Dossier Presse

PANHARD&LEVASSOR

Une famille - La famille Panhard est issue des communes bretonnes de Loudéac et La Prénessaye dans les Côtes d'Armor

Une évolution – Du voiturier de Loudéac en 1654 au centralien de Paris en 1864

Une épopée – René Panhard et Emile Levassor sont les premiers à se lancer avec succès dans l'aventure de l'automobile

Une histoire – Panhard&Levassor élaborent, testent et construisent des automobiles en multipliant audaces et innovations.

Une empreinte – Ils laissent le souvenir d'une marque mythique qui a marqué l'histoire des véhicules motorisés.

Une famille de passionnés – Aujourd'hui les clubs font vivre et perpétuent l'esprit « Panhard »

Panhard&Levassor Type P2D (1890)

Panhard 24 CT (1967)

De PENHART à PANHARD

Mesdames et Messieurs

En 2021, nous fêterons les 130 ans de l'automobile (1891-2021) et c'est pour honorer la mémoire des fondateurs de la doyenne mondiale des marques automobiles que nous avons initié dès 2019 une démarche inédite en Bretagne puisque la commune costarmoricaine de « La Prénessaye » est le berceau de la famille Panhard.

Dans le hameau de St Sauveur Le Haut sur la commune de la Prénessaye est né le 2 Août 1655, Yves Penhart. Il allait devenir voiturier et il est l'ancêtre de cette illustre famille qui allait contribuer de façon marquante à l'épopée fulgurante de l'automobile.

En effet, en 1886, René Panhard et Emile Levassor ont fondé l'entreprise « Panhard & Levassor » et la première série d'automobiles fut fabriquée en 1891, la commercialisation débuta cette même année. La production de véhicules automobiles civils « Panhard & Levassor » s'est poursuivie jusqu'en 1967. Elle perdure encore de nos jours en véhicules militaires.

L'esprit des précurseurs en matière d'automobiles a toujours animé la marque « Panhard&Levassor » qui s'est maintes fois illustrée par ses innovations audacieuses.

L'esprit Panhard est aujourd'hui soutenu par des passionnés de la marque, regroupés au sein de clubs automobiles. Les voitures sont entretenues, restaurées et elles roulent lorsque c'est possible.

18 clubs adhèrent à la fédération « Panhard et Levassor » dont 8 clubs étrangers, soit 2300 adhérents.

Tout d'abord, à l'initiative de la section Bretagne du CPLF (**C**lub **P**anhard et **L**evassor **F**rance) le 27 Avril 2019, un panneau commémoratif a été dévoilé devant la mairie de « La Prénessaye » avec le soutien de la fédération des clubs Panhard et Levassor et de la municipalité qui s'associaient à ce projet.

Mais en 2021, c'est l'association « Panhard Concept Historique » qui reprend le flambeau. Elle prend en main et organise les évènements destinés à fêter les 130 ans de la marque.
Ce sont donc, les 17, 18 et 19 septembre 2021, week-end du patrimoine européen que nous marquerons l'anniversaire de la marque.

En résumé, ces trois jours se dérouleront comme suit :
-Le 17 :
Au matin : Rassemblement des Panhardistes avec leurs voitures à Pontivy (Morbihan) pour exposition au public. Ils pourront visiter l'ex-Napoléonville, ses monuments et ses rues, flâner sur le bord du canal de Nantes à Brest et visiter le château des Rohan.
L'après-midi, nous leur proposerons tout un choix de musées et de lieux historiques à découvrir dans la région du lac de Guerlédan (musées de la route du lin, musée de l'électrothèque, l'abbaye de Bon Repos).
-Le 18 :
Au matin : Ce sera le point d'orgue de ces journées, devant la mairie de La Prénessaye, regroupement de tous ceux qui sont intéressés par l'inauguration du Parc Panhard dans lequel sera installée la sculpture réalisée en l'honneur de la famille Panhard. Après cette inauguration officielle, un déjeuner sera pris dans la salle polyvalente.
L'après-midi : Une promenade en ancienne sera proposée aux Panhardistes et aux officiels , les propriétaires de Panhard se feront une joie de véhiculer ceux qui le veulent. Cette excursion nous entraînera sur les traces d'Yves Panhard qui vécu ici de 1654 à 1728.
La journée se terminera par une visite de l'exposition Panhard à l'hippodrome de Loudéac.
-Le 19 :
Dimanche matin : Rassemblement des Panhardistes, des autres propriétaires d'anciennes qui auront été invités et de tous les usagers de la route à Querrien, cité mariale située dans la commune de La Prénessaye pour une bénédiction des équipages et des véhicules afin de les placer sous la protection de Notre Dame de Toute Aide.
Ensuite, nous partirons en convoi dans la direction de Loudéac et après avoir défilé à travers la ville nous nous rendrons à l'hippodrome pour l'ouverture de l'exposition réalisée en l'honneur du patrimoine et des 130 ans de Panhard.
Cette exposition sera émaillée de diverses attractions (Historiques, musicales, humoristiques) dont le détail sera dévoilé plus tard.

Sur ces évènements, les Panhardistes (Adhérents des clubs Panhard et supporters de la marque) seront présents avec leurs véhicules.

Nous souhaitons vivement que les médias et en premier lieu, les régionaux s'impliquent dans la diffusion de nos évènements sur la thématique Panhard. Ces diffusions auront le mérite d'attirer l'attention du public sur le Centre Bretagne et de remémorer aux yeux de tous, ce qu'a été l'apport décisif des Français et en particulier de Panhard&Levassor dans l'essor et la révolution automobile mondiale.

Bref historique Panhard & Levassor

Table :

P 3 **: Panhard&Levassor, création et essor**

P 4 : **Panhard avant la 2ème guerre mondiale**

P 4 à 7 : *Panhard, les véhicules civils*

P 7 et 8 : *Panhard et le sport automobile*

P 8 : *Panhard et les matériels militaires*

P 9 : **Panhard après la 2ème guerre mondiale**

P 9 à 11 : *Panhard, les véhicules civils*

P 12 à 14 : *Panhard et le sport automobile*

P 14 à 16 : *Les dérivés*

P 17 : *Panhard et les matériels militaires*

P 18 : **Communiqué de Mr Jean Panhard**

P 19 : **Article du Monde en 2015**

De

Penhart (XVIIème siècle)

à

Panhard (IXXème siècle)

Panhard

de **1890**

à

1967

• Panhard & Levassor, création et essor

Vers 1800, le Breton François-René Penhart vint à Paris travailler comme sellier, puis comme carrossier. Son fils Adrien Panhard développa les affaires, et se lança, avec succès, dans la location de voitures hippomobiles.
Le fils d'Adrien, René Panhard, fit l'École Centrale, et entra comme cadre à la Société Perin, machines à bois. Jules Perin, découpeur de bois chez les « Meubliers du faubourg », déposa, en 1845, le brevet d'un guide-lame de scie, et devint fabricant de machines à bois de divers types : scies, dégauchisseuses, mortaiseuses...

En 1867, Perin s'associa avec René Panhard, devenu centralien, pour fonder la Perin, Panhard & Cie.
René Panhard fit appel, en 1873, à l'ingénieur Émile Levassor, son condisciple de l'École Centrale ; ils s'intéressèrent aux moteurs à gaz à partir de 1875, et leur production en série débuta l'année suivante. Le représentant pour la France des moteurs à pétrole de Gottlieb Daimler, Édouard Sarazin, entra en contact avec Émile Levassor. Ce dernier épousa, en 1890, la veuve d'Édouard Sarazin, et commença la production sous licence des moteurs Daimler, puis la construction de voitures à pétrole.
La raison sociale de l'entreprise était devenue « Panhard & Levassor », Émile Levassor ayant succédé à Jules Perin.

En 1890, les relations amicales entre la famille Levassor et la famille Daimler permettent à Panhard & Levassor d'utiliser des moteurs Daimler pour construire des automobiles. La première voiture de série au monde était née! Il s'agit de la Panhard P2D. Elle offrait quatre places dos à dos. Elle a été suivie un an plus tard de la première voiture à moteur avant. Ces pionnières avaient une transmission par chaine sur l'essieu arrière.

