales.

Ogier et sa 24 CT vont réaliser un nouvel exploit, bien sûr en se classant en tête de sa catégorie (c'est devenu un lieu commun !), mais en remportant non seulement l'indice en Tourisme de série, mais aussi le classement général des voitures de Tourisme de série devant des voitures prestigieuses et bien plus puissantes : Ford Mustang, Cortina-Lotus, Alfa GTA, R8 Gordini, BMW 1800 Ti…

24 CT Rallye de Lorraine mai 1966 : l'exploit de Jean-Claude Ogier

Au Général scratch, il est 7ème… C'est pas fini… cerise sur le gâteau, , il s'offre la victoire absolue lors de l'épreuve de vitesse de la route des Crêtes, la plus longue de toutes sur 21 km !

Une seconde 24 CT participait à l'épreuve avec comme équipage Mermond/Mangin : elle terminera l'épreuve à la 37ème place.

Moralité : une 24 CT très bien conduite peut jouer les premiers rôles, Ogier était de ceux-là.

Citroën n'en démord pas du bienfait des 24 CT. Le 9 juin, la maison de Javel engage 4 voitures au rallye de Genève : 2 DS 21 et deux 24 CT.

Qui dit Genève dit circuit de 1.850 km à travers les Alpes.

Jean-Claude Ogier est de nouveau associé à son frère Bernard. Leur 24 CT remporte la classe des voitures jusqu'à 1000 cc, mais surtout une troisième place au Général.

Rallye de Genève 1966 : la 24 CT des frères Ogier : 3ème au Général

Lucette Pointet a pris le volant d'une autre 24 CT assistée par Jacqueline Fougeray : elles remporteront la coupe des Dames et se classeront 11ème au Général.

On est déjà en juillet 1966 et la belle saison sportive de la 24 CT usine se terminera les 9 et 10 avec le rallye du Mont Blanc.

Et ce n'est même pas son pilote fétiche, Jean-Claude Ogier, qui la pilotera pour la dernière fois. Blessé aux 24h du Mans, c'est Guy Verrier qui le remplacera assisté par J-C Syda.

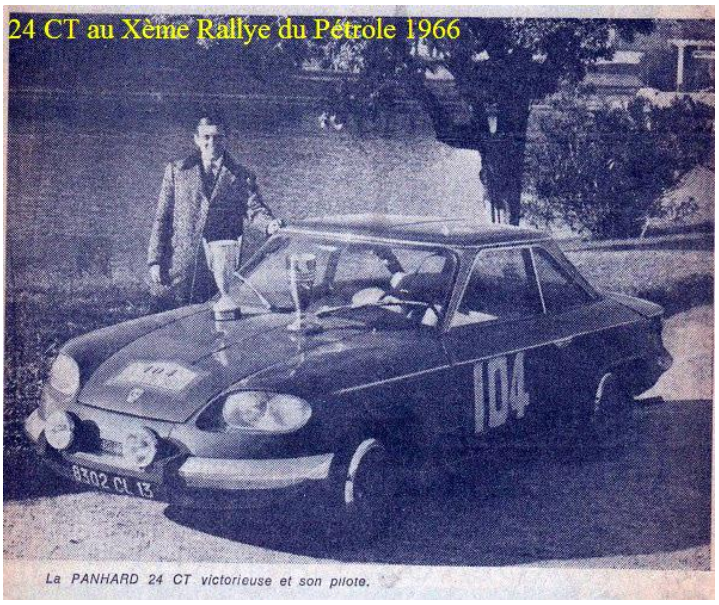
Une dernière victoire de classe en 850cc, mais finira 6ème au Général, malgré un choc avec un rocher pendant la course de côté de St Félix.

Le bilan de la 24 CT officielle est sans faille : 9 participations et 9 victoires, surtout avec J-C Ogier.

Dépassant les prévisions les plus optimistes, la 24 a démontré au cours de ces épreuves très difficiles, toutes ses qualités routières.

