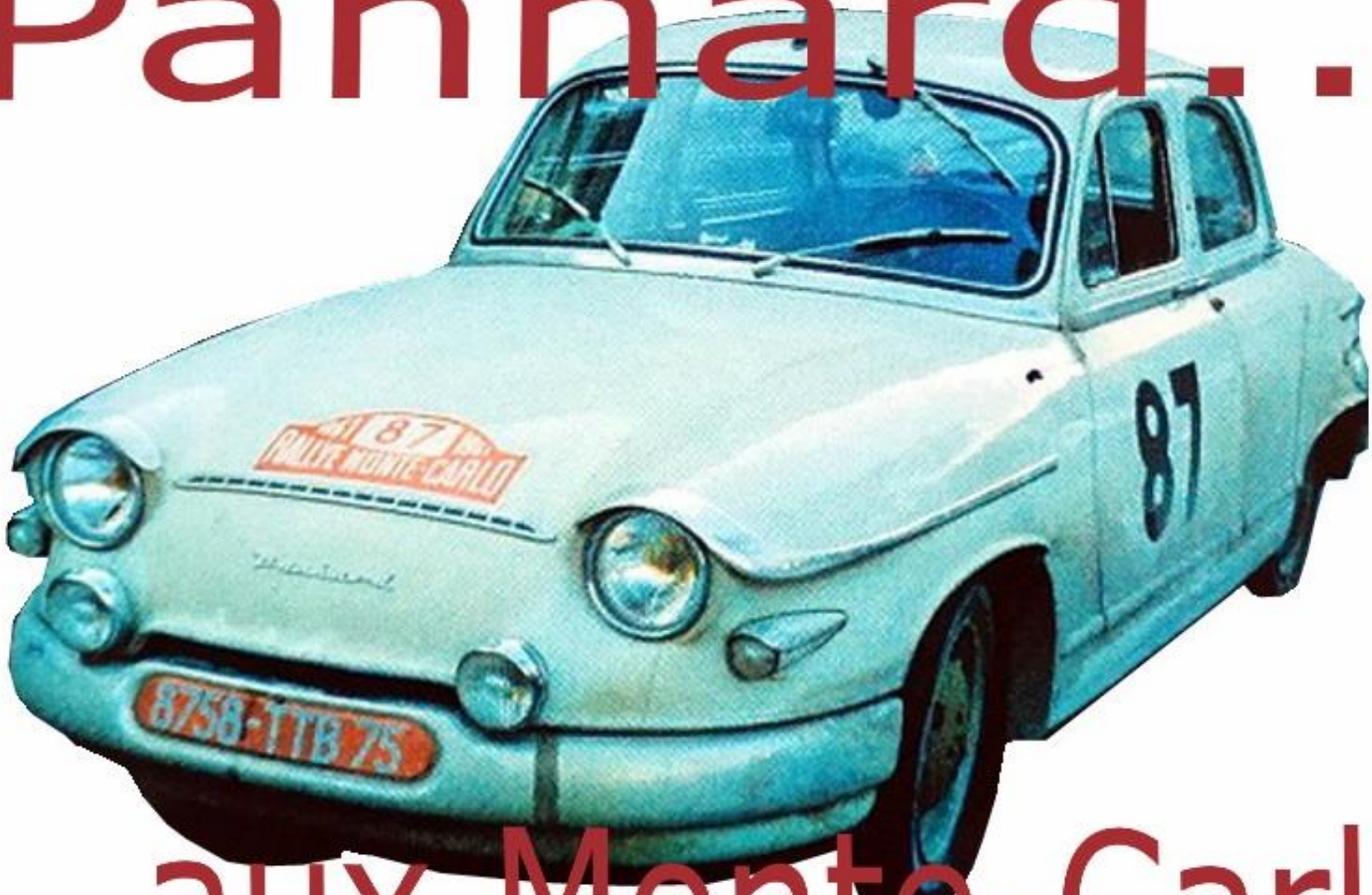
Panhard Racing Team

Magazine

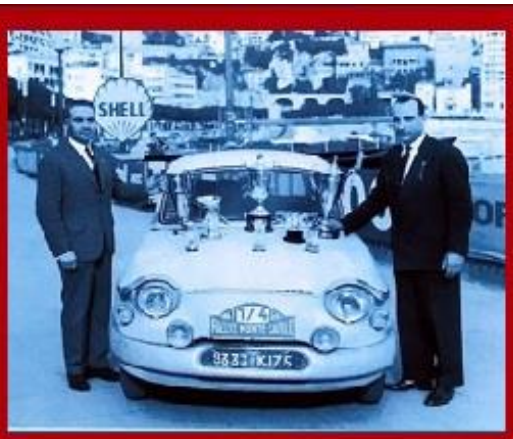
SP-MC-3

Panhard...



