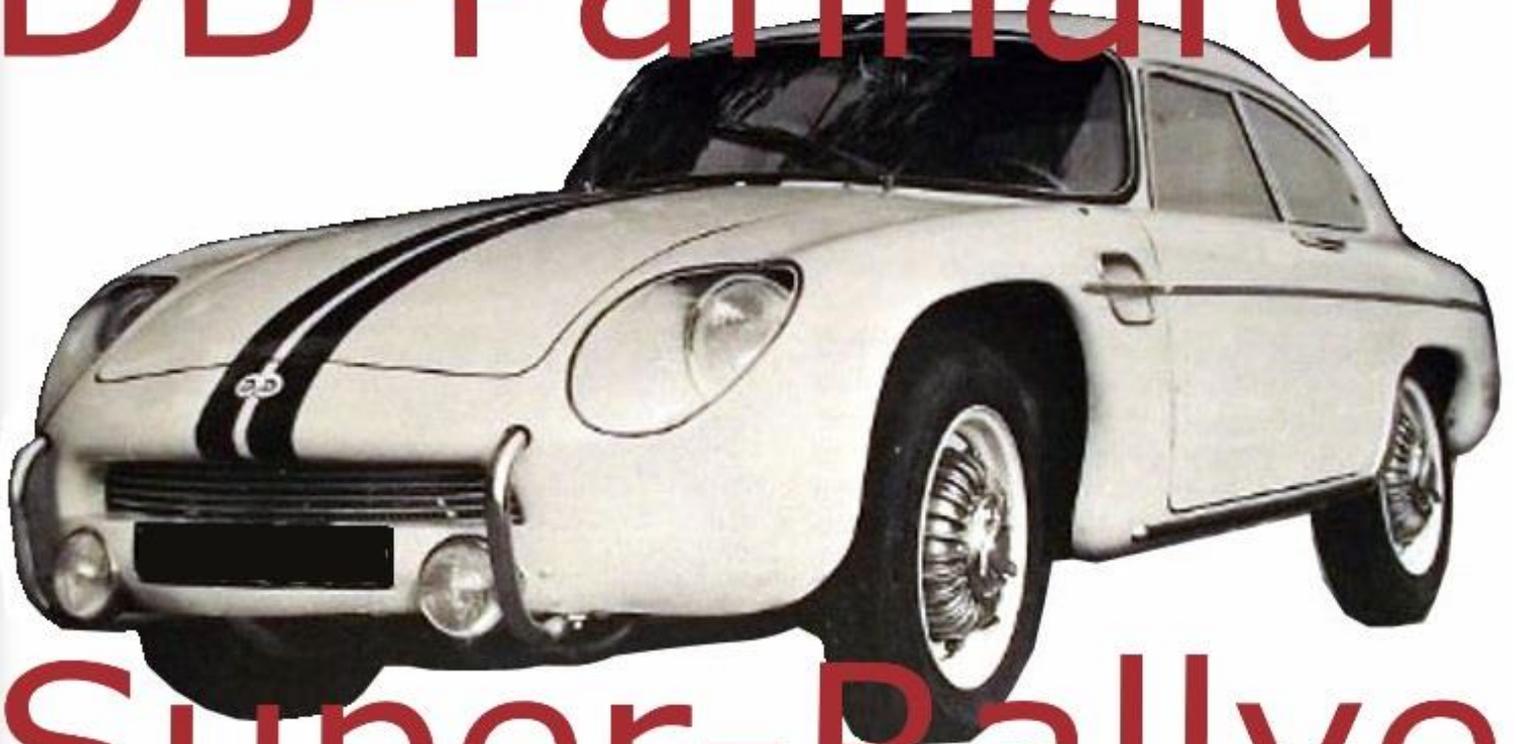


Panhard Racing Team Magazine

16

DB-Panhard



Super-Rallye



D.B. Super Rallye story



Henri PERRIER



Gran Premio Argentina

SOMMAIRE

Sujets	Page 2
D.B. Super Rallye	Pages 3 à 6
Henri PERRIER	Pages 7 à 10
Gran Premio Argentina	Page 11
PUB	Page 12



SUJETS

D.B. Super Rallye : La véritable voiture de sport des années cinquante était celle qui restituait fidèlement l'image de la compétition : D.B. l'a fait !

Henri PERRIER : La course automobile a été pour Henri Perrier un rêve merveilleux.

Gran Premio Argentina : C'est une abréviation que tous les argentins connaissent bien et qui caractérise un des grands événements des courses automobiles en Amérique du Sud. Cette épreuve de 1962 est réservée aux automobiles de type standard

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 liés à la mécanique Panhard.



DB-Panhard Super-Rallye

Auteur : Charly RAMPAL

A mon époque lointaine, une voiture de sport pouvait se reconnaître aisément : elle était inconfortable, bruyante, de ligne agressive, mais elle possédait aussi une tenue de route et des performances supérieures à tout ce que pouvait offrir les berlines du moment.

A tous ces critères le coach DB-HBR répondait présent.

Aujourd'hui, on n'admet plus le bruit, ni l'inconfort, les performances sont désormais l'apanage de ces mêmes berlines que l'on a transformées en GTI.

Pour ce qui est de la ligne, il n'est que de parcourir quelques catalogues pour se convaincre que bien des geais se parent des plumes de paon.

Mais la véritable voiture de sport des années cinquante était celle qui restituait fidèlement l'image de la compétition.