LES AMATEURS NE SONT PAS EN RESTE

C'est ainsi qu'au Xème rallye du pétrole que Despointes, pilote de l'Ecurie Compétition-Méditerranée, a remporté au volant d'une 24 CT strictement de série, la victoire dans la catégorie scratch et GT national. Cette voiture est la propriété de M. Dauphin, agent Panhard à Martigues.



La PANHARD 24 CT victorieuse et son pilote.

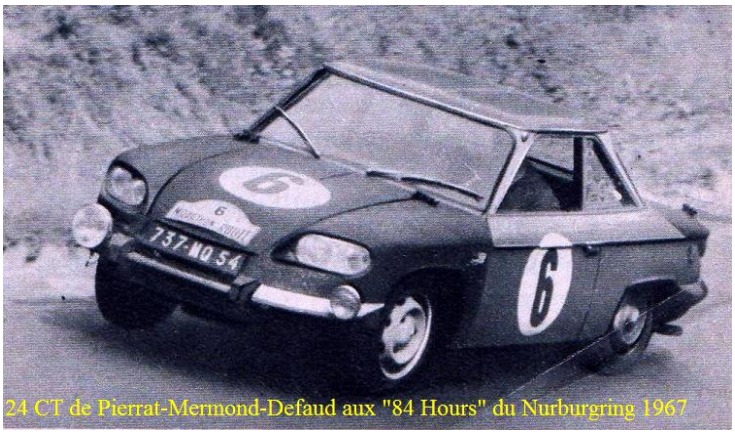
Quelques autres photos au hasard…

1er Rallye national de Cannes

1er RALLYE NATIONAL DE CANNES

« 84 Heures du Nurburgring » (oui 84, pas 24 !), sorte de Marathon de la route sur le célèbre et dangereux circuit allemand : une 24 CT pilotée par Pierrat-Mermond-Defaud terminent 9ème du général avec 268 tours et 4ème en régularité.

43 partants en moins de 1000 cc et 13 classés



24 CT de Pierrat-Mermond-Defaud aux "84 Hours" du Nurburgring 1967

Il nous restera à voir la 24 dans les épreuves « Economy Run », mais c'est une compétition d'un autre type qui fera l'objet d'un article à part.

Quelques rassemblements encore comme ici en 1976 à Folembray

Circuit de Folembray en 1976 : un plateau de 24 CT et BT Photo - Michel Fournier 1976

LES ANNEES VHC

Après des années d'oubli, nous voici à la fin des années 80, les courses historiques tentaient de se faire une place officielle en championnat de France de l'âge d'or de l'automobile.

Afin de faire revivre les compétitions des sixties surtout sur les circuits qui demandaient moins de débauches logistiques.

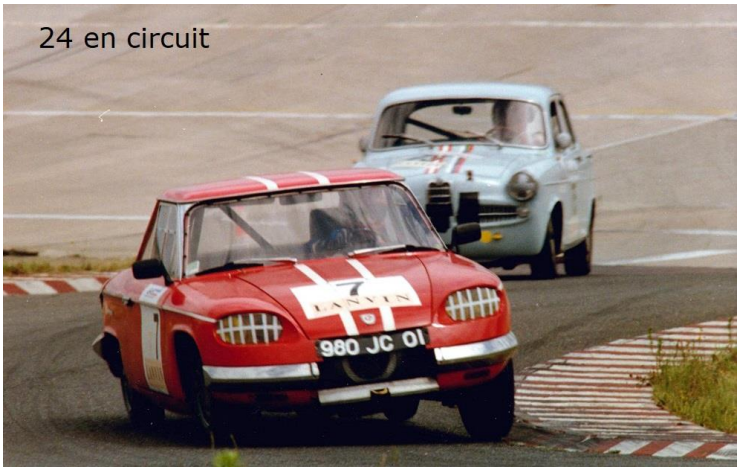
Là encore Montlhéry lança le bouchon avec les Coupes de l'âge d'Or sous la direction de l'ASAVE.

Une aubaine pour redonner vie aux véhicules de compétition de nos 20 ans.