...aux Monte-Carlo

1960 et 1961



SOMMAIRE

Sujets	Page 2
Le MONTE-CARLO 1960	Page 3
Le MONTE-CARLO 1961	Pages 3 à 5
MC-61 ANALYSE	Pages 6 à 8
De Valance raconte	Pages 9 à 11
PUB PL17 Monte-Carlo	Page 12

SUJETS

LE MONTE-CARLO DE 1960, Une année à oublier : pas d'informations précises et beaucoup d'abandons de notre côté.

LE MONTE-CARLO DE 1961 : A cause du règlement, les pilotes candidats à la victoire, ne s'étaient pas trompés en choisissant la PL17 cette année parmi les autres véhicules de cylindrée inférieure à 1.000 cm3 : la Panhard restant intouchable dans sa catégorie.

MC-61 Analyse : Les raisons d'un triplé victorieux

De Valance raconte : les coulisses d'une victoire

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'e rallue 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 beaucouo de photos que je vous fais partager de mes archives et qui sont de vrais témoignages visuels.

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

Automobile Club de Monaco

Le MONTE-CARLO 1960

Auteur : Charly RAMPAL

Une année à oublier : pas d'informations précises et beaucoup d'abandons de notre côté.

LA PARTICIPATION DES PANHARD ET RESULTATS :

La N°309 de Serre Maurice - Pontier Raymond sur PL17 Tigre = 49ème

La N°156 de Reverter Estanislao - Reverter Antonio sur DB-HBR = abandon

La N°4 de Jacques Rey et André Guilhaudin sur DB-HBR = abandon

La N°272 de Nicolas- Pizot et Lucette Pointet sur DB-HBR = abandon

La N° 295 de Gérald et Régine Langlois sur DB-HBR = abandon

Le MONTE-CARLO 1961

Auteur : Charly RAMPAL

1961 UN RALLYE FAIT POUR NOS PANHARD : 3 PANHARD SUR LE PODIUM

Si la célèbre épreuve hivernale de la principauté avait concocté un règlement favorable aux petites cylindrées, il n'était pas assuré que Panhard, largement favori, remplisse son contrat.

Les qualités de vitesse, fiabilité et maniabilité restaient à, démontrer.

Pour répartir les chances de succès, Panhard avait conseillé à ses clients de choisir des points de départ différents.

C'est ainsi que nous trouvons des PL17 à Stockholm, Athènes, Varsovie, Monte-Carlo et Paris

Au total 11 voitures.

Les pilotes candidats à la victoire, ne s'étaient pas trompés en choisissant la PL17 cette année parmi les autres véhicules de cylindrée inférieure à 1.000 cm3 : la Panhard restant intouchable dans sa catégorie.

4 voitures partiront de la Principauté dont les futurs vainqueurs : Maurice Martin et Roger Bateau.

Si depuis la guerre, plusieurs marques françaises avaient réussi à accrocher à leur palmarès ce célèbre rallye, jamais Panhard était monté sur la plus haute marche au général.

Si les grosses cylindrées semblent d'emblée condamnées par l'introduction de racines carrées dans le règlement rendant impossible tout espoir de victoire, il restait encore de sérieux concurrents avec Auto-Union, DKW, Dauphine et surtout NSU interposés.

316 concurrents ont néanmoins pris le départ de cette trentième édition et qui comptait pour le championnat d'Europe des Rallyes.

Si l'équipage Walter-Loffler est LE favori, Panhard pourra toujours compter sur Martin-Bateau, Berger-Poidebard ou Jouanneaux-Coquillet.
Si une des Panhard bien conduite passe, on ne voit pas comment elle pourrait être battue.

Mais la concurrence ne doit pas être négligée. 7 ondines ont été engagées par Renault avec l'équipage vedette Féret-Montraise.

Il faut compter aussi avec les conditions climatiques et si les Panhard ont une petite marge rien n'est fait au moment où les équipages s'élanceront sur le parcours de concentration, itinéraire long et fastidieux avant d'attaquer les spéciales.

C'est ainsi que la majorité des concurrents partis de la Principauté seront sérieusement pénalisés sur le secteur Valence / Le Puy très enneigé.

Du côté de St Agrève également une pellicule de neige verglaçante venait à bout de plusieurs concurrents n'ayant pas pu chausser leurs pneus cloutés pour cause de contrôles trop rapprochés.

Par contre la nuit a été clémente pour ceux partis de Glasgow, Paris et Francfort.

Déjà 82 abandons au terme de cette première nuit. Hans Walter, le favori de chez Panhard marche à la perfection. Il a intelligemment troqué sa Porsche pour une PL17 dont il ne tarie pas d'éloges le comportement routier.

Au terme de cette concentration Monaco arborait ses couleurs rouges et blanches sous un soleil radieux.

S'il y eut beaucoup de pénalisés, le redoux amorcé depuis 3 jours rendit les difficultés de ce rallye plus acceptables.

Mais ce parcours a été plébiscité comme étant judicieusement sélectif.

Jean Guichet sur Ondine et René Trautmann sur DS19 auront marqué cette concentration par leur performance et leur combativité. Mais Walter sur sa PL17 a aussi impressionné et c'est surtout la performance d'ensemble des Panhard qui force l'admiration : 9 sur 11 sont à l'arrivée.