Celle dont le conducteur retrouvera naturellement les attitudes et les gestes du champion, qu'il sentira comme le pilote sent vivre sa monoplace, dans laquelle il vivra au contact de la route comme le coureur communique avec la piste.

Cette voiture là est rare. Elle ne sera pas forcément plus brillante, elle sera souvent mal commode et presque toujours chère. Mais elle procurera un plaisir intense.

Cette voiture, je l'ai trouvée : le coach DB-HBR Super Rallye !

En cette fin des années cinquante, René Bonnet reste un des plus courageux et des plus méritants des constructeurs français sur la scène de la compétition sportive.

Sa clientèle bénéficie des enseignements de la course et les coaches D.B. sont considérés sur le plan international comme d'excellentes voitures dans leur cylindrée.

Poussé par l'interprétation et la transposition des nouveaux règlements à l'échelon fabrication, le constructeur de Champigny a réagi rapidement.

Parallèlement à son travail de mise au point sur les voitures de son écurie, René Bonnet a œuvré pour ses clients sportifs.

La première voiture Super-Rallye a débuté aux mains de M. Baudon, rallyeman et client fidèle de la marque.

DETAILS DE LA VOITURE

C'est surtout au niveau de la carrosserie et du moteur que l'évolution s'est faite.

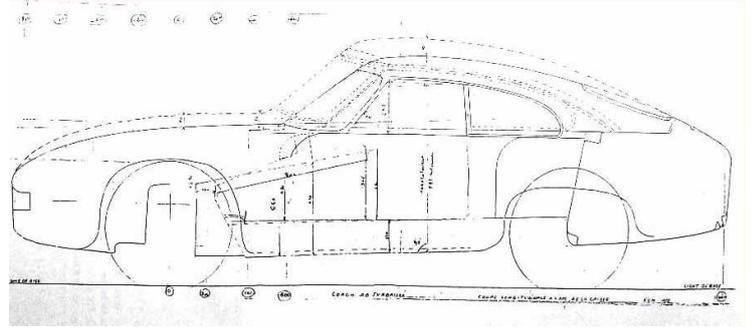
LA CARROSSERIE

La carrosserie est toujours réalisée en « plastique », mais elle a été surbaissée, inspirée par « le monstre » d'André Guilhaudin.

Le toit a été surbaissé de 10 cm et grâce à une plus forte inclinaison, le pare-brise présente une surface nettement agrandie. Le capot, comparativement aux modèles précédents, est plus bas de 7 cm.

Des plans réalisés par l'équipe D.B. sur les conseils de Robert Sobeau, ont été ainsi validés.

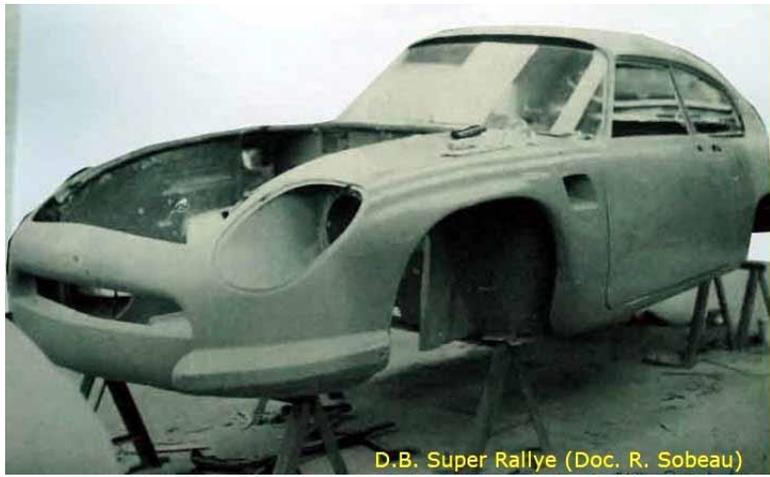
En voici un exemple :



33 modifications par rapport au coach d'origine, ont été faites par l'équipe de Robert Sobeau dont je vous en donne la liste :

1. modification complète de l'avant
2. pincement en bas des ailes droite et gauche
3. modification du capot avant
4. modification du cadre/renfort du capot
5. découpe du pavillon et modification de sa forme
6. modification des jets d'eau droit et gauche
7. découpe des hauts de porte droite et gauche
8. nouvelle forme des traverses des baies droite et gauche
9. nouvelle forme des renforts des panneaux extérieurs de portes droite et gauche
10. modification des entrées de portes latérales droite et gauche
11. découpe de la visière de planche de bord avec sa nouvelle forme
12. modification des montants de pare-brise droit et gauche
13. modification des montants de custode droite et gauche
14. nouvel encadrement de custode droite et gauche et de leurs plans de glace
15. modification de la forme des ailes avant droite et gauche
16. nouvelle forme de l'entrée de capot avant
17. nouveau support de serrure
18. nouvelle cloison pare-feu
19. modification des joues d'ailes avant droite et gauche
20. modification des pieds de portes droite et gauche
21. découpe de la partie inférieure d'entrée d'air avant
22. nouvelle forme de la partie supérieure d'entrée d'air tangente avec le capot
23. modification de l'entrée d'air de pare-brise
24. modification des brancards de pavillon droite et gauche
25. modification des tunnels d'évacuation d'air droit et gauche
26. modification des entrées des phares droit et gauche
27. modification des tunnels de phares droit et gauche
28. modification des hauts de porte droit et gauche
29. suppression des bandeaux de custode droit et gauche
30. suppression des pare-chocs
31. modification de la colonne de direction
32. suppression sur quelques uns des 2 sorties de dégivrage sur planche de bord
33. le dégivrage se fera sur certains par un tube percé positionné sur la planche de bord.