Le 11 septembre 1890, Levassor écrit à Gottlieb Daimler en lui demandant de venir à Paris pour voir la voiture à quatre places qu'il venait de mettre au point et le quadricycle qu'Armand Peugeot venait d'envoyer chez Panhard pour mise au point car il ne marchait pas bien du tout. Ce quadricycle, le premier fabriqué par l'entreprise Peugeot, fut finalement vendu par René Panhard, le 9 juin 1891 à un Suédois après qu'il eut été réparé par la maison Panhard & Levassor. L'allumage par brûleurs fonctionnant irrégulièrement, Émile Levassor met au point l'allumage par incandescence, brevet déposé par Panhard & Levassor, le 24 août 1891.

En novembre 1891, débuta la production en série de trente automobiles Panhard & Levassor dont cinq seront vendues la première année. L'industrie automobile est née.

Après le rachat de la société par Citroën en 1965, leur production civile fut interrompue en 1967. La division des machines à bois Perin-Panhard avait été vendue en 1952.

La description résumée de la production qui suit est incomplète mais elle suggère et met en relief les raisons pour lesquelles les Panhardistes que nous sommes, restons attachés et fidèles à cette marque qui a laissé ses empreintes dans le monde de l'automobile.

• *Panhard avant la dernière guerre mondiale*

✓ Panhard, les véhicules civils

Voici une petite présentation de la production automobile de Panhard & Levassor, avant la deuxième guerre mondiale.

Les ancêtres: Le moteur V2 Daimler, 1890-1896

A l'origine, les automobiles Panhard & Levassor étaient basées sur la mécanique Daimler dont Panhard & Levassor avait acquis la licence de fabrication pour la France. Il s'agissait d'un bicylindre en V. Dés 1890, Emile Levassor conçoit d'installer un moteur bicylindre dans une automobile. Après un premier prototype, une seconde voiture plus aboutie voit le jour en 1891.

Les essais étant jugés concluants, la décision est prise de construire une première série de trente voitures, faisant ainsi de Panhard & Levassor le premier constructeur dans l'histoire de l'automobile mondiale. Cinq voitures sont vendues la première année, en 1891.
En contact étroit avec Peugeot, Panhard & Levassor lui fourni des moteurs en V Daimler de 1890 à 1896.

Ainsi jusque vers 1904, Panhard & Levassor sera le premier constructeur automobile français et même mondial.
Durant toutes ces années, les innovations se succèdent grâce au travail acharné d'Emile Levassor, telle une boite de vitesses à trois rapports enfermant les pignons dans un carter étanche.

Les ancêtres: Le moteur Phoenix (1896-1903)

Louis Pasteur en Panhard&Levassor en 1899

Panhard&Levassor B1 1902 12 CV

Phaeton B1/B2 190

Bien vite, le moteur V2 Daimler se révèle lourd et relativement peu performant. Dés 1893 Emile Levassor et son ami Gottlieb Daimler travaillent sur un tout nouveau moteur: le Phoenix. Ce moteur, à deux ou quatre cylindres, commencera véritablement sa carrière commerciale en 1896.
Le moteur Phoenix sera une évolution du moteur Daimler (puissance 6 kW soit 8CV) et il équipera le premier camion français en 1898.
Dés cette même année 1896, une boite de vitesses à quatre rapports est proposée. En 1898 le volant remplace la direction à queue de vache.

Les moteurs Centaure (1901-1904) et Centaure « allégé » (1903-1915)

Après avoir succédé à Emile Levassor, décédé en 1897, Arthur Krebs cherche à se libérer des lourdes charges financières que représentent les droits à payer sur chaque moteur Phoenix. C'est ainsi qu'en 1901 apparaît le nouveau moteur Centaure qui remplace totalement le Phoenix dés 1902.
Dans ce nouveau moteur, les cylindres sont accouplés par groupes de deux.
Cette même année 1902, apparaît le carburateur à réglage automatique qui sera très vite adopté par l'ensemble des constructeurs automobiles.
Apparaît également un nouveau système d'allumage électrique par dynamo, bientôt remplacé par un allumage par magnéto.
En 1903, le moteur Centaure évolue en devenant Centaure allégé. Les cylindres sont maintenant séparés, avec un refroidissement amélioré. En 1908, la transmission par cardan est proposée, en remplacement de la transmission par chaînes, qui reste de mise pour les plus fortes cylindrées.

Les moteurs monoblocs à soupapes (1909-1924)

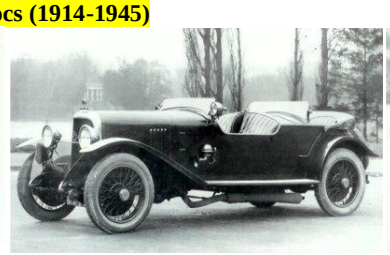
Avec les progrès réalisés en matière de fonderie, la 12HP type X5 présente un tout nouveau moteur à quatre cylindres fondus en un seul bloc. Le moteur est ainsi plus compact. Même si le moteur sans soupape va bientôt arriver, ce nouveau moteur monobloc va perdurer jusqu'en 1924, date de l'abandon des moteurs à soupapes jusqu'à la seconde guerre mondiale.
Le point culminant de cette génération de moteurs sera le type X19, présenté fin 1912 et dont la commercialisation effective en 1913, va connaître un large succès en raison de ses qualités réelles. Nombre de collectionneurs actuels ne diront pas le contraire ! La X19 est une voiture moderne, légère et performante.

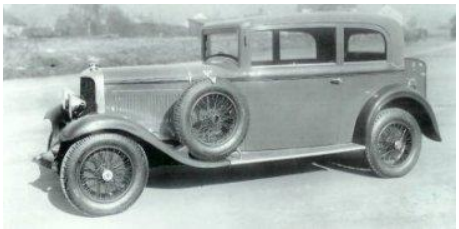
Les premiers moteurs sans soupape, à cylindres séparés ou groupés par deux (1910-1922)

Dés 1910, les premiers essais routiers sont effectués. Le moteur sans soupape permet de pallier aux inconvénients du moteur classique à soupapes: vibrations, bruit…
Le principe repose sur une distribution par fourreaux (ou chemises) coulissants. Leur coulissement autour du piston assure l'admission et l'échappement au travers de lumières, avec un nombre réduit de pièces en mouvement et une absence quasi totale de jeux.

Basé sur le brevet de Charles Yale Knight, le système va vite convaincre Arthur Krebs. Les premières voitures à moteurs sans soupape sont présentées par Panhard & Levassor en 1910 et réellement commercialisées l'année suivante.

Les moteurs sans soupape monoblocs (1914-1945)

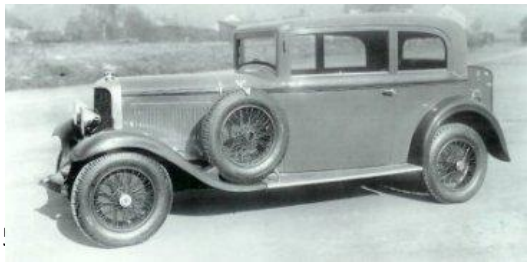




Fin décembre 1914 une nouvelle 16HP X26 est présentée. Son moteur est un quatre cylindre de 3,2 litres sans soupape monobloc et connaîtra une très longue carrière sous différentes évolutions.
Dès 1922, cette génération de moteurs remplace totalement les moteurs classiques à soupapes qui disparaissent purement et simplement du catalogue. En 1924, Panhard & Levassor innove à nouveau en modifiant profondément ses moteurs sans soupape. Jusque là les chemises sont réalisées en fonte. Ce matériau a l'avantage de posséder de bonnes caractéristiques anti-friction. En contrepartie, le poids élevé empêche les hauts régimes.
Panhard & Levassor remplace les chemises en fonte, épaisses et lourdes, par des chemises fines en acier, trois fois plus légères. Pour éviter le grippage la chemise externe, moins sollicitée thermiquement, est régulée. La lubrification est également largement dimensionnée, ce qui explique le panache caractéristique qui suit une voiture à moteur sans soupape…
Tous les moteurs gagnent en vitesse de rotation et en performances.
En 1925 Panhard & Levassor absorbe Delaugère et Clayette. Cette vieille entreprise orléanaise devient l'atelier de carrosserie maison.
L'organisation de la production chez Panhard & Levassor reste très traditionnelle et n'a rien à voir avec les usines ultra modernes des grands que sont Peugeot, Renault et surtout Citroën. Le moteur sans soupape implique des coûts de fabrication élevés, peu compatibles avec les véhicules de faible cylindrée.
Les voitures de la marque sont plutôt destinées à la bourgeoisie. La gamme est pléthorique et globalement haut de gamme.
En 1926 Panhard & Levassor suit la mode des moteurs à six cylindres, venue des Etats-Unis, avec la 16CV X57 puis la 10CV X59 en 1927 à boite de vitesses « silencieuse » et enfin la 12CV X63 en 1928.
Ici encore les coûts de fabrication du moteur sans soupape cantonnent Panhard & Levassor à un rôle marginal.