Etienne de Valance peut être content, lui qui s'est donné à fond dans cette entreprise qu'il orchestre de mains de maître avec de tout petit moyen.

Après les spéciales, c'est la Panhard de Martin-Bateau qui occupe la première place devant Walter-Loffler, mais devant une Skoda (Eklund), une Saab (Carlsson), une BMW (Block), la PL17 de Jouanneaux et les Ondine de Guichet et Féret.

120 équipages vont subir l'épreuve complémentaire sur le circuit de Monaco.

Sur le célèbre circuit,, l'Allemand Walter tente en vain de battre son camarade d'écurie, le niçois Martin, où Jouanneaux triple le succès de la marque française !

En effet, la bataille était de simple prestige. Les deux hommes sont restés sur leur position et su Walter a réussi à rattraper un peu son retard, 9 points sur 26, il restera second.

Le bruit a couru qu'il cherchait à se faire effacer les 20 points de pénalisation technique qui lui ont été infligés parce qu'un concurrent a endommagé sa carrosserie à l'arrière.

De toute façon l'effort était voué à l'échec car le règlement ne faisait pas de différence entre ceux qui ont touché un obstacle et ceux qui ont été victime d'un accrochage.

On peut le regretter, car sans cette stupide pénalisation, l'équipage Walter-Loffler eut été vainqueur.

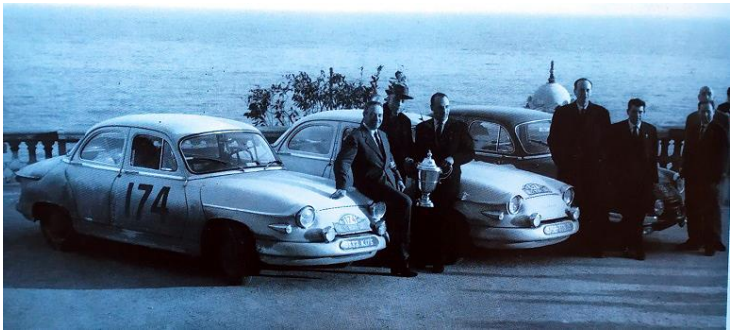
Ce triplé Panhard nous comble, racontait Etienne de Valance, récompensant une maison et un homme qui n'a pas ménagé ses efforts, tant de préparation que pendant l'épreuve.

Les trois Panhard de tête étaient intouchables ; on aurait pu compter 6 Panhard aux six premières places, mais un succès aussi écrasant aurait été gênant pour le bénéficiaire.

Moins connus que les équipages vedettes, Martin et Bateau n'en furent pas moins valeureux.

ela faisait des années qu'ils participaient brillamment à des épreuves sans avoir ce brin de chance qui transforme une belle prestation en succès.

Le premier, concessionnaire Panhard à Nice, il est donc bien placé pour exploiter les qualités de la PL17 dont aucun détail n'est secret pour lui.



LES PANHARD ENGAGEES ET RESULTATS PAR ORDRE DU CLASSEMENT GENERAL:

La n° 174 de Martin Maurice - Bateau Roger sur PL17 Tigre = 1ère

La N°87 de Löffler Walter - Walter Hans-Joachim sur PL17 Tigre = 2ème

La N°220 de Jouanneaux Guy - Coquillet Alain PL17 Tigre = 3ème

La N° 8 de Faure Philippe - Bonas Maurice sur PL17 Tigre = 11ème

La N°221 de Langlois Gérald - Langlois Régine sur PL17 Tigre = 17ème

La N°44 de Skotvedt Armin - Strandrud Thor sur PL17 Tigre

La N°181 de Picart Marcel - Guilhaudin André sur DB-HBR = 45ème

La N° 148 de Canis Roger - Billard sur PL17 Tigre = 83ème

La N°179 de Serre Maurice - Granier André sur PL17 Tigre = 105ème

La N° 156 de Pontier Raymond - Tournie Henri sur PL17 Tigre = 127ème

ALBUM PHOTOS DU DB-HBR EN COMPETITION

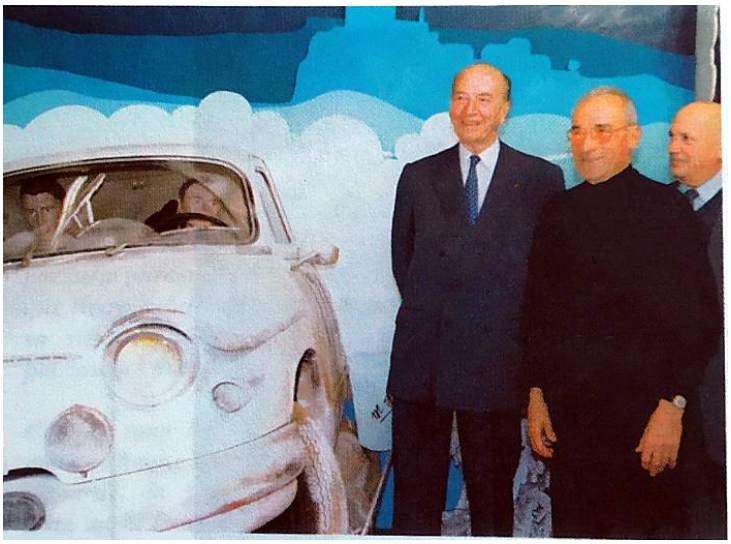
Rallye Monte Carlo 1961 : André Guilhaudin-Marcel Picart = 1er GT