Il n'y avait plus qu'à...



D.B. Super Rallye (Doc. R. Sobeau)

Dix super-Rallye furent réalisés de la sorte, selon le tableau de Robert Sobeau :

Numéro de carrosserie		Date de sortie	
Normale	Surbaissée	Normale	Surbaissée
344	344 bis	11 septembre 1958	16 novembre 1959
453	453 bis	28 avril 1959	26 février 1960
455	455 bis	2 mai 1959	22 mars 1960
454	454 bis	30 décembre 1959	21 avril 1960
452	452 bis	24 avril 1959	14 mai 1960
507	507 bis	4 septembre 1959	25 juin 1960
508	508 bis	7 septembre 1959	20 juillet 1960
513	513 bis	17 septembre 1959	24 mai 1961
510	510 bis	11 septembre 1959	16 juin 1961
509	509 bis	9 septembre 1959	17 juillet 1961
Coach accidenté		Inconnue	20 septembre 1961

Un effort d'allègement a permis de gagner une trentaine de kilos sur l'ensemble.

Ces perfectionnements divers se traduisent par une amélioration de 4 à 7% sur la vitesse de pointe.

Au-dessus de 160 km/h, ce pourcentage devient particulièrement intéressant.



Regardons maintenant ce qu'il y a sous le capot.

LE MOTEUR



Aucun compromis à l'extérieur et une mécanique à la hauteur des ambitions de départ, même si elle envoie ce son particulier à notre bicylindre.

Une véritable bombe qui pourrait perturber tous vos repères.

Le moteur possède une cylindrée de 954 cm³.

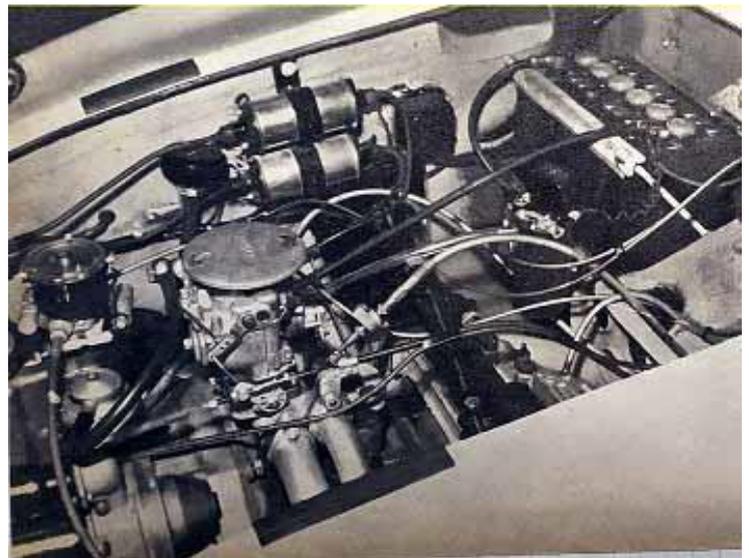
Il est équipé du double allumage : deux rupteurs et deux bobines à double sortie.

Chaque bobine alimentant les deux cylindres, les défaillances d'allumage deviennent moins graves, puisque le simple allumage sera au moins assuré par le condensateur ou la bobine non accidentée.

Pour le rodage, on monte un seul carburateur Zénith double corps afin d'obtenir une carburation correcte aux petites allures.

Par la suite, les deux carburateurs prévus à l'origine sont remontés.

Notons également le double circuit de freinage, gage de sécurité.



CARACTERISQUES GENERALES

CHASSIS — type « châssis poutre » de gros diamètre (150 mm indéformable reliant deux structures tubulaires).

SUSPENSION ARRIERE — par bras indépendants constitués de triangles en tubes. L'élément de suspension arrière est une barre de torsion enfermée dans le tube d'articulation du bras avec une tension réglable, le tout articulé sur silentblochs de gros diamètre.

SUSPENSION AVANT — par ressorts à lames : une barre de réaction de freinage est montée en série sur tous les châssis.

Dimensions du châssis : empattement 2,13 m ; voies avant et arrière 1,22 m.

ROUES ET FREINS — roues de 380 mm et tambours alliage léger fretté fonte de 9 pouces (diamètre intérieur). Type « Super-Rallye » avec tambours « Al-Fin » mêmes dimensions.

MOTEUR, BOITE, TRANSMISSION — Moteur « Tigre » 954 cm³ Panhard. Pour la version luxe, le taux de compression est porté à 8,2 par modification des cylindres, usinage des chemises et équilibrage des volumes de chambres de combustion. La tubulure d'admission de plus gros diamètre (38 mm) se raccorde sur une partie centrale de fabrication E.P.A.F. destinée à recevoir un carburateur double corps de 38 mm. Un allumeur spécial à prise de compte-tours est également utilisé.

ARBRES DE TRANSMISSIONS — spéciaux Glaenger Spicer comportant un manchon élastique d'accouplement.

MODIFICATION SUPER-RALLYE — Cette modification adaptable au modèle luxe porte sur de nombreux éléments.