La série X57 à X65 (1927-1931)

Au sortir des années 20, le paysage automobile français a beaucoup évolué. Les constructeurs sont encore nombreux mais certains sont sortis du lot en évoluant vers la grande série avec une organisation « moderne », « scientifique » de leurs usines. De nouveaux intervenants sont également apparus, tel Citroën, apportant avec eux de nombreuses innovations industrielles, souvent venues des Etats-Unis.
Depuis 1926 Panhard & Levassor s'est engagé dans la voie des moteurs à six cylindres, sans soupape bien sur! La 10CV X59 est beaucoup trop chère face à des concurrentes comme la Citroën C6. Elle sera un échec commercial mais son moteur sera la base de toutes les évolutions ultérieures jusqu'à la Dynamic.



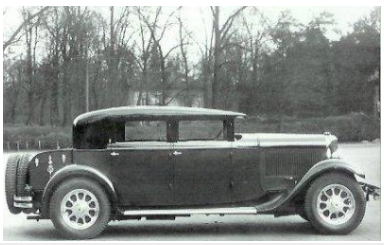
La série « S »: 6DS, 6CS, 8DS (1929-1938)

Panhard & Levassor entame une rationalisation de sa gamme en abandonnant les modèles intermédiaires pour lesquels la concurrence est trop rude. Bien vite les moteurs à 4 cylindres disparaissent (et pour toujours) des voitures de la marque.

Au salon 1930, la nouvelle Panhard & Levassor 6DS X66 20CV impressionne. C'est probablement l'une des plus belle voitures présentées avec sa très élégante ligne surbaissée due au nouveau styliste maison Louis Bionier.

Il s'agit d'une rupture totale avec les productions précédentes. Panhard & Levassor entre dans une ère de modernité, mais également de crise que la marque doyenne ne parviendra jamais vraiment à surmonter.
La nouvelle 6DS est conçue avec un soin poussé et s'impose immédiatement comme une référence.

A part le moteur, dérivé des toutes recentes six cylindres, tout est nouveau ! Le châssis possède une structure élaborée, formant un cadre indéformable très surbaissé. Le plancher comporte des doubles parois, ménageant de multiples espaces de rangement pour les batteries ou l'outillage. La 6DS est la première voiture équipée d'une barre anti-roulis, toujours connue aujourd'hui sous le nom de « barre Panhard »…
La boite de vitesse est une nouvelle boite à quatre vitesses, toutes « silencieuses ».
La 6DS est rapidement épaulée par une exclusive huit cylindres 8DS 29CV type X67 et les plus petites 6CS 13CV, type X68 et 6CS Spécial 14 CV type X69



Les « petites » 6CS vont bien évidemment représenter l'essentiel de la production, tandis que la production des anciens modèles cesse rapidement.

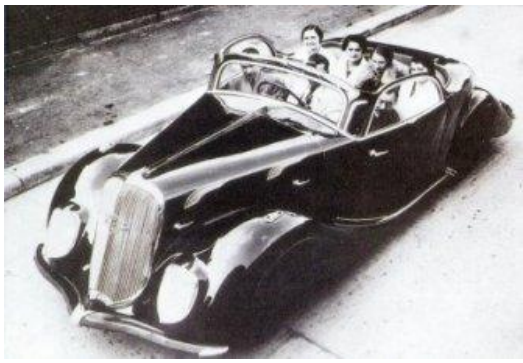
En 1932, la série « S » évolue avec un système de roue libre et de servo-débrayage agissant sur l'embrayage par le seul effet de l'accélérateur. Puis une nouvelle suspension avant à balancier est introduite en 1933. Mais ce n'est rien à côté de la révolution de 1934: la carrosserie « Panoramique ».

Vue de loin, la carrosserie Panoramique reste proche des anciennes carrosseries mais tout y est pourtant nouveau. Le plus évident, ce sont bien-sur les petites vitres très galbées encadrant le pare-brise. Les montants de pare-brise, très fins, sont doublés. La visibilité vers l'avant est totale, sans aucun angle mort, tout en conservant la rigidité de la caisse.

En fait toute la carrosserie a changé: auvent plus bas, portes élargies, sens d'ouverture inversé, entourages de vitres latérales en acier chromé rapportés, pare-brise légèrement incliné, lunette arrière élargie, ailes nouvelles, calandre légèrement modifiée…
Cette série représente alors le summum de l'élégance automobile et sera produite jusqu'en 1938.

La Dynamic (1936-1940)

En 1936, Panhard & Levassor bouscule sa clientèle bourgeoise et traditionnelle avec l'extravagante Dynamic. Le moment ne pouvait pas être plus mal choisi: le Front Populaire vient d'arriver au pouvoir et les mouvements sociaux éclatent partout! S'afficher avec une grosse voiture aussi voyante n'est pas l'objectif de la clientèle traditionnelle de la maison, soucieuse de discrétion et attendant des jours meilleurs.



La Dynamic est pourtant extraordinaire. Elle reçoit la première carrosserie aérodynamique autoporteuse sur une voiture de luxe. La tenue de route et le confort sont stupéfiants, grâce à une suspension indépendante à l'avant, à barres de torsion sur les quatre roues. Le freinage est hydraulique, à deux circuits séparés à l'avant et à l'arrière.
Encore aujourd'hui le comportement routier est exemplaire.
Les vitres panoramiques sont bien évidemment présentes mais les glaces des portières avant sont également courbes.
La carrosserie est particulièrement spacieuse, avec 1,55m de largeur intérieure, permettant de loger 6 à 7 personnes.

Proposée d'abord en Dynamic 130 14CV type X76 et Dynamic 140 16CV type X77, elle sera vite épaulée par une puissante Dynamic 160 22CV type X80.
Au fil de sa carrière, la Dynamic évoluera assez peu, allant dans le sens de la simplification. Mais les ventes ne décollent pas!

Avec la déclaration de guerre et l'occupation, la production de la Dynamic va s'interrompre. Des projets existaient pour motoriser la Dynamic avec un moteur à soupapes, d'origine Hotchkiss.
Quelques Dynamic seront assemblées jusqu'en 1948, avec des reste de pièces restées dans les usines, mais les outillages ont été détruits pendant les bombardements.
L'époque est à la reconstruction et à l'austérité. La petite Dyna en aluminium à moteur bi-cylindres va prendre la relève: une révolution culturelle après des années de haut de gamme…

✓ Panhard et le sport automobile

Grace aux moteurs Daimler, les voitures Panhard & Levassor dominent la compétition automobile jusqu'en 1900.

Leurs véhicules participent et s'imposent de façon retentissante aux premières courses automobile de l'histoire de l'automobile, qu'elle remporte de façon dominante sur les autres énergies de l'époque (animale, hippomobile, à vapeur, à gaz, électrique, à air comprimé, hydraulique...) aux côtés des Peugeot Type 3 et autres, avec pour pilotes Émile Levassor, René Panhard, Hippolyte Panhard, Émile Mayade...