MONTE-CARLO 61 : ANALYSE

Auteur : Charly RAMPAL

Au début des années soixante, Panhard a profité des retombées commerciales et sportives de sa victoire au Rallye de Monte-Carlo en 1961, en plaçant 3 PL17 à la tête du classement général.

Aujourd'hui encore, on se gargarise toujours de cette victoire et nous même en février 2001, nous fêtions les 40 ans de cette victoire sur le stand du DCPL à Rétromobile, en présence du vainqueur, Maurice Martin que Jean Panhard et Etienne de Valance avaient échangé avec de la nostalgie dans la voix.



Un Rétromobile comme on n'en fait plus et qui avait placé Panhard au niveau des plus grandes marques dans le Hall d'entrée, grâce à nos efforts parisiens de répondre au thème que nous imposait le formidable Nicolosi patron du salon.

Cette victoire lors du plus grand rallye du monde, en avait surpris plus d'un tant cette PL17 (qui avait été la mienne) tronçonnée en son milieu et qui semblait sortir d'un mur de neige : nous faisions fort en ce temps là !.

Mais, il faut bien se rendre à l'évidence : la PL17 n'a rien d'une voiture sportive et encore moins d'une bête de rallye.

Dès le lendemain de cette épreuve, la Presse écrite, mettait le doigt sur le côté mercantile et absurde d'un calcul d'indice visant à faire gagner ce type de voiture. Panhard, intelligemment profita de cette brèche réglementaire pour s'y engouffrer et en retirer des avantages évidents.

Le porte parole de cette révolte médiatique fut, comme toujours, l'Auto-Journal dans son numéro 165 du 9 février 1961, sous la plume de François Berteaux, analyse les méfaits de cette réglementation orientée.

C'est cette analyse que je vous soumets.

« Les jeux étaient faits depuis longtemps, bien avant le départ.

Sauf conditions atmosphériques particulièrement défavorables, la victoire au 30ème Rallye Automobile de Monte-Carlo ne pouvait échapper à une certaine catégorie de voitures outrageusement avantagé par un fol indice.

Aussi, les résultats ont-ils été accueillis sans surprise et sans passion par tous et particulièrement par la plupart des concurrents qui savaient déjà, qu'elle qu'ait été la valeur de leurs performances sur la route, qu'il leur était IMPOSSIBLE de remporter une victoire.

Tout juste pouvait-on percevoir, dans cette grande salle du Sporting Club, transformée en une moderne Tour de Babel, quelques rires moqueurs ou quelques commentaires de dépit à l'adresse des organisateurs dont l'imagination avait, cette année, divagué plus que de coutume !

Trouver 10 voitures de moins de 1.000 cm3 parmi les onze premiers du classement officiel est déjà assez inhabituel à Monte-Carlo, cela n'a cependant rien d'étonnant : lorsqu'un indice intervient dans l'établissement d'un classement, il en est rarement autrement.

Mais que 3 Panhard se partagent les 3 premières places, dénote un calcul d'indice particulièrement orienté.

Aussi, ne faut-il pas attacher à ce tiercé de la marque doyenne plus d'intérêt qu'il n'en a réellement.

C'est une victoire qui ne prouve rien si ce n'est, de la part des pilotes gagnants, la parfaire connaissance d'un règlement absurde.

Il nous semble absolument impossible, en effet, d'expliquer logiquement comment une Panhard de tourisme de 850cc de cylindrée, ayant accompli les 130 km des épreuves de classement en 2h 10 mn, soit classée première tandis qu'une Saab de 847cc (également en voiture de tourisme et, qui plus est, était même un break) ayant accompli ce même parcours en 1h 58 ne se retrouve qu'à la quatrième place, alors que le test consistait justement à parcourir ces cinq secteurs déterminés le plus rapidement possible.

Il nous semble aussi impossible d'expliquer comment une Citroën de tourisme, ayant réalisé le meilleur temps scratch, avec même 3 mn d'avance sur son suivant immédiat, puisse se retrouver en 17ème position.

Il y avait à la base de ce règlement une injustice flagrante : nous ne voulons pas croire qu'elle ait été commise sciemment.

Mais il est regrettable que la C.S.I. ne soit pas intervenue à temps comme c'était son droit et surtout son devoir, car, ne l'oublions pas, le Rallye de Monte-Carlo compte pour le championnat d'Europe.