CYLINDRES-CULASSE — Taux de compression porté à 8,5 par usinage des têtes de cylindres, raccourcissement des chemises. Les tubulures d'admission et d'échappement agrandies et polies, soupapes compétition, piston spéciaux, arbre à cames spécial compétition, couple de pignons d'entraînement d'arbre à cames taille chevron rôlés ensemble.

VILLEBREQUIN — modèle spécial compétition, bielles polies, ensemble passé aux rayons Gamma.

VOLANT MOTEUR — allégé, rééquilibré.

EMBRAYAGE — renforcé.

BOITE DE VITESSES — avec pignonnerie spéciale D.B. sur modèles Luxe et Super-Rallye. Rapports multiples de couple conique, couples démultiplicateurs et couples de surmultipliés.

CARROSSERIE — monocoque en matière plastique stratifiée résine, fibre de verre. Grande résistance au choc, imputrescibilité totale, ininflammabilité.

ACCESSOIRES DE TABLEAU DE BORD — Un monocadran à gauche de la direction comportant un compte-tours central, un niveau d'essence, un cadran de température d'huile, un voyant lumineux de pression d'huile, un voyant lumineux de charge, un indicateur phare-code, un répéteur de clignotants, un monocadran à droite de la direction de 0 à 220 kmh avec compteur journalier et totalisateur. Dans la partie centrale du tableau de bord, en haut, une commande de dégivrage et une commande de chauffage au milieu, la commande du starter, en bas la clé de contact avec démarreur. A droite du tableau de bord, une boîte à gants.

Sur la poutre de colonne de direction, à droite le manipulateur de phares et d'avertisseur, à gauche les contacts de feux de position, d'essuie-glace et d'anti-brouillard (version Luxe). Sur la poutre centrale de la carrosserie, le levier de commande des vitesses et le manipulateur d'indicateur de direction, avec minuterie. L'équipement électrique est réalisé en 12 volts, la capacité du réservoir est de 60 litres.

La version Luxe est livrée avec phare anti-brouillard, crosses de pare-chocs ou pare-chocs tubulaires, glaces de custodes ouvrantes, enjoliveurs de roues spéciaux, pneus de 145 X 380 de marque au choix. Avec supplément, pneus « X », volant de direction bois type compétition, contrôleur de moyenne Speed-pilot Halda.

HABITACLE

Si le tableau de bord, copie/colle celui des coach standard, il est néanmoins complété par une température d'huile et un contrôleur de moyenne Speed-pilot Halda et les commutateurs des phares longue portée.

Les sièges baquets sont très enveloppant et néanmoins confortables et la position de conduite parfaite (bien mieux que dans un CD !) : une vraie voiture de compétition, quoi !

LES IMPRESSIONS DE CONDUITE

Le DB Super Rallye apporte le plaisir du pilotage : la précision du mouvement, l'exactitude de la réponse.

Et en cela elle était à son époque, une des très rares voitures qui permettent de s'imaginer, aux performances près, que l'on est au volant d'un prototype de course !

La direction est directe et merveilleuse de précision avec un temps de réponse instantané.

Très sensible, pas entièrement irréversible, elle permet de sentir le débattement des roues avant motrice sur les mauvaises chaussées.



En courbe la voiture est parfaitement neutre.

La trajectoire est parfaite et rechercher la limite demandera une certaine habitude de la voiture et ce n'est qu'alors on percevra une légère tendance à sous-virer qui pourra se corriger par une mise en appui.

Mais cette facilité de tracer sa ligne dans les virages telle qu'on la voit, de rechercher partout la trajectoire idéale sans que jamais la voiture paraisse lourde, sans jamais être obligé à des mouvements désordonnés, toujours en finesse, est un plaisir rare.

Je l'imagine chaussée de Michelin XAS qui mettrait encore plus en évidence les qualités de tenue de route.

Le freinage est efficace, équilibré : il ne mérite que des éloges.

Le levier de vitesse tombe sous la main et même s'il faut s'habituer à la grille transversale particulière, on constatera à l'usage sa parfaite disposition, même si on souhaiterait celle du DB Le Mans avec la 3 et 4 tangente sa cuisse droite.

Les rapports sont bien étagés et mettent en valeur les qualités du moteur à prendre ses tours.

Quant aux performances, les chiffres parlent d'eux-mêmes et elle se complet dans les régimes élevés.

Régime des 6.000 tours qu'il ne faudra pas hésiter à utiliser : elle ne demande que ça !

CONCLUSION

Le coach DB-HBR super Rallye est une de ces voitures qui vous donne le sentiment de bien conduire, cette sorte de jouissance intérieure, cette satisfaction du geste bien accompli, cette aspiration à la perfection qui sont, je crois, l'essence même du plaisir sportif

C'est donc une véritable voiture de rallye, faite pour gagner que René Bonnet a « offert » aux véritables pilotes chevronnés, à la fin de l'année 1959, qui ont trouvé leur voie en parcourant les chemins des podiums.