- 1891 : Paris-Brest-Paris, les employés de Peugeot, Louis Rigoulot et Auguste Doriot, sur Peugeot Type 3 à moteur V2 Daimler / Panhard & Levassor, record du plus long trajet d'une automobile, avec 2100 km à partir des Usines Peugeot et Sochaux / Valentigney, plus 1200 km de course effective.
- 1893 : Paris-Nice, Hippolyte Panhard, quatrième.
- 1894 : Paris-Rouen (126 km, organisé par le *Petit journal*), René Panhard, vainqueur ex-æquo avec la Peugeot Type 5 du pilote Auguste Doriot
- 1895 : Paris-Bordeaux-Paris, Émile Levassor, vainqueur avec 1190 km, en 48 heures et 47 min. La marque s'illustre en étant la plus rapide et un monument commémore cet évènement à la première course d'automobiles au monde, il se situe à Paris, dans le jardin de la place de la Porte Maillot, en face du Palais des congrès.
- 1896 : Paris-Marseille-Paris, Émile Mayade, n°5, vainqueur avec 1652 km, en 67 heures et 42 min, moteur Phoenix M2A Type M, 8 ch (Émile Levassor disparaît en 1897 des suites des blessures de son accident lors de cette course)
- 1897 : La 6hp gagne Paris-Dieppe et Paris-Marseille avec Hourgières , puis Paris-Bordeaux avec René de Knyff.

- 1898 : Marseille-Nice en 1898 avec Charron.
- En 1900 et 1901, des Panhard s'imposent lors des deux premières Coupe Gordon Bennett.
- En 1904 la marque remporte également la première Coupe Vanderbilt, à Long Island, et son vainqueur, le parisien d'adoption, George Heath obtient -à postériori- le titre de Champion d'Amérique de course automobile.

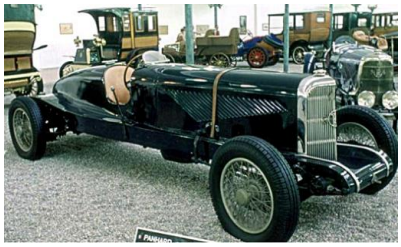
Durant les douze premières années de la compétition automobile sur route, Panhard est le constructeur engrangeant largement le plus de victoires, avec un gros quart des succès obtenus dans les épreuves alors offertes aux quatre roues motorisées. Mais outre-Atlantique le bilan est maigre pour les pilotes locaux, Joe Tracy seul obtenant quelques résultats en courses en 1903.

Après la mort d'Émile Levassor en 1897, qui décède des conséquences de ses blessures lors d'un accident à la course Paris-Marseille, Panhard & Levassor diminue lentement sa participation aux compétitions sportives avant de l'interrompre totalement en 1908 à la suite d'un drame au Grand Prix de Dieppe qui entraine le décès d'Henri Cissac. La marque, qui pourtant avait pour la première fois engagé trois véhicules dans ce Grand Prix de l'ACF, va se concentrer désormais sur la production de camions et de voitures de luxe.

La marque se confrontera, dès lors, tout de même aux records de vitesse sur piste……..

- 1925 : Une 20 CV de 4,8 litres conquit le record du monde de l'heure, avec une moyenne de 185,773 km/h. En 1929, fut conçue la barre Panhard, une barre stabilisatrice anti-roulis, qui est encore utilisée pour la suspension arrière de nombreux véhicules à essieu rigide, partout dans le monde.
- 1930 :En août, record de vitesse sur le Km et le miles, départ arrêté, par Michel Doré.
- 1934 : La 8 cylindres sans soupape 35 CV modifiée de Eyston (associé à Froy) établi, au mois de juin les records du monde des 200 milles, 500 kilomètres, 3 heures, 500 milles, 1 000 kilomètres et six heures, sur l'autodrome de Linas-Montlhéry, après celui de l'heure au mois de février.

La Panhard Grand Prix 13,0 l 4l de 1908.



La 8 cylindres « 69.999 », la voiture des records de 1934.

✓ Panhard et les matériels militaires

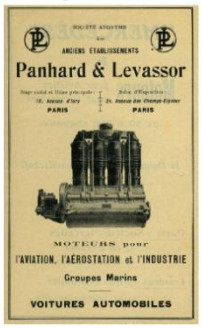
En 1904, l'armée française reçoit ses premières automitrailleuses Panhard-Genty.
Quand la France entre en guerre, le 3 août 1914, les industries privées passent sous le contrôle de l'Etat, elles sont réquisitionnées pour fabriquer de l'armement. Panhard & Levassor n'échappe pas à cette règle. Les automobiles et les camions sortent des usines de Paris et Reims, mais elles prennent la direction de l'armée.
A Paris, l'usine Panhard est étendue et on produit des obus, des fusils, et des canons, des tracteurs d'artillerie, des cellules d'avion, des moteurs d'avion, des treuils de ballons captifs, etc.
Fin 1915, quand Michelin offre au gouvernement les moyens financiers de développer de nouveaux moteurs d'aviation, le bureau d'études de Panhard est de nouveau sollicité.
Développé en quelques semaines, le fabuleux moteur, le Panhard & Levassor 12 J de 220 ch est présenté. Sa fabrication en série débute à Paris en juin 1916. Il équipe différents prototypes des années 1920 comme les hydravions trimoteurs Latham.
En 1917, une autre version du V12 équipe le glisseur Tellier. Très puissants et endurants, ces moteurs sont très prisés sur les hydroglisseurs et le ministère des Travaux publics en achète cinquante comme groupe électrogène.

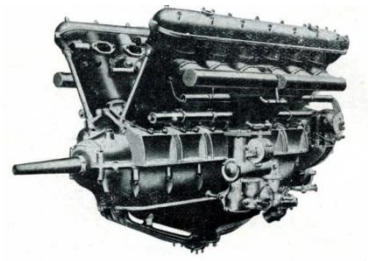
Le fabuleux V12 sera fabriqué à plus de 500 exemplaire, jusqu'en 1921. Les moteurs d'aviation Panhard et Levassor 650-750ch sont présentés au Salon de Paris en 1920.
A partir de 1924, des moteurs sans soupapes seront également fournis à l'armée, pour l'aviation.

De 1916 à 1918, fourniture des moteurs des chars St Chamond (Le dernier rescapé est visible au musée des blindés de Saumur)
-1922, année de livraison à l'armée des automitrailleuses de combat (AMC) qui durera jusqu'à la déclaration de la 2ème guerre mondiale. Les AMC 138, 165,175 seront utilisés jusqu'en 1945.

De 1934 à la déclaration de guerre en 1939, plus de 500 AMD 178 (Automitrailleuses découvertes) furent fournies à l'armée.
En 1937, 140 camions gazogènes K128 puis 20 exemplaires supplémentaires en 1939 ont été livrés pour l'armée Française.
En 1938, l'étude d'une automitrailleuse puissante débute et le prototype sera expédié au Maroc pour échapper aux mains de l'occupant (La « voiture 201 Panhard » sera le futur EBR qui sortira en 1945).

N'oublions pas de mentionner que Panhard a fourni les moteurs de 20 sous-marins de la classe NAÏADE, du sous-marin expérimental DAUPHIN entre 1901 et 1905, ainsi que de nombreux dirigeables « Lebaudy » de l'armée française (dénommés : La Patrie, La République, La Russie, La Liberté, Morning-Post, Capitaine Marchal et Lt Selle de Beauchamp, ect..) et enfin la mise à disposition de moteurs d'avion pour l'armée de l'air de 1919 à 1924.





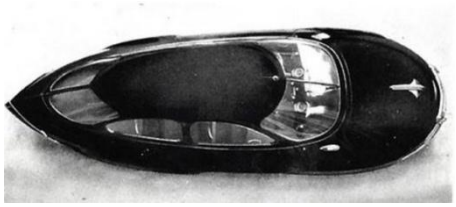
Moteur d'aviation Panhard & Levassor type V12 M 500 ch à 1550 t/mn, 1924. Alésage 165 mm. Course 170 mm. Pression volumique : 6 à 1. Poids : 590 kg. (Catalogue officiel du Salon de l'aéronautique 1924).

• Panhard après la dernière guerre mondiale

✓ Panhard, les véhicules civils

Tous les véhicules produits après guerre seront équipés du célèbre bicylindre à plat, refroidi par air, qui évoluera de 610 cm3, 22 CV à 851 cm3, 50 CV Din en séries commerciales et bien plus en sport automobile.