En aucun cas, la C.S.I. ne devait autoriser la pénalisation de 10% appliquée aux moteurs deux-temps, pas plus qu'elle devait admettre que l'on puisse fabriquer un indice qui exclut d'office les 4/5ème des voitures de tout espoir d'une victoire finale.

Les Allemands ont déposé une réclamation en ce qui concerne la pénalisation des deux-temps, mais sera-te-elle examinée ? Peut-être tout de même avant le départ du 31ème Rallye Automobile de Monte-Carlo…

Les concurrents et les constructeurs ont droit à plus d'égards. Les uns et les autres, avec des moyens forts différents, dépensent des sommes importantes pour « faire Monte-Carlo ». Qu'adviendrait-il de l'épreuve dont ils assurent le succès s'ils s'abstenaient, faute de pouvoir valablement figurer ?

La mentalité « marchands de soupe » des organisateurs qui ne reculent devant aucun artifice pour prolonger des festivités inutiles n'est malheureusement pas là pour atténuer leur rancœur.

Voilà ce qu'on pouvait lire dans le journal « L'Equipe »

UN INDICE BIEN FABRIQUE

Précisons tour de suite, d'ailleurs, que contrairement à ce qui a été dit et écrit, M. Caviglioli, calculateur apprécié dans de très nombreuses épreuves, n'est pas le père de la formule, il n'a participé à son élaboration ni de près ni de loin : M. Jacques Taffe est le seul responsable.

L'affaire remonte au mois de juin dernier, lorsqu'il fallait coucher noir sur blanc le règlement du cinquantenaire. Or il était impossible de reconduire un règlement qui, en 1960, avait soulevé la réprobation générale.

Il fallait donc innover. Et constatons que les premières intentions des organisateurs étaient à la fois excellentes et empreintes du plus parfait esprit sportif (une fois n'est pas coutume).

Après 2.500 km de route, les concurrents devaient finalement se départager sur 130 km répartis sur 5 étapes spéciales prévues en terrain difficile et couvrir cette distance le plus rapidement possible.

Voilà qui contrastait singulièrement avec les dispositions antérieures. Mais hélas, une deuxième innovation, bien moins heureuse celle-là, annihila totalement les effets de la première.

Pour garantir (!!!) les chances de chacun, on introduisit ce fameux indice qui a fait couler beaucoup d'encre.

Une formule restait à trouver.

Depuis longtemps, c'est une vieille idée qui courait, on cherchait à faire jouer le poids de la voiture d'une manière ou d'une autre. M. Jacques Taffe saisit l'occasion.

On était fin juin et cette période des examens scolaires lui remit en mémoire une formule célèbre : V = gt et e=1/2gt2 ~.

Même si cela n'a qu'un lointain rapport avec la course automobile, cette formule pouvait servir de base à un indice puisqu'on retrouvait les notions d'accélération, de masse, de temps et de vitesses.

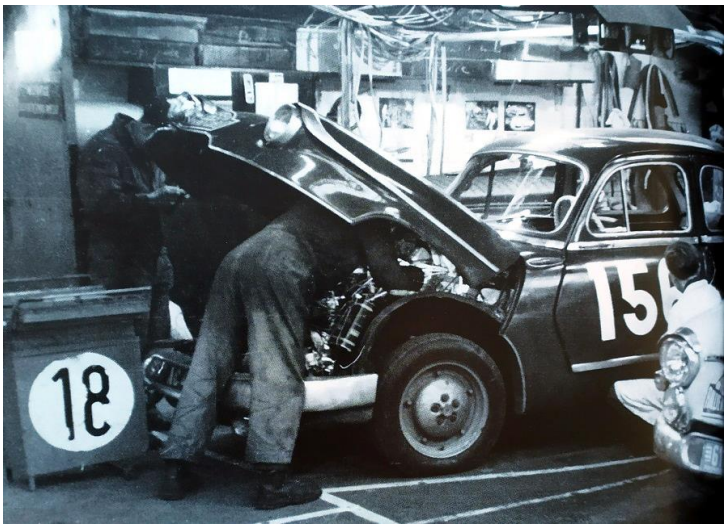
De quoi combler les plus exigeants !

Le principal soucis de M. Taffe fut donc de faire varier sa formule de manière à amener dans un classement fictif dix voitures de marques différentes dans un mouchoir de poche, en prenant comme références les temps accomplis dans le Turini en 1960.

Or, la meilleure Panhard en 1960 avait été celle portant le numéro 309 qui finalement s'était classée 49ème.

Aussi, M. Paul Panhard doit-il féliciter également l'équipe Martin-Bateau, vainqueurs officiels en 1961,

et l'équipe Serres-Pontier (N 156) qui servit de référence malgré sa modeste performance de 1960.



D'ailleurs, cette dernière équipe a confirmé cette année sa démonstration puisqu'elle se classe finalement à la 116ème position, accomplissant les étapes chronométrées en 2h 20' 14'' tandis que Martin-Bateau, vainqueurs officiels, mettaient 10' de moins.