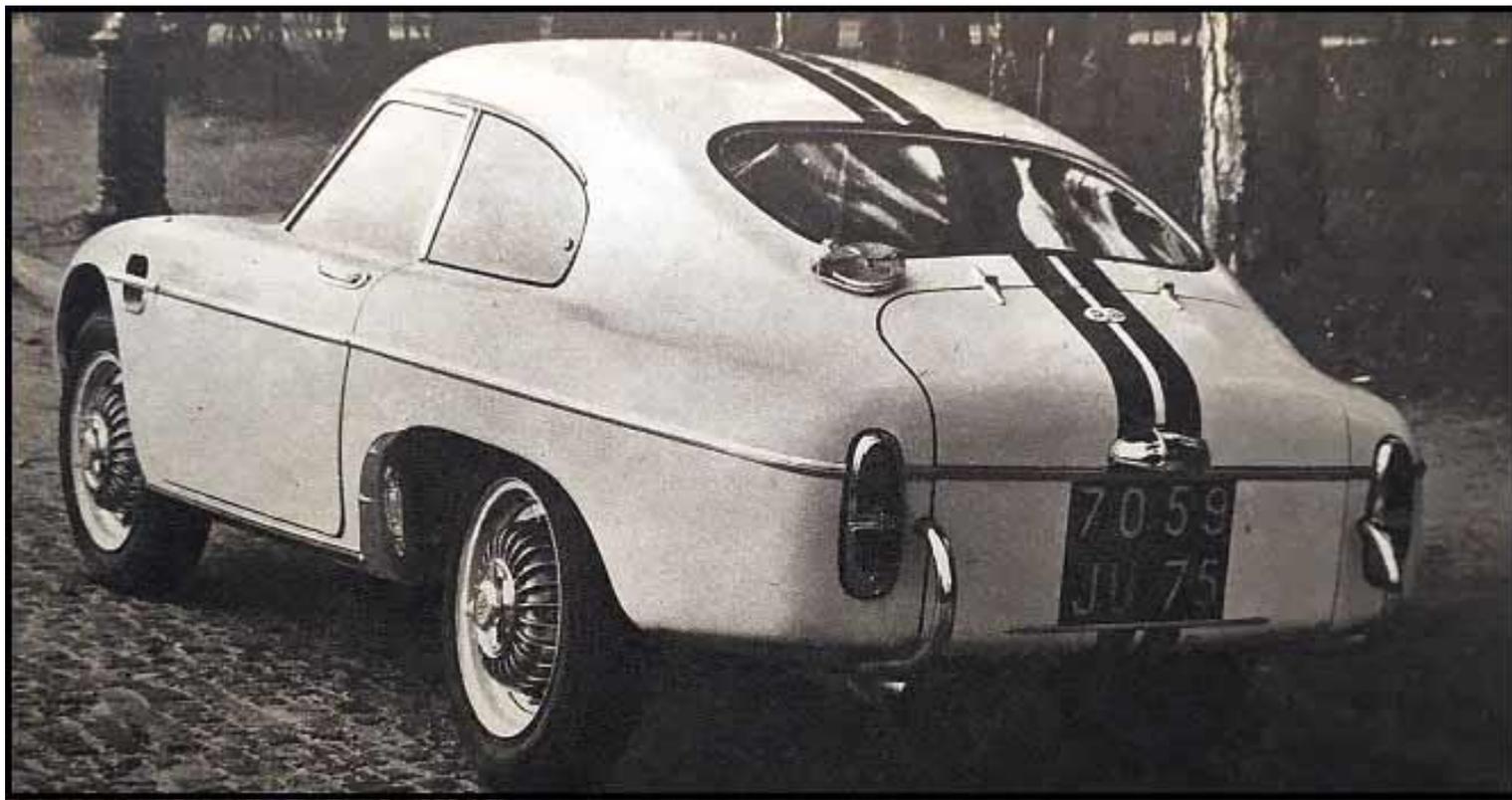
Il ne s'agit pas d'un modèle spécifique s'ajoutant aux 429 exemplaires standards déjà produits, mais de voitures vendues beaucoup plus cher obtenues à partir de coaches normaux en stock.

Cette Super-Rallye dispose d'un meilleur Cx et pèse moins lourd.

Le moteur de 954 cm³ comporte plusieurs améliorations qui à la sortie, nous apporte 70 chevaux permettant d'atteindre 175 km/h.

Sur la route, on ne pourra la voir que de derrière !

En hommage à notre ami Robert Sobeau, rappelons que la fabrication artisanale des carrosseries de ces dix Super-Rallye ne s'effectue plus dans les Vosges mais près de Paris, chez Polyest, d'abord au Plessis-Trévisé, puis à Roissy



Henri PERRIER Pilote D.B.

Auteur : Charly RAMPAL

La course automobile a été pour Henri Perrier un rêve merveilleux.

Très jeune, il a été très vite père de 4 enfants et habitait une petite maison au bord de la nationale 7 près de Lyon et plus précisément à Charbonnières les Bains.

Et chaque année, il voyait passer en janvier,, le rallye de Monte-Carlo.

Il voulait rapidement participer à un de ces rallyes qui berçaient son enfance.

Et voila que le destin lui lança un signe : son village organisa en 1950 le premier Rallye Lyon-Charbonnières. Le rallye venait frapper à sa porte et il ne pouvait pas refuser.

Il s'inscrit donc avec son frère Philippe avec un modeste cabriolet SIMCA qu'il possédait.

Premiers à tous les contrôles horaires, il ratait celui du col de Laffray près de Grenoble et malgré la première place, il fut mis normalement hors course !

Malgré cette déconvenue, ce fut le déclic voyant qu'il n'était pas si mal et Henri décida d'acheter une première voiture dite de sport : une SIMCA 8 Sport qui n'avait de sport que le nom ! Malgré tout, avec sa femme, il obtint quelques bons résultats, mais c'était insuffisant.