La Dynavia , Prototype précurseur présenté au salon auto de 1946



La carrosserie en goutte d'eau de la Dynavia , style « aviation » créée l'événement lorsque Panhard présente ce prototype au Salon de 1946. Son exceptionnel coefficient de pénétration dans l'air, inférieur à celui des voitures actuelles les mieux profilées, lui confèrent une sobriété de chameau (moins de 3,5 l au cent km).
A l'avant, les phares sont remplacés par un projecteur central de grande puissance utilisé comme feu de route et antibrouillard.
Les feux de croisement sont également expérimentaux. Une grande partie des innovations de la Dynavia furent reprises lors de la conception de la Dyna Z1. La Cité de l'Automobile à Mulhouse présente l'unique exemplaire survivant.

La Dyna X , Fabriquée de janvier 1946 à octobre 1953.

Présentée en 1946, au salon de Paris, en même temps que la Renault 4CV dont elle sera une des plus grandes rivales, la Dyna X rompt la tradition des véhicules haut de gamme Panhard. En effet, la marque s'est rendu compte que pour continuer à vivre après guerre, il lui faudrait commercialiser une voiture de grande série, et Panhard y arrivera en vendant plus de 42 000 exemplaires de Dyna X en un peu moins de six ans. Si le moteur est assez révolutionnaire pour l'époque, un bicylindre à plat au rendement très poussé, la carrosserie est elle très originale, plutôt baroque, l'esthétique de la Dyna X lui vaudra le surnom de "Louis XV".

Au niveau sportif, la Dyna remportera de nombreuses victoires et son moteur ainsi que son châssis serviront de base à nombres de constructeurs artisanaux ou amateurs. Basée sur un châssis cadre en acier, avec une carrosserie en aluminium, son faible poids lui permet de rouler entre 100 et 130 km/h (suivant les modèles).

La Junior , (1951-1956).

Panhard Dyna Junior est un petit roadster produit entre 1951 et 1956.

Sa création a été décidée sur la suggestion d'un importateur américain du nom de Ferguson, désireux de proposer dans son pays un petit roadster. Ferguson se retirera de l'affaire mais Panhard mènera au bout le développement de la Junior. Il est basé sur un châssis de Dyna X. Sa carrosserie est en acier contrairement aux Dyna. Voici donc un petit roadster aux performances ébouriffantes et doté de la légendaire tenue de route Panhard. Il est doté d'un coffre accessible en rabattant la banquette prévue pour deux personnes. Spartiate et léger, il deviendra la coqueluche des jeunes.

La Dyna Z , Fabriquée de Décembre 1953 à Janvier 1959

Aboutissement du projet VLL (pour Voiture Large et Légère). Son cahier des charges réunit des caractéristiques inconciliables. La VLL sera en effet légère, elle devra transporter en toute sécurité et avec le plus grand confort 6 personnes et leurs bagages. Elle doit tenir une moyenne à 130 km/h avec le même moteur que la Dyna X. Il est donc nécessaire de concevoir une structure particulièrement légère, habillée d'une carrosserie très aérodynamique, habitable et agréable à regarder.
Panhard est sûr de marquer un grand coup. Sa Dyna est probablement la voiture la plus moderne du marché. Elle est présentée à la presse le 17 juin 1953 au restaurant « Les Ambassadeurs » à Paris. Toute la presse est enthousiasmée par cette automobile si innovante à de nombreux niveaux. Les premiers mois pourtant la Dyna souffrira de nombreux défauts de finition, comme une étanchéité toute relative.
Elle est basée sur une construction modulaire. La pièce maîtresse, c'est la plate-forme plate avec deux traverses tubulaires situées sous les sièges avant et arrière. Elle fait 4,88 m de long et 1,56 m de large. Des longerons relient ces traverses sur les côtés. Le train avant avec le moteur et la transmission est solidaire d'une troisième traverse tubulaire fixée en avant de la plate-forme. Un tube support de proue entour le moteur. L'essieu arrière est articulé à partir de la traverse arrière. Tout l'ensemble est habillé d'une superstructure comportant la carrosserie et le fond du coffre. Cette carrosserie n'a aucun rôle porteur, juste un rôle protecteur.
Cette structure modulaire est nécessaire à cause de l'organisation de l'usine d'Ivry. Elle est en effet répartie sur plusieurs niveaux avec des ascenseurs. Les différents modules sont faciles à assembler en bout de chaîne. La carrosserie est produite chez le carrossier Chausson puis expédiées par camion à Ivry pour rejoindre avec la plateforme.

Pour obtenir cette légèreté tellement recherchée, Panhard réalise la structure en alliage d'aluminium : le Duralinox. Cet alliage comprend du cuivre et du magnésium. Seul le tube support de proue en avant du moteur, la traverse avant, le train arrière et les roues sont en acier ; le centre de gravité se trouve fortement abaissé. Le poids se limite à 710 kg soit 30% de moins que ses rivales. Cette carrosserie pèse, ouvrants compris, moins de 100 kg.

Pour le lancement Panhard présente une berline 4 portes aux rondeurs très originales. Le dessin de la carrosserie est l'œuvre de Louis Bionier auteur des CS/DS, Panoramic et Dynamic d'avant-guerre, puis des baroques Dyna X. Il réalise une merveille d'aérodynamique aux formes douces et d'une logique parfaite. Le pare-brise est courbé tout comme la lunette arrière qui fut à l'époque une véritable prouesse de la part de Saint-Gobain. Les portières avant sont à ouverture inversée dite "suicide", solution très contestée par de nombreux utilisateurs et journalistes. Le capot est constitué d'une pièce englobant les ailes avant et tout ce qui se trouve au-dessus du pare-chocs avant. La malle arrière arrondie descend jusqu'au pare-chocs arrière.
Ses formes arrondies lui assurent un Cx de premier ordre avec 0,23 à 0,27 selon les mesures. Les boucliers en aluminium poli sont équipés d'élégants butoirs.

Le traitement de l'éclairage est original lui aussi. À l'avant, un antibrouillard unique prend place au milieu de l'enjoliveur de la prise d'air qui remplace la calandre, Il en résulte une moue étonnée qui lui donne un aspect immédiatement sympathique. À la base du pare-brise, sur les ailes, se trouvent les indicateurs de direction de forme très effilée. Les mêmes éléments se retrouvent à la base de la lunette arrière sur les flancs. À l'arrière, l'éclairage de plaque intègre aussi un feu de recul et deux rampes avec les feux de route. Des catadioptres complètent l'installation de part et d'autre de la plaque arrière.

Deux banquettes recouvertes de simili accueillent les 6 passagers. Le conducteur retrouve toutes les informations nécessaires à la conduite sous ses yeux. L'instrumentation est rassemblée sur la colonne de direction en un élégant ensemble en matières plastique. Tout cela est très innovant. La production des Dyna Z avoisinera les 155000 exemplaires.

La PL17 , Fabriquée de Juin 1959 à Mai 1965

Présentée le 29 juin 1959, la Panhard PL17 vient remplacer la Dyna Z. Elle n'est qu'une évolution de la Dyna Z, ses lignes ayant seulement été remises à jour.

Autour de la cellule de sa devancière, Bionier va donc dessiner une nouvelle voiture, plutôt une évolution, tant la ressemblance avec la Dyna Z est significative. La PL17 porte ce nom en référence aux initiales des fondateurs de la marque, un P pour Panhard et un L pour Levassor. Le chiffre 17 est l'addition de 5CV + 6 places + 6 litres au 100.

La production s'étendra de juin 59 à mai 65 pour un total d'un peu plus de 166 000 exemplaires. Voiture originale par sa motorisation et son dessin très aérodynamique pour l'époque, la PL 17 a connue un succès honorable, malheureusement affaibli par le rachat de la marque par Citroën. On notera que comme ses devancières Dyna X et Dyna Z, la moteur de la 17 (nom commercial à partir de 64 pour unification avec la 24) a servi pour nombre de voitures de sport artisanales.

Panhard proposera plusieurs versions de sa PL 17. Il existera donc un cabriolet, un break, une fourgonnette tôlée, une fourgonnette vitrée et un plateau bâché. Deux motorisations étant disponibles la "normale" et la "Tigre". Panhard, tout comme Simca à la même époque, propose un nombre important de variantes, et changeant tout les ans, d'associations de couleur de carrosserie et de garniture intérieure. A noter qu'à l'époque une PL 17 coûtait moins cher qu'une 403 (12000 F contre 13700 F) et presque moitié moins qu'une ID 19 (21300F).