Voici pourquoi les Panhard ont si facilement gagné cette année. Et si de très nombreux concurrents n'ont pas eu le courage de calculer, avant le départ, leur indice, il n'en a pas été de même à Monaco où, fait particulièrement curieux, sur cinq équipes monégasques engagées, quatre avaient choisi le Panhard PL17.

Pour saisir mieux encore le ridicule de cet indice, comparons les temps réalisés par Trautmann sur Citroën à ceux des vainqueurs officiels : le grenoblois au volant de sa DS a accompli la meilleure performance d'ensemble sur les 130 km en 1h 55' 29''.

De l'avis unanime ce temps apparaît remarquable et il parait même bien difficile de pouvoir faire mieux compte tenu de la température, de l'état du sol et de la difficulté du parcours.

De toute manière, si ce temps avait la chance d'être amélioré, il n'aurait pu l'être que de quelques secondes, voire d'une ou deux minutes. N'oublions pas, en effet, que d'excellents pilotes comme Anderson (Volvo), Roland (Citroën) ou Bohringer (Mercédes), deuxième l'an dernier, n'ont pu faire mieux que 1h 58' 30'', 1h 59' 20'' et 2h 18'.

Or Trautmann pour battre Martin, aurait du améliorer son temps de près de 8mn..

Ce qui est irréalisable.

Tout cela, M. Taffe le savait mais s'il a persisté dans son erreur, c'est qu'il avait la conviction – ce en quoi d'ailleurs il en commettait une seconde – que tous les concurrents seraient pénalisés sur la route.

Ce n'étaient d'ailleurs pas impossible même avec l'itinéraire qui avait été prévu, à la condition toutefois que les étapes soient découpées plus intelligemment.

CARLSSON : LE MEILLEUR A NOTRE INDICE

Mais ici, nous devons avant tout la vérité à nos lecteurs et nous ne pouvons considérer la triple victoire acquise comme étant la preuve d'un comportement supérieur des PL17 face à leurs adversaires.

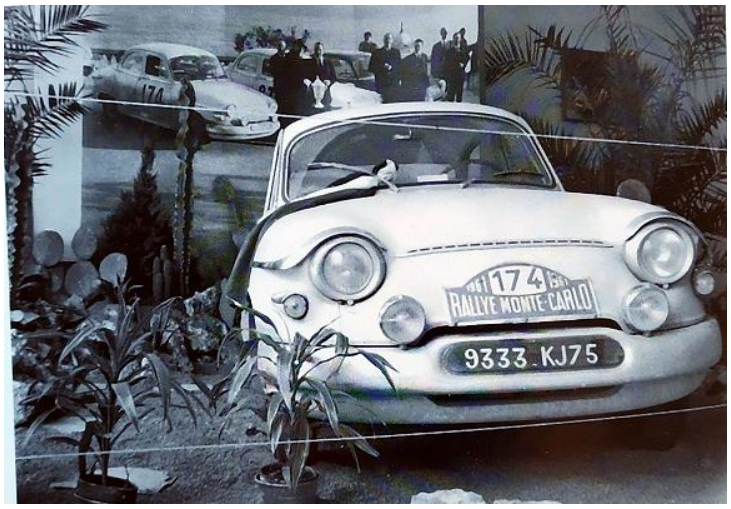
Pour nous, le véritable vainqueur est à coup sûr le suédois Carlsson. Les performances qu'il a réalisées, aussi bien sur les routes de montagne que sur les circuits de vitesse, sont absolument remarquables.

Notons qu'il pilotait un break : cette subtilité lui permettait d'avoir un indice meilleur.

Son second serait le français René Trautmann sur Citroën. Les vainqueurs Martin-Bateau, seraient 15ème dans ce classement établi en fonction des temps obtenus dans les épreuves annexes, mais en tenant compte aussi de la cylindrée des voitures comme de leur type. »

CONCLUSION

Le Rallye de Monte-Carlo est un excellent tremplin commercial et toutes les marques qui figurent au palmarès ne manquent jamais de tirer profit de leurs succès : il n'y a rien à dire à cela, bien au contraire. Panhard a su le faire, comme ici dans son magasin d'exposition des Champs Elysées :



Ou dans les magazines automobiles, comme ci-dessous en Belgique :

Etienne De Valance raconte

Auteur : Charly RAMPAL

Entrée en 1950 chez Panhard, c'est en 1955 qu'Etienne De Valance devient Directeur du Service Compétition.

A ce titre, il sera la cheville ouvrière de l'épopée sportive de notre marque.

Avec Le Mans 1962, le 30ème rallye de Monte-Carlo avec les 3 premières places au Général avec la PL 17, sera la palme d'or de sa carte de visite.

Il nous raconte cette glorieuse page de sa brillante carrière.

316 VOITURES AU DEPART DONT 11 PL17, SOIT 3,54 %

« Pour nous l'histoire du 30ème Monte-Carlo débute en Novembre 1960 après la publication du règlement.