Travaillant à l'usine de son père, il réussit à mettre de l'argent de côté pour s'acheter une Porsche 356 d'occasion. Il s'inscrivit à la Coupe des Alpes où il rencontra Marcel Picard qui lui suggéra d'acheter un coach DB !

Ce qui fut dit fut fait et avec la vente de la Porsche il put accéder à ce conseil.. Il s'inscrivit immédiatement aux Mille Miles 1957. Une épreuve qu'il avait réalisée l'année précédente avec son frère sur une Triump TR4.

Pris en main par René Bonnet himself à Brescia, il faisait son premier apprentissage de pilote officiel.

Avec un moral d'enfer, il décida de courir en solo, voulant mener sa course comme il l'entendait. Son principal rival dans la catégorie 750 cc étant JC Vidille qui partait derrière lui.

Pensant toujours le voir arriver dans ses rétroviseurs, il n'en fut rien et il fonça plus fort encore.

Arrivé à Rome, il demanda de ses nouvelles : il semblait loin derrière mais, il n'en cru rien d'autant que Vidille avait une voiture usine sensée être plus rapide !

Puis ce fut une ovation « El primero, El priméro ! », étouffé par la foule, n'ayant même pas eu le temps de faire ses besoins, il repartait en tête de sa catégorie encouragé par Roberto Rossilini.

Peut-être trop confiant et heureux de prendre 20 mn à Jean Claude dans le col de « La Futta », il fit un surrégime fatal en rétrogradant, juste avant d'arriver à Bologne !

C'était la fin d'un beau rêve et la consternation. Son frère qui était venu le soutenir dut le ramener à la ficelle jusqu'à Lyon chez Picard.

Mais tout n'était pas perdu, puisque René Bonnet lui demanda de bien vouloir être un de ses pilotes pour les 24h du Mans 1957.

Grande joie bien sûr, mais aussi grande peur !

La grande semaine du Mans débutait le mercredi pour les essais et les formalités habituelles dont la visite médicale qu'il passait avec ...

Fangio qui l'encouragea de ses paroles : Henri avait 30 ans !



Une anecdote humoristique.

Lors de ces 24h, il faisait équipe avec « Petit Louis » Cornet qui était de petite taille : d'où son surnom.

Il arrivait au nombril d'Henri Perrier qui lui mesurait 1m87, au grand dam de René Bonnet qui ne voulait pas toucher à la carrosserie et qui lança : « qu'ils se débrouillent ! ».*

Ce qui eut pour conséquence l'utilisation de talonnettes aux chaussures de Louis Cornet plus un coussin dans le dos (celui qu'Henri avait dans son coach pour ses enfants) et pour Perrier l'obligation de baisser la tête du côté gauche pour éviter les prises d'air dans les lignes droites au risque de perdre 200 tours notamment dans la ligne droite des Hunaudières !

Evidemment, cela changeait totalement la vision au moment d'aborder les virages, car Henri devait redresser la tête comme un pantin sortant de sa boîte pour avoir l'angle idéal pour prendre le virage...

C'était une vraie gymnastique avec un torticolis en point de mire.

Talonné par Lotus en 750 cc, la tension montait dans le stand DB et les fautes de direction ont commencé.

Au bout des Hunaudières, il y avait un type qui devait indiquer les instructions sur la vitesse en faisant un signal : un « + » ou un « - » écrit sur un panneau en bois suite aux ordres qu'il recevait du stand.

Mais les signaux étaient toujours « + » !

Résultat, Armagnac qui faisait équipe avec Laureau sort de la piste à Maison Blanche et Schlessler sort au Tertre Rouge...

Quant à Perrier, voyant toujours le signal « + », pensant que le stand était devenu fou et qu'il était impossible de suivre ces consignes sans sortir de la route !

Personne ne savait, mais le préposé au panneautage s'était endormi : il était quand même 2h du matin !

Henri Perrier prend alors la parti de ne pas aller plus vite et en passant devant les stands il mettait l'index sur sa tempe pour leur faire comprendre qu'ils étaient devenus fous ! Ce à quoi René Bonnet dit à Mme Perrier : « Mais qu'a donc votre mari ? ». C'était l'incompréhension totale.

Mais ce n'était pas fini pour Perrier. Au cours de cette même nuit. Après le Tertre Rouge et avant d'amorcer la ligne droite des Hunaudières, deux corps en combinaison blanche tombent du ciel juste devant ses roues !!!

Il s'agissait de Brooks sur Aston et de Magnoli sur Porsche qui s'étaient heurtés. L'un se jetant à droite de la piste et l'autre à gauche.

En quelques secondes Perrier prit la décision de zigzaguer au milieu d'eux au lieu de freiner (ce qu'aurait fait le commun des mortels), tout en accélérant.

Au bout de la ligne droite des Hunaudières, les jambes de Perrier se mirent à trembler pendant de longues minutes jusqu'à ce que Bonnet lui ordonne de s'arrêter.

Au stand, on lui indiqua qu'il ne restait plus que la DB n°49 en course, c'est-à-dire la sienne. Tremblant encore, Perrier dit à René Bonnet : « J'ai du les écraser, c'est horrible ! ». Bonnet lui donna alors deux paires de gifles et lui dit : « Remonte ! ». Perrier reprit tant bien que mal le volant, mais il lui a fallu du temps pour retrouver la cadence des 5'54 au tour !