La 24 , Fabriquée de 1964 à Août 1967

En 1959, au moment du lancement de la PL 17, Panhard pense déjà à son avenir et au modèle qui succédera à la nouveauté du moment. Citroën s'oppose formellement à l'étude d'une nouvelle berline qui risquerait de concurrencer les ID et la futur Ami 6. Il est donc décidé de lancer un coupé. C'est une merveille de design et d'ingéniosité si l'on considère le peu de moyens de Panhard et l'impossibilité d'étudier un nouveau moteur, notamment un projet de à 4 cylindres en X. Louis Bionier, dessinateur des Panhard depuis les années 1930, assisté de René Ducassou-Pehau et André Jouan, réalisera là son chef d'œuvre. Les doubles optiques avant sont sous une vitre, principe qui sera repris par la DS à partir de 1967. Le toit est plat, la face avant est lisse, avec une fine entrée d'air intégrée au pare-chocs et un jonc chromé ceinture la carrosserie. La silhouette très basse et élancée est une réussite. Le modèle fut présenté à la presse le 24 juin 1963 : une 24 C Bicolore quetsch / gris capelino.

Toute la conception de la voiture est axée sur la sécurité. Châssis ultra rigide, doubles optiques, feux arrières débordant sur les flancs mais protégés par les rebords du coffre, bourrelets de protection sur le tableau de bord et autour du pavillon, volant creusé et rembourré, pare-chocs enveloppants en inox. Les plis de tôle des ailes, du capot, du toit et du coffre augmentent la rigidité de l'ensemble. Le système d'essuie-glace est puissant. Des ceintures de sécurité sont disponibles en option.

La gamme sera produite de 1964 à 1967 réparties en 5 modèles.
Les châssis courts 2+2 C et CT sont respectivement qualifiés de coach 4 places et coupé 2+2.

La C est plutôt typée bourgeoise avec une sellerie en velours de nylon, elle sera abandonnée après 1964.
La CT est plus sportive avec un tableau de bord plus complet et une sellerie en vinyl. Elle possède un moteur plus puissant
Les châssis longs 4-5 places BA, B et BT sont abusivement dénommés berlines. Ils seront lancés en 1965.

La B et la BT ont un équipement équivalent aux C et CT.
La BA est une tentative de relancer le modèle en 1966 avec une finition très dépouillée. Trop dépouillée même, les clients ne suivent pas.
Les berlines ont une banquette avancée par rapport au train arrière. Les roues ne forment pas d'arches gênantes sur les bords de l'assise. Ces versions n'ont pas beaucoup plus de place pour les jambes des passagers, mais la garde au toit est meilleure et le coffre est plus volumineux.

L'équipement est très riche (sauf sur la BA), les sièges avant sont réglables en hauteur, longueur et inclinaison. La banquette des finitions T est rabattable, le miroir de courtoisie du pare-soleil passager est éclairé. La roue de secours se trouve à l'abri de la saleté, dans une trappe sous le coffre très vaste. Les accoudoirs des portes sont prolongés par une lampe s'allumant à l'ouverture. Il y a même un thermomètre d'ambiance sur le couvercle de la boîte à gants. Le volant est réglable en profondeur.

Le chauffage, très ingénieux, est assuré par des prises d'air au niveau des cylindres et distribué grâce à des canalisations ceinturant l'habitacle, soufflant l'air vers le pare-brise, ou la lunette arrière. Il est dirigé par une commande rotative sur le tableau de bord.

La production avoisinera les 28500 exemplaires.

La CD , Fabriquée de 1963 à 1965

La **Panhard CD** est un modèle automobile conçu par Charles Deutsch et construite par Panhard (« CD » pour Charles Deutsch).
Au Salon de l'automobile de Paris 1962, Panhard présente la version commerciale des berlinettes CD qui ont participé aux 24 Heures du Mans en juin.
Il s'agit d'un coupé Grand Tourisme à châssis poutre muni d'une carrosserie très aérodynamique (Cx = 0,22) en polyester qui se caractérise par une voie arrière réduite.
Deux versions sont proposées :
Grand Tourisme (165 km/h) : moteur PL17 Tigre 848 cm³ à un carburateur.
Rallye (180 km/h) : moteur PL17 Tigre 848 cm³ à deux carburateurs.

Elle sera vendue sous 4 livrées différentes à 159 exemplaires.
- le bleu hierro métallisé / le gris silver métallisé / le blanc / le noir

✓ Panhard et le sport automobile

Pendant 15 ans, de 1950 à 1964, renouant avec une tradition sportive inaugurée en 1885 par la victoire d'Emile Levassor dans la course Paris-Bordeaux-Paris, première épreuve de vitesse du monde, et entretenue en Grand Prix jusqu'en 1908, la firme Panhard et Levassor participe directement ou par l'intermédiaire de ses clients aux compétitions internationales en exploitant les qualités de ses nouveaux moteurs bicylindres opposés à plat, refroidis par air et créés sous la supervision de l'ingénieur Louis Delagarde pour équiper dès 1946 la nouvelles série des Dyna.

Leur excellent rendement attire l'attention des constructeurs et préparateurs de voitures de course de petite cylindrée ainsi que les sportifs amateurs.
C'est ainsi que la firme DB de Champigny (fondée par Charles Deutsch et René Bonnet) adopta fin 1949 le moteur Panhard à l'instar de la société Monopole (producteur de pièces mécaniques) dont les voitures servent à promouvoir leurs fabrications.
De 1950 à 1953, Panhard n'est représenté en course que par des clients auxquels l'usine vend des organes mécaniques et des châssis qu'ils préparent en fonction des règlements en vigueur.
Ces clients de plus en plus actifs accumulent les victoires tant sur le plan national qu'international.
Conséquence des bons résultats obtenus par les voitures à moteurs Panhard dans leur catégorie, l'usine s'engage davantage en 1953 en créant une écurie officielle dont la direction est confiée à René Panhard assisté d'Etienne de Valance, également responsable des relations presse de Panhard.
La Panhard à carrosserie Riffart qui remporte l'indice de performances aux 24h du Mans encourage l'usine à structurer mieux son service courses.
En 1954, une DB-Panhard remporte la classe 750 cm3 et la Coupe biennale.
La coopération s'intensifie avec DB qui engage quatre voitures en 1955 (outre deux d'usine et deux Monopole).
A la suite de l'accident qui endeuille Le Mans en 1955, l'usine renoue avec Monopole tout en reconduisant les accords de 1954 avec DB.
Sous la direction d'Etienne De Valance, l'équipe Panhard Monopole fait fonction d'écurie officielle de 1956 à 1958, année où Monopole arrête ses activités sportives.
Panhard se retourne vers DB qui devient l'écurie officielle sous le nom de Panhard-DB, accord qui court de 1959 à 1962.
Mais en janvier 1962, Panhard apprend par la Presse la rupture survenue entre Charles Deutsch et René Bonnet et le choix par ce dernier de moteurs Renault.
Mr Panhard assistés par Etienne De Valance prennent alors contact avec Charles Deutsch en vue de construire des voitures pour les prochaines 24H du Mans, épreuve phare que Panhard ne pouvait manquer étant donné la valeur des résultats déjà obtenus. Et ce sera l'aventure victorieuse de la CD.

> ***Classement à l'indice de performance*** *(plus grande distance parcourue selon la cylindrée). Le moteur Panhard est récompensé dix fois entre 1950 et 1962, Porsche six fois.*

Ci-après, un résumé très partiel des années de sport automobile (1950 à 1964) où les mécaniques Panhard se sont fait remarquer grâce à son petit moteur bicylindre.

SAISON 1950-
14 records de vitesse établis par DB Panhard en 500 Cm3 et 750 Cm3
Le Mans 1950 : Chez les voitures à mécanique Panhard 611 cm3, nous trouvons une Monopole tank X84 conduite pas Jean De Montrémy / Jean Hémard. L'indice de performance est remporté par cette Monopole /Panhard après une belle bataille avec la DB de Bonnet / Bayol.