Calcul, moyenne à réaliser, choix des démultiplications de boite de vitesses, essais, assistance, etc… pas mal de travail pour répondre aux demandes des sportifs de la marque.

Engagement de la totalité du budget « sport » de 1961 !

De son côté BP, fournisseur et préconisateur d'huile pour Panhard, nous indique qu'il faudrait préparer une voiture pour M. Walter – champion d'Allemagne et coureur sous contrat BP.

Au mois de décembre, j'ai fait une reconnaissance du parcours pour choisir les points d'assistance.
Parallèlement, pour les clients qui en avaient fait la demande, préparation à l'usine des moteurs et boites de vitesses pour Monte-Carlo.

Au début janvier, le Réseau a été informé des heures de passage du Rallye à proximité de chaque concession et de l'assistance qu'il fallait prévoir, de l'information à retransmettre et des problèmes particuliers qui pourraient surgir..

La petite équipe d'assistance de l'Usine était composée de l'ami Gilbert Pichard (responsable du service super contrôle) et de trois mécaniciens.

UNE EQUIPE TRES LIMITEE !

Nous disposions de deux PL17 et d'une fourgonnette !

Nous avions prévu d'être au départ commun : Charbonnières – Monaco – par St Auban, Roquesteron et le célèbre Turini.

Nous avons assisté au départ de Paris, puis au contrôle de passage de Blois et, dans la nuit, rejoint Charbonnières pour être présents avant l'arrivée du premier concurrent d'Athènes et ne partir qu'après le dernier concurrent de la marque.

Descente rapide sur Monte-Carlo pour l'arrivée de ce parcours commun.

Il restait 120 participants (40% du départ) dont 9 Panhard soit 7,5% des concurrents contre 3,5% au départ, soit plus du double.

Immédiatement en route pour reconnaître la dernière boucle avec, à bord et en plus de Gilbert Pichard (pour contrôle des points d'assistance) un journaliste de « L'Equipe » : André Bozon, dont vous pouvez lire ci-après, le compte rendu. .

Enfin, grande victoire : les 3 premières places du Général !

9 PL17 classées sur 11 au départ (81% des engagés de la marque). Monsieur Panhard et son fils jean sont venus pour la remise des prix par le Prince de Monaco.

Magnifique succès Panhard ce qui permet à la marque de faire sa meilleure années commerciale ».

RECIT D'ANDRE BOZON (L'EQUIPE)

« Après avoir bouclé l'itinéraire de liaison, les rescapés du Rallye de Monte-Carlo se sont retrouvés à Charbonnières d'où ils sont partis à l'assaut du parcours commun, un trajet naturellement difficile, pimenté de surcroit par cinq épreuves à moyenne chronométrée, hantise des équipages, non seulement par l'obstacle qu'elles représentent, mais encore plus par l'application des indices objets de discussions passionnés.

En avance de quelques heures sur les concurrents, nous avons effectué à bord d'une PL17 pilotée par Etienne De Valance, Chef du Service de Presse de Panhard, les 110 derniers kilomètres de l'étape St Aubin – Monaco , émaillée de trois tronçons chronométrés.

C'est à la hauteur du pont Charles-Albert, après l'épreuve St Aubin

– Roquesteron, que nous avons emprunté la route que suivent ce matin les voitures.

Après avoir longé Le Var, nous avons navigué le long des gorges de la Vésubie, alimenté par les neiges des hauts massifs alpins, à travers sa vallée.

Sur le gravillon réparti sans parcimonie, nous avons effectué une sorte de valse lente allant de courbe en virage, passant entre autre, sous un tunnel qui, ce matin, pourrait bien être devenu une dangereuse patinoire.

Quoi qu'il en soit, le 56 de moyenne a été facilement atteint par l'ardente PL17 qui s'est jouée des sinuosités des nationales 202 et 565 et a rallié sans embûche St Jean La Rivière et la petite station estivale de La Boilène.

Nous sommes arrivés au départ de l'étape chronométrée : La Boilène – Luceram, environ 35 km.

TURINI ENNEIGE ET VERGLACE

Au cours des premiers kilomètres, nous avons eu la joie d'admirer le splendide vallée de la Vésubie et un cadre de montagnes aux cimes enneigées, mais à quelques 7 km du sommet, le panneau « chaînes obligatoires » n'était pas une plaisanterie. Nous avons du mettre deux pneus à clous à l'avant, car nous roulions sur un tapis extrêmement glissant.

Hier, il faisait -2°, nous confiait un cantonnier. Le froid et des chutes de neige nous attendent.

Nous sommes prévenus et, depuis St Jean de Royan au moins nos voitures seront équipées, nous informe Etienne De Valance.

L'ascension s'est poursuivie entre les murs de neige de plus en plus hauts, à mesure que nous prenions de l'altitude et nous n'avons guère eu le loisir de contempler la forêt peuplée de sapins et d'altiers épicéas.