Il terminera quand même ces 24h du Mans 3ème à l'indice devant Chancel et la Jaguar de Flockart.



La photo de famille, de gauche à droite : Armagnac, Robert Chancel, De Montrémy, Pierre Chancel au centre et à sa gauche, Poitrier, Laureau et Cornet.



Poirier et Cornet sur le tank DB 49,



Henri Perrier terminera 3ème du championnat de France cette année 1957... où il couru en rallye avec Justamond comme lors du Tour de France.



Et Lyon-Charbonnières : le Rallye de ses débuts.



En 1957, Perrier continuera encore à faire d'autres rallyes sur le coach : comme en 1957 (n°74) et 1958 en Italie aux Mille Miles avec

Beaujolais,



VIÈME RALLYE du Beaujolais
Henri PERRIER paraît très surpris par le photographe.

Rambeaux.



En 1959, il court les 12h de Sebring avec Wood et ils terminent 37ème.

Ici avec accroupis : Laureau, Armagnac, Bill Wood et Perrier



Le Tour-Auto avec Justamond



6^{ème} TOUR DE FRANCE 1957



Il décèdera le 10/04/2022 - La Tour-de-Salvagny (Rhône).

PALMARES D'HENRI PERRIER (Origine Racing-Sport-Cars) 1957 à 1963

Year: 1955

Date	Race	No.	Car	Drivers	Entrant	Result
1.5.1955	Mille Miglia	612	Triumph TR2	Perrier / Perrier		DNF

Year: 1957

Date	Race	No.	Car	Drivers	Entrant	Result
12.5.1957	Mille Miglia	74	D.B. HBR	Henri Perrier		DNF
30.5.1957	1 h 30 min Forez [S1.5]	28	D.B. HBR5	Picart / Perrier		12 th
23.6.1957	24 h Le Mans	49	D.B. HBR	Cornet / Perrier	D. B.	17 th

Year: 1958

Date	Race	No.	Car	Drivers	Entrant	Result
21.9.1958	Coupes d'Automne		Osca S1500	Henri Perrier		3 rd

Year: 1959

Date	Race	No.	Car	Drivers	Entrant	Result
21.3.1959	12 h Sebring	58	D.B. HBR4	Perrier / Wood	Deutsch & Bonnet	37 th
24.5.1959	Targa Florio	110	Osca MT4	Perrier / Binachon / Nebon Carle	Henri Perrier/Binachon	DNS
25.9.1959	Tour de France	136	Porsche 356 Carrera	Perrier / Rozé		6 th

Year: 1960

Date	Race	No.	Car	Drivers	Entrant	Result
10.7.1960	Trophée d'Auvergne		Porsche 356	Henri Perrier		11 th
23.10.1960	1000 km Paris		Porsche	Houel / Perrier		DNS

Year: 1962

Date	Race	No.	Car	Drivers	Entrant	Result
24.6.1962	24 h Le Mans	50	René Bonnet Djet	In entry list only	Automobiles René Bonnet	18 th
15.7.1962	Trophée d'Auvergne	23	Porsche 718 RS	Henri Perrier	Henri Perrier	DNA

Year: 1963

Date	Race	No.	Car	Drivers	Entrant	Result
22.9.1963	Tour de France	63	Volvo Amazon	Perrier / Rozé		15 th

1964 à 1970

Year: 1964

Date	Race	No.	Car	Drivers	Entrant	Result
20.9.1964	Tour de France	58	Volvo 122	Perrier / Harris	Noire	DNF

Year: 1966

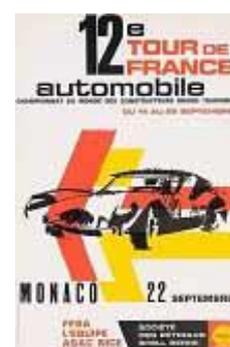
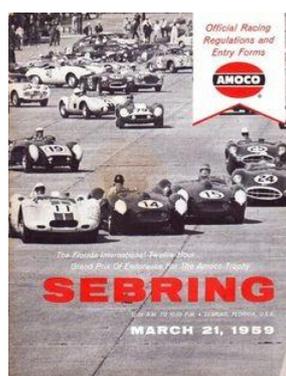
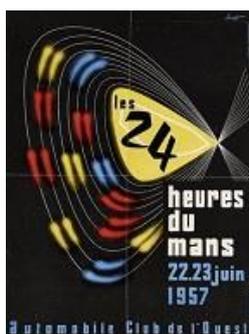
Date	Race	No.	Car	Drivers	Entrant	Result
5.6.1966	1000 km Nürburgring	108	Porsche 911	Perrier / Greene	Henri Perrier	24 th

Year: 1969

Date	Race	No.	Car	Drivers	Entrant	Result
25.4.1969	1000 km Monza	71	Porsche 911 T	In entry list only	André Wicky Racing Team	DNQ
26.9.1969	Tour de France	124	Porsche 911 T	Perrier / Justamond		13 th

Year: 1970

Date	Race	No.	Car	Drivers	Entrant	Result
27.9.1970	Tour de France	124	Porsche 911 T	Perrier / Perrier		DNF



GRAN PREMIO ARGENTINA EN PL17

Auteur : Charly RAMPAL

GRAN PREMIO ! C'est une abréviation que tous les argentins connaissent bien et qui caractérise un des grands événements des courses automobiles en Amérique du Sud.