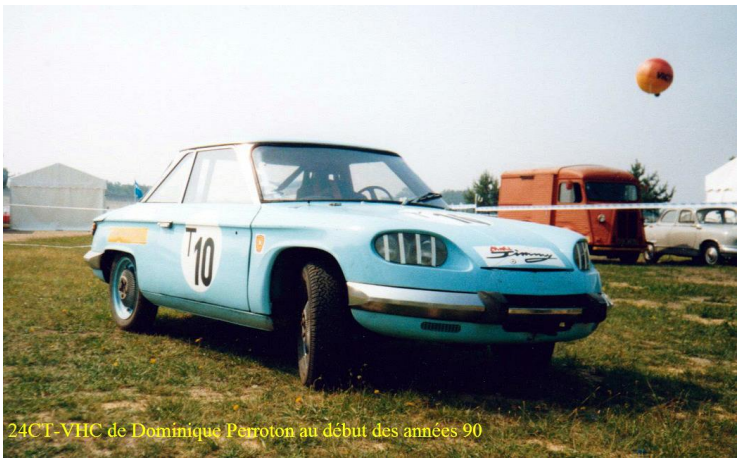
C'est ainsi que je décidais de ma lancer dans la catégorie « Tourismes », avec une 24 CT préparée par le célèbre fanatique Panhard, Georges Philippe dans l'Ain (d'où le 01 sur ma plaque).

De 1990 à 1995, je participais à quelques épreuves clés que je vous ai contées dans la rubrique « VHC-Historique ».

Là encore, je me suis régalé au volant de cette fabuleuse voiture, pourtant pas faite pour les circuits et face à une opposition gratinée !
Elle ne m'a jamais pris en traite et téléphonait toutes ses réactions que je pouvais contrôler avec aisance.
Résultat : 17 coupes de catégorie moins de 1.000, contre Hillman IMP, Fiat 850 Abarth, Austin 850, BMW 700,…

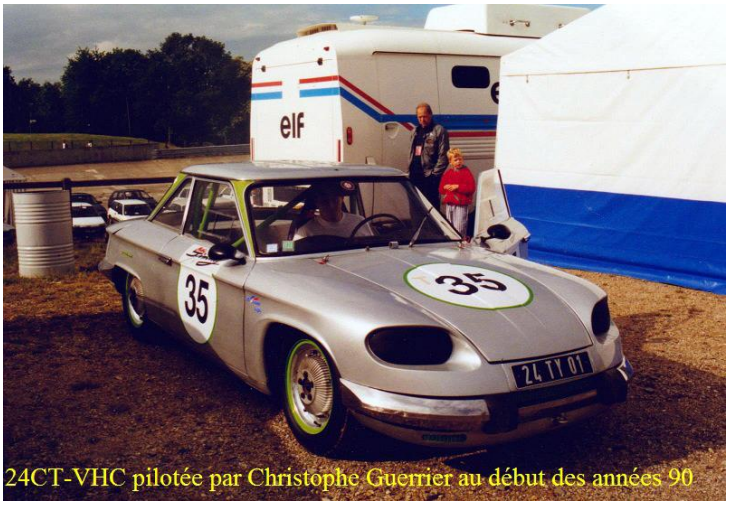


Cette brèche ouverte occasionna la venue d'autres 24 CT comme celle de Dominique Perroton.



24CT-VHC de Dominique Perroton au début des années 90

t surtout, celle très efficace de Christophe Guerrier :



24CT-VHC pilotée par Christophe Guerrier au début des années 90

Aujourd'hui, plus rien ou presque si je fais abstraction des deux années de Maxi 1000 de la 24 CT de Jean-Louis Petitjean.

24CT en Maxi 1000 (2015 et 2016) pilotée par JL Petitjean

D'OU VIENT LE MAXI 1000 ?

Au début du VHC (1989) des courses historiques, les voitures de Tourismes, toutes cylindrées confondues, s'affrontaient dans une disparité de puissance.