Le chrono va va en prendre un sérieux coup et les écarts seront serrés au cours de la montée, commentait Etienne De Valance !

Alors ce fut la descente, relativement rapide, en bas des enfants s'amusaient tranquillement sur des luges au milieu de la route. Aujourd'hui espérons-le, gosses et chiens seront à la maison…

Au fur et à mesure de notre voyage, la neige diminuait. Sous les rayons ardents du soleil, elle avait même bientôt disparu. Avec le froid de la nuit, il y aura ce matin de dangereuses plaques de glace et les pilotes devront affirmer leur virtuosité pour ne pas quitter la route.

Enfin, Lucaram et ses maisons apparurent.

Pas de discussion : tel qu'il était hier, ce parcours chronométré sera délicat et dangereux, et l'application des indices donnera de nets écarts.

COTE DE PEILLE : SECHE, MAIS SINUEUSE ET EN MAUVAIS ETAT

Nous avons ensuite légèrement soufflé en traversant le col de Nice, Chateauvieux, St Thécie et La Grave.

Ce bref répit nous a permis de récupérer avant d'attaquer les 6 km de la côte de Peille, charmant village dominant le ravin du Faquin.

Le sol était absolument sec, mais la route étroite et dans un fort mauvais état, sera difficile à monter, d'autant plus qu'elle est terriblement sinueuse, avec des épingles très serrées.

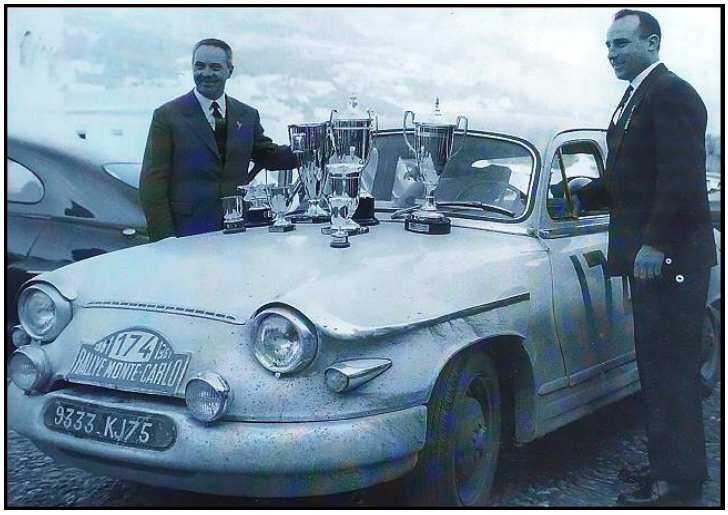
La dernière étape chronométrée du parcours commun passée, les concurrents n'auront plus à redouter d'embûches jusqu'à l'arrivée au port de Monaco.

D'après notre reconnaissance, les concurrents devraient pouvoir réaliser les 56 de moyenne, en fait, une moyenne supérieure car il y aura les arrêts de pointage sur l'étape totale de St Auban – Monaco, mais au cours du tronçon chronométré La Boilène – Luceram, la neige et le verglas entraineront de gros écarts, sans oublier les éventuels bris de pare-brise, dus aux gravillons abondamment répandus sur la route.

Pour la côte de Peille, les pneus à clous auront pu, depuis Luceram, être avantageusement remplacés par des bandages ordinaires, mais là encore les différences de chrono seront sensibles.

Aux embûches de la route, la fatigue du long voyage aura ajouté un handicap supplémentaire et c'est un repos largement mérité que les rescapés du Rallye de Monte-Carlo prendront en Principauté avant de se mesurer sur le circuit de Monaco. »

Mais rien de plus réconfortant que cette victoire aussi prestigieuse et lors de la remise des prix, la fatigue est vite oubliée et le smoking à tôt fait de remplacer la tenue de course…



Dès le lendemain, la Presse internationale s'empare de l'évènement aux titres dithyrambiques parfois en titre de la photo vue plus haut sur le journal « MOTEUR » :

Puis ce sera une longue tournée des concessions nationales où il faudra se soustraire aux nombreuses réceptions qui vont avec :

Réception à la concession Panhard de la Porte Dauphine : De Valance debout, derrière Paul Panhard. Octobre 1961

Et les dédicaces aussi :

Enfin, sacre suprême, une mise en vitrine de la voiture victorieuse sur la plus belle avenue du monde : les Champs Elysées…

COTE MINIATURES

votre PL 12

A GAGNÉ

MONTE-CARLO

CLASSEMENT GÉNÉRAL

1er M. Martin M. Bezeau — 2ème M. Walter M. Lotter — 3ème M. Jouanneaux M. Coquillet

ROBUSTESSE

LES TRIPLES PANHARD

RALLYES DE CONSOMMATION

7 fois "PREMIER" au Classement Général

ÉCONOMIE

24 HEURES DU MANS

9 fois "PREMIER" au Classement Général

PERFORMANCE

FAITES UN ESSAI

6.890 NF