Cette épreuve de 1962 est réservée aux automobiles de type standard. On peut dire que cette épreuve commence pour les coureurs et leurs équipes 3 mois avant la date de départ, tant elle demande des jours de reconnaissance.

En plus du côté sportif, qui ressemble en tout point à un raid, le plus difficile est de trouver des chambres d'hôtel et des mécaniciens à qui l'on fera prendre des vacances durant 12 jours.

C'est en effet, la durée de cette course folle à travers 8 provinces de la République d'Argentine. Un événement qui bouleverse la vie tranquille de certaines villes de ce pays immense, un peu comme le Dakar aujourd'hui.

Imaginez 2.000 personnes et 500 voitures qui arrivent d'un seul coup dans telle ville de 30.000 habitants : ce sera bien sûr l'occasion d'une grande fête et pour le jour de repos on préparera « l'Asado », viande grillée à la broche...

L'équipe Panhard arrive d'Uruguay dont elle représente les couleurs le jour de la vérification : son arrivée est très attendue et toute une file de voitures l'accompagnera jusqu'au Siège de l'Automobile Club Argentín.

Et puis, voici la ligne de départ. Bien qu'il soit minuit, sur le parcours et sur une distance de 60 km, plusieurs milliers de personnes attendent avec impatience...

Les années précédentes, le départ officiel se faisait au centre de la ville, ce qui a été interdit en cette année 1962, vu le nombre d'accidents.

C'est le départ, les Panhard qui sont dans la deuxième catégorie, attendrons encore une heure avant de s'élancer et auront environ 189 voitures devant elles.

Quoi de plus impressionnant pour tous les concurrents que de gravir le plan incliné de la ligne de départ, aveuglés par les projecteurs de la télévision et les flashes des photographes !

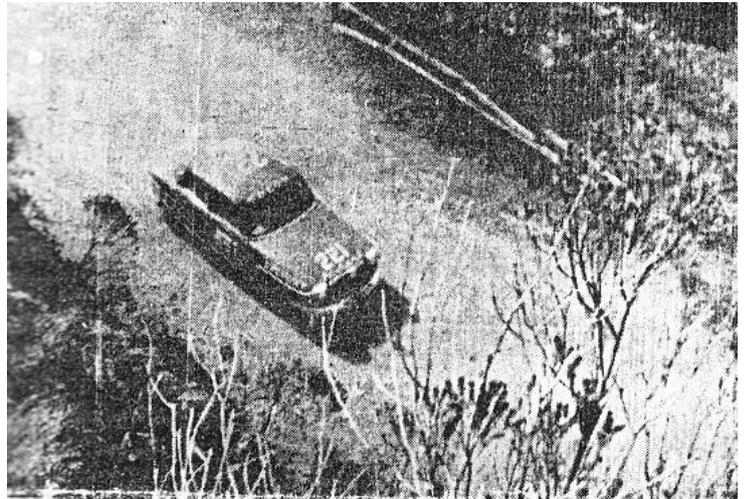
Ils jettent en hâte quelques mots au micro que leur tend le speaker, tout en surveillant le drapeau bleu ciel et blanc de la République d'Argentine prêt à s'abaisser pour leur donner le départ...

Après cet éblouissement passager, les voilà plongés dans le noir et puis de nouveau, ils distinguent devant eux les feux rouges des concurrents qui les précèdent et ce sera durant 1.000 km la même chose.

Le copilote égrène comme un chapelet les différents virages annotés sur le livre de bord ; on dépasse des voitures, d'autres vous dépassent et au petit jour ce petit jeu devient très dangereux.

Il faut avoir continuellement un œil sur la route et l'autre sur le rétroviseur pour surveiller les voitures de grosses cylindrées qui foncent à plus de 220 km/h sur les lignes droites.

Les Panhard auront leur revanche sur les routes de montagne et de sable...



La longue étape est coupée au milieu par le ravitaillement en essence et en huile, l'échange des roues crevées, parfois par les réparations hâtives au bord du chemin, et de nouveau la route jusqu'à l'arrivée où vous terminez aussi noir qu'un charbonnier à cause du sable et de la poussière qui collent à la peau et que la sueur retient.

A l'étape, petit marché noir : ceux qui n'ont pas réservé de chambre sont obligés de s'adresser aux plus prévenants qui leur cèderont une des leurs moyennant un bon prix – petit bénéfice y compris !

Tout au long des six étapes ce sera la même course folle. La seule variante viendra des étapes qui deviennent de plus en plus difficiles et les voitures de moins en moins nombreuses.

Seulement 15% des engagés se retrouveront à Buenos Aires pour voir s'abaisser devant leurs voitures le drapeau à damiers qui les consacre pour une année.

A ce jeu de massacre, la victoire reviendra à une Mercedes dont la réputation de robustesse commence à s'affirmer .

Mais Panhard aura la chance de classer une de ses voitures PREMIERE de sa catégorie : un exploit pour qui connaît la relative fragilité de nos voitures dans cet environnement hostile : C'est un modèle 1962 équipé à l'avant de tambours de freins ETA qui équipera les modèles Panhard de 1963.



Voire D. B., la voiture idéale de l'homme d'affaires moderne, de l'ingénieur, du médecin... vous permettra aussi bien d'évoluer au pas, sans aucune difficulté, dans la plus dense circulation urbaine...



COACH

GRAND TOURISME DE SÉRIE

Type "STANDARD"

VITESSE 155 K_MH

une seule voiture