C'est ainsi que nous luttions avec nos petits bras contres les reines de la catégorie qui avaient pour noms : Cortina Lotus, Morris Cooper, BMW, Volvo, Alfa, etc…

Notre catégorie des moins de 1000 cm 3 était réduite à sa plus simple expression et nos adversaires se limitaient aux Abarth 1000TC, Hilmann Imp, Austin 850 ou Simca 1000, BMW 700.

Les courses en fin de peloton et jouer aux chicanes mobiles, allaient avoir raison de nos rêves à la Don Quichotte !

C'est alors que conscient de ce besoin de courir « entre nous » fit germer dans la tête de Marc Baudier, l'idée de constituer un plateau de sportives de moins de 1.000 cm3 qui permettrait de courir à moindre frais et de puissance sensiblement équivalente pour offrir un spectacle en nombre et en qualité.

QUI ETAIT MARC BAUDIER ?

Marc Baudier était un passionné de voitures anglaises et il présidait le Triumph Club de France depuis de longues années.

Il était fasciné par les petites cylindrées et notamment par les Spitfire d'usine. Il avait été concessionnaire Honda et avait vendu les premières N600 (dont une court aujourd'hui dans ce plateau), à la fin des années soixante.

Avec l'aide de Honda France, il avait engagé une N600 au Tour Auto en 1992, et c'est à cette époque que lui viendra l'idée du Trophée Maxi 1000 qui sera mis en place en 1995.

Il participera bien entendu aux premières courses avec une Spitfire. Hélas une terrible maladie l'emportera dans sa 58ème année.

Son œuvre va lui survivre grâce aux arguments séduisant évoqués plus haut.

Ce nouveau plateau original et sympathique, trouva vite sa place sans toutes les manifestations VHC des années 90, quel qu'en soit les organisateurs, ASAVE ou TOP.

Hélas, pour nous les précurseurs, c'était trop tard, chacun ayant trouvé une autre voie de satisfaction : Guerrier, Delcros et moi dans le plateau des MEP-Monomill, par exemple.

Ce nouveau plateau baptisé MAXI-1000 allait s'étoffer avec les GT de même cylindrée. C'est pourquoi, Georges et Denise Philippe purent s'y engager avec le DB-LeMans et le CD, trustant les milieux de grille.

Une autre Panhard sous la forme d'une Z1 sera aussi engagée par Echivard qui fit de belles prestations.

Mais le temps passant et les coûts augmentant de manière vertigineuse, nos représentants jetèrent rapidement l'éponge.

LE MAXI 1000 AUJOURD'HUI

Ayant prouvé toute son attractivité, le Maxi 1000 aujourd'hui a trouvé ses lettres de noblesse et atteint sa vitesse de croisière. Il fait parti de ces plateaux que l'on réclame et bien vite il devint un incontournable du championnat de France Historique des circuits.

UNE SEULE 24CT : CELLE DE PEYTITJEAN

C'est en 2015, à partir de la coque d'une 24CT que j'avais achetée pour courir et une banque de pièces, que j'ai revendu à Jean-Louis Petitjean qui se lança dans le remontage et la préparation course pour participer pendant deux ans.

Hélas, devant l'opposition, et les évolutions limitées de la 24CT Jean-Louis a revendu la belle « ricardette », pour revenir à la Traban P50 de Michel Abeille.