SAISON 1951-
Durant cette saison, Panhard a obtenu l'une des plus spectaculaires parmi les 50 victoires de la Dyna en remportant les 1000 miglia avec Bianchi-Avelta.
Le Mans 1951 : En cette année, la Monopole de Montrémy-Hémard a de nouveau triomphé dans l'indice de performance et s'est adjugé de surcroit la 17ème Coupe Biennale avec un indice nettement amélioré de 1,351 par rapport au 1,276 de 1950.
C'est la première fois qu'au Mans la même voiture et le même équipage triomphent deux années de suite à l'indice.

De plus, à l'automne 1951, une Monopole au volant de laquelle se relayèrent De Montrémy, Jean et Pierre Hémard, Dussous, Guerne, Liénard et Cornu, s'adjuge 4 records internationaux en catégorie 750cc :
–les 2000 Mile à 139,07 km/h de moyenne.
–Les 24h à 139,140 km/h de moyenne
–Les 5.000 km à 136,420 km/h de moyenne
– Les 48 heures à 126,760 Km/h de moyenne
Démontrant ainsi la fiabilité de la mécanique Panhard !

SAISON 1952-
En 1952, Panhard progresse encore et dresser la liste de toutes les courses gagnées dans sa catégorie par notre marque, serait fastidieux. Dès les premières semaines de 1952 son palmarès dépasse les 68 victoires, juste après le rallye de Monte-Carlo où 3 berlines Dyna s'adjugent les 3 premières places de la catégorie 750cc pilotées respectivement par les équipages Grosgogeat-Biagini, Bouchayer-Grignot et Marchand-Deschamp.

De son côté, le groupe DB a amélioré dans le détail ses types 4 et 5cv montées avec des pièces Panhard, en ajoutant une berlinette profilée au « tank » classique qui remporta aux Etats Unis la course handicap de Sebring courue sur 12 heures selon la formule du Mans. En dehors de Sebring, la firme de Champigny obtiendra d'autres beaux succès, notamment aux Mille Miglia et au Tour de France, avant de battre plusieurs records à la fin de l'été avec des moteurs Panhard 500 et 750 à compresseur Constantin.
Aux 24h du Mans : Panhard remporte encore un grand succès grâce à la Monopole n°60 de Hémard-Dessous qui remporte l'indice de performance. C'est la troisième année consécutive qu'une Panhard-Monopole à moteur 610cc remporte ce classement.

SAISON 1953-

Le Mans 1953 : la Panhard-Riffard des frères Chancel gagne l'indice devant la DB de Bonnet-Moynet à moteur Panhard.
Tour de France : Belles 4ème et 5ème place des Panhards (une X86 et une DB) en catégorie voitures sport + une 5ème place sur une X85 de 745cm3 en catégorie voitures de série. Il y avait 114 voitures au départ.

SAISON 1954-

Le Mans 1954 : René Bonnet réalisait la très belle performance de remporter à la fois l'indice et la catégorie à 134 km/h de moyenne avec la DB Panhard.
Les Mille Miglia- Dans la catégorie inférieure à 751 cm3, les DB Panhard se classent 1er, 2ème,3ème et 5ème .
Création en 1954 par Deutsch et Bonnet de la monomil à moteur Panhard pour promouvoir l'esprit de compétition entre des pilotes qui conduisent des voitures identiques sur circuit. Ses 850 cc préparés libéraient 55 chevaux à 5500 tours par minute et entraînaient les 310 kg de la monoplace traction avant (L 3,07m, l 1,22m, h 85cm) à près de 175 km/h.

SAISON 1955-

24hres de Paris- Dans la catégorie jusqu'à 750cc, les Panhard feront la loi :
Les frères Chancel, également sur Panhard, ayant abandonné, Stempert prit le commandement de la classe et terminera à la moyenne horaire de 114,418 km, avec le 745 cc Panhard amélioré .Il sera suivi par Mme Simone –De Montrémy sur Panhard-Monopole.
Le Mans- En 1955, Panhard engagera 2 nouvelles voitures aux 24 Hres du Mans, ce sont les très belles profilées VM5, hélas, elles ne brillèrent pas.

SAISON 1956-

le Mobilgas Economy run : Epreuve pour encourager les économies d'énergie après la mainmise de Nasser sur le canal de Suez, C'est le couple Hébrard, qui réalise la première longue série de victoires, en remportant cette première épreuve entre Deauville et St Jean de Luz, parcourant les 2.711 km avec une consommation de 4,589 litres aux 100 avec une Dyna Z de série.
Ils seront dans les années suivantes avec le couple Favier, les portes drapeaux Panhard à ce type d'épreuve très médiatisée, vue la conjoncture.
Le Mans -Ainsi, comme en 1954, DB a triomphé à l'indice.
1000Km de Paris : - DB-Panhard n°68 de Laureau-Héchard, 13ème au général et 1er de sa catégorie.

SAISON 1957-

12 Hres de Reims- Finalement le duel avec DB se terminera à l'avantage de la petite Panhard-Monopole pilotée par Pierre Chancel et Hémard vainqueurs dans sa catégorie 1.000cc à la moyenne de 136,737 km/h pour 1640,849 km parcours.
Rallye de Sestrière : En 1957, une petite Dyna X 86 de 1953 créa la surprise en remportant la 8ème édition aux mains de deux italiens : Borghesio et Bianchi.
Tour de Corse : Sur 76 équipages au départ, seuls 27 arrivèrent à bon port. Laureau – Jaeger réussiront l'exploit d'amener leur DB-Panhard à la cinquième place du Général et à la première place de leur catégorie devant une autre DB-Panhard menée par Picart et Paul Armagnac.

SAISON 1958-

Grand Prix de Pau : Victoire du clan DB Panhard avec les places 1-2-3-4-5-6 et 7

24 Hres du Mans : Chez DB Panhard : trois voitures à l'arrivée sur quatre, c'est une excellente performance d'autant plus que les moteurs avaient subit de notables transformations de culbuterie et de culasse (vitesse de pointe de 185 / 190km/h). Laureau-Cornet terminent second suivis par Armagnac-Vidille.
Tour de France – Victoire dans la catégorie « Grand Tourisme » de la DB Panhard de Laureau-Jaeger suivie de celle de Bartholomy-Zimmerman. Seulement 37 sur 113 véhicules terminent l'épreuve.

SAISON 1959-

Coupe des Alpes : En Catégorie Grand Tourisme, c'est l'équipage de la DB – Panhard , Guilhaudin-Rey qui triomphe tout en étant la seule voiture non-pénalisée de la catégorie : un exploit !

Rallye Alsace-Lorraine : Bartholoni-Tassoul (DB-Panhard) 3ème au classement général

Rallye Bordeaux-Sud Ouest : Victoire de Masson-Laurent sur DB Panhard devant Porsche.

SAISON 1960-

Le Mans
Quatre DB-Panhard à l'arrivée sur cinq : un beau succès d'ensemble.
La victoire des DB-Panhard rejaillit sur toute l'industrie française et porte une auréole qui fait que les DB sont très appréciées à l'étranger. A l'indice de performance, c'est la belle victoire de la DB-Panhard de Laureau-Armagnac.
1000 km de Paris
Robert Bouharde – Jean Claude Vidilles DB Panhard n° 50 – 1er de la catégorie et 17ème au général. Les DB décrochent également les 2ème et 3ème place à l'indice de performance.

SAISON 1961-

Les 24 hres du Mans
DB / Panhard remporte l'indice de performance aux 24 hres du Mans sur la barquette DB de 702 cm3 n° 53 de Gérard Laureau / Robert Bouharde
Le Monte Carlo
316 Voitures au départ, dont 11 PL17, et enfin une grande victoire : les 3 premières places du Général pour Panhard ! 9 PL17 classées sur 11 au départ.