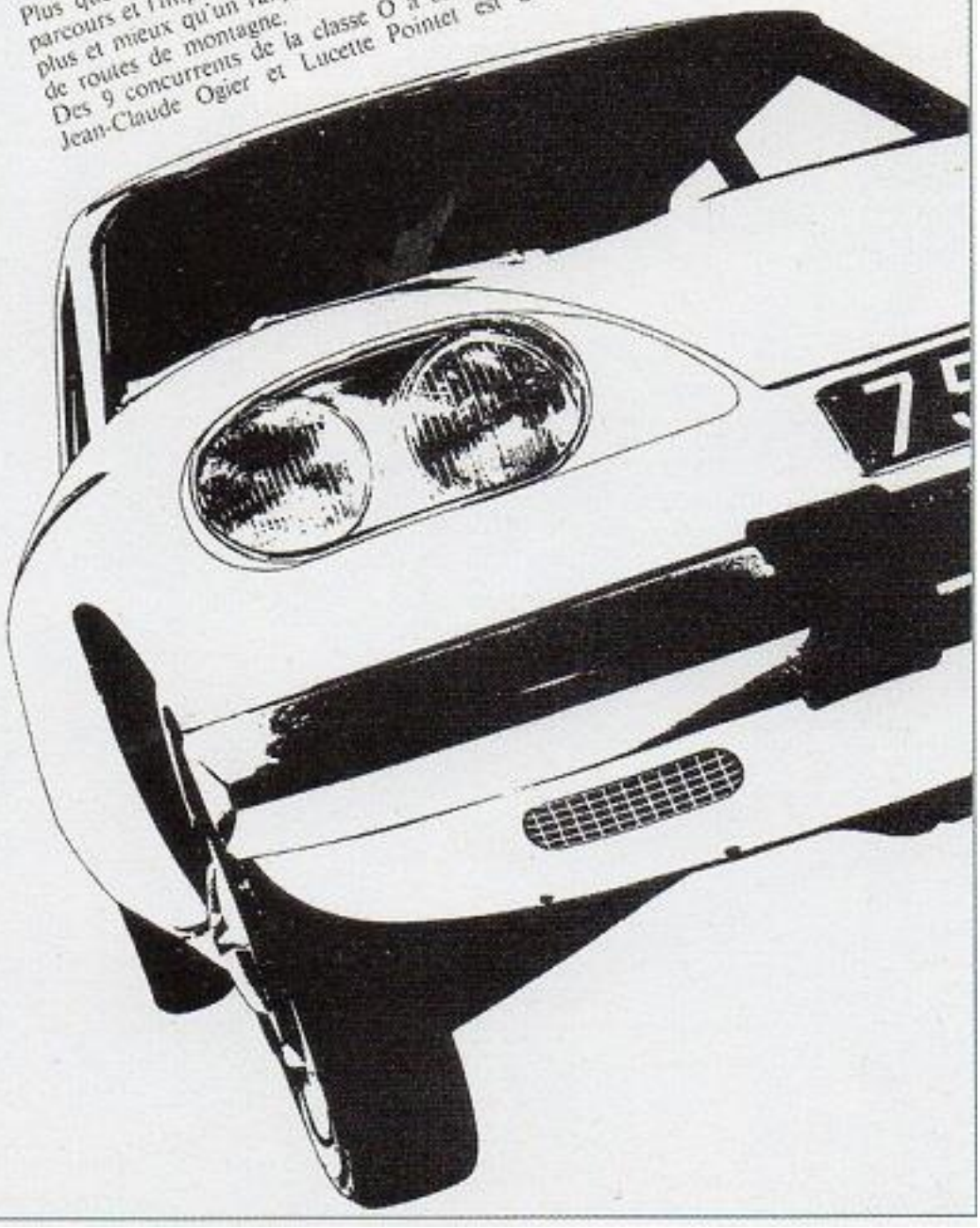
Dommage, car une 24 CT, même limité dans sa préparation : pipe CD, deux double–corps, barre stabilisatrice, suspension surbaissée, et à la limite un 954, elle peut encore tirer son épingle du jeu, même si son poids est un handicap face à un DB-HBR.

TOUR DE CORSE

L'épreuve aux 10.000 virages

1er PANHARD 24 (Classe O à 850 cm³)

Jean-Claude OGIER • Lucette POINTET

Plus que ses épreuves spéciales chronométrées, c'est la difficulté extrême du parcours et l'impossible moyenne de 60 km/h exigée qui font du tour de Corse plus et mieux qu'un rallye : une course de vitesse ininterrompue sur 1.200 km de routes de montagne.

Des 9 concurrents de la classe O à 850 cm³, seule la Panhard 24 pilotée par Jean-Claude Ogier et Lucette Pointet est arrivée dans les temps imposés.