SAISON 1962-

Charles Deutsch avait préparé un projet de voiture de Grand Tourisme à moteur Panhard qui devait succéder à la DB HBR 5.
Paul Panhard donne enfin son feu vert fin janvier et une équipe technique s'attelle de toute urgence à la réalisation de cinq voitures prototypes (n° 101 à 105) avec le concours des ingénieurs motoristes et aérodynamiciens de la société Le Moteur Moderne et des carrossiers Chappe et Gessalin (futurs constructeurs des CG).
En moins de 70 jours, une voiture carrossée en acier (châssis 101) est prête pour des essais à Monthléry au début avril 1962. Fin mai 1962, elle est engagée aux 1000 km du Nurburgring pour des essais réels en course avec un moteur 702 cm3 préparé par Le Moteur Moderne (équipage Boyer–Guilhaudin), 24ème au général et 2ème de la catégorie 1.000 cm3. Une deuxième voiture en stratifié est également engagée.
Au total, quatre voitures à carrosserie en fibre de verre et polyester seront construites (châssis 102 à 105) et essayées au Mans. Les moteurs sont des « Tigre »réduits à 702 cm3 et préparés par la société Le Moteur Moderne (MM) en vue du classement aux indices (de performance et énergétiques). Trois voitures prennent le départ pour des 24 Heures 1962 et la N°53 (châssis n°103) : Alain Bertaut-André Guilhaudin fini 1ère à l'indice de performance.
Le châssis n°105 participe ensuite aux courses de côte du Mont-Dore, d'Urcy et de Chamrousse, équipée d'un moteur 954 cm3, toujours préparé par le MM et plus efficace en catégorie 1.000 cm3. Le 16 septembre, à l'occasion du passage du Tour de France Automobile, la voiture équipée du 702 cm3 spécialement préparée et légèrement modifiée au niveau de carénage atteint 207 km/h sur la ligne droite des Hunaudières. Les 22 et 23 septembre, le châssis n°105 participe à Monthléry aux essais et aux épreuves des Coupes de Paris, équipé d'un moteur Tigre de 848 cm3, préparé par MM, puis, le 21 octobre aux 1.000 km de Paris (essais et course) où elle termine quatrième de sa catégorie devant la Bonnet-Renault.
Les victoires des Panhard-CD rapportant à la marque le championnat de France pour les voitures de sport, ses pilotes, André Guilhaudin et Alain Bertaut, terminent la saison respectivement premier et deuxième du championnat de France des pilotes en catégorie Sport.
Ce fût la10ème et dernière victoire de Panhard à l'indice de performance.

SAISON 1964-

Deux CD furent engagées (N°44 et 45) aux 24 hres du Mans, mais hélas
elles furent trahies par des incidents et elles durent abandonner.

Les problèmes de frein non résolus peuvent paraitre incompréhensibles aujourd'hui. Ceci est du au fait qu'à cette époque, on ne faisait aucun essai d'endurance pour prévenir les pannes éventuelles sur un temps long. Résultat : les deux CD ne virent jamais le drapeau à damiers et ce fût la dernière de Panhard aux 24 hres

✓ Les dérivés

LA PANHARD RAFALE
De toutes les voitures produites en petite série et utilisant le bicylindre Panhard la Rafale est sans doute l'une des moins connues. Et pour cause, elle n'a jamais été présentée lors d'un salon et ses apparitions en compétition furent assez discrètes. Elle fût commercialisée entre 1952 et 1955 par la société "Dijon-Tourisme

Construite sur une base de Dyna X (châssis de X86 et mécanique de X86 ou X87) la Rafale nait durant l'été 1952. Comme sur la Dyna X la carrosserie de ce coupé est en alliage d'aluminium (on la doit au carrossier Carmétall). Son poids très contenu lui permet d'atteindre les 140 km/h avec le moteur S3 Sprint 4CV 750cm3.

La DYNA ALLEMANO :

Construite sur un châssis de Dyna X, avec un moteur de Dyna X (bicylindre de 750cm3, 40CV), elle a été contruite en 1952-1953. Vitesse maxi 135km/h (ce qui en 52-53 était vraiment pas mal, pour atteindre de telles vitesses, il fallait une voiture d'une cylindrée deux fois plus grande). Elle était, comme la Dyna X, en aluminium et pesait environs 550kg.

Sa production sur base Panhard n'a pas été chiffré, mais on l'estime à une vingtaine d'exemplaires.

LA DYNA VERITAS :

Traversons le Rhin pour faire connaissance avec la Dyna Veritas. Toujours sur base de Dyna X (chassis et moteur), elle fut produite de 1950 à 1952. Les carrosseries, conçues par Veritas, étaient construites par Baur, à Stuttgart.
Cette firme fut créée par d'anciens employés de la B.M.W. avec l'intention de construire des voitures de sport basées sur la B.M.W. 328 d'avant-guerre, avec le moteur B.M.W. de 1971 cm3, 80 CV.

LA PANHARD CALLISTA :
Produite à seulement 10 exemplaires, la Callista Ranelagh (du nom de la rue où se trouvait le garage Panhard de Raymond Gaillard à Paris. Il était le principal bailleur de fond de Callista). En 1951, c'est un cabriolet Ranelagh qui fut engagé au Mans, sous la marque Callista Panhard. La voiture termina 28ème sur 30 voitures à l'arrivée. Un autre modèle de Panhard Callsita sera construit : le cabriolet "Coupe des Alpes".

LA SERA-PANHARD

Ce modèle très aérodynamique construit sur une base mécanique de Dyna Panhard frisait les 160 km/h. Avec son pare-brise d'Aronde Océane et sa lunette arrière de DS, la Sera avait un hard top en polyester (en une ou deux parties) qui s'enlevait pour se ranger dans le coffre.
La Société d'Etudes Réalisations Automobiles (SERA) fabriquera 17 voitures, il en resterait aujourd'hui seulement une petite quinzaine.

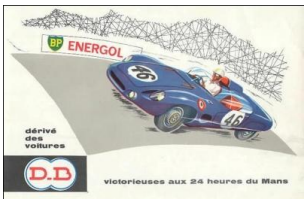
LA PANHARD ARISTA Passy/Sport :

Lorsque Panhard sort son Junior, c'est la fin de Callista. Le coupé Junior était très proche de ces productions artisanales (le Junior est lui aussi construit sur une base de Dyna X).
Raymond Gaillard, financier de Callista, se lancera dans une nouvelle aventure qui sera la marque Arista. Le premier modèle de cette nouvelle marque sera en fait un clone de la Ranelagh, juste rebaptisé "le mans". Plus tard, Arista commercialisera la "rallye", toujours sur base Panhard mais avec une carrosserie en fibre de verre. La production durera jusqu'en 1963.

LA PANHARD SCARLETTE :

Elle est le fruit d'un assemblage entre la Rosengart Ariette et la Panhard Dyna X. La première a légué son physique avantageux, la seconde sa mécanique pétillante. Hélas, sa carrière, mal engagée, a tourné vinaigre. Produite de mars à octobre 1953, elle s'est effacée après seulement 208 exemplaires.

DB PANHARD :



La marque DB apparaît en 1947.C'est la marque la plus prestigieuse et la plus connue des dérivés Panhard.
Au Salon de Paris 1950, la première voiture de tourisme de la marque est un cabriolet deux places à mécanique Dyna 750.
En mars 1952, le premier coach est présenté au public.

En 1952-1953, 32 DB-Frua furent construits puis les HBR 4 et HBR 5 (Environ 450 exemplaires de 1955 à 1959), les HBR 5 Super Rallye (10 exemplaires en 1960-1961).
La production du DB Le Mans (1959-1962) 200 exemplaires.
En sport, sur circuits et en rallye, DB totalise plus de 45 victoires avec les mécaniques Panhard.

LA PANHARD MONOPOLE :

1950 -1958

L'aventure sportive de Monopole
Ils y mirent un terme à la fin de 1958, après onze ans d'activité assurée par à peine une dizaine de voitures. Au début de l'accord avec Panhard, en 1950, ils ont réalisé deux nouvelles voitures qui, pour afficher leur collaboration, se sont appelées indifféremment Monopole-Panhard ou Panhard-Monopole, en fonction des besoins publicitaires respectifs des sociétés.
C'est la seule marque à remporter, 3 années consécutives, l'indice de performances aux 24 hres du Mans(1950-1951-1952)

LA DOLOMITE PICHON-PARAT / PANHARD:

Le premier exemplaire sera présenté au Salon de Paris 1953, sur le stand de la carrosserie « Pichon-Parat ».
Très basse et extrêmement bien profilée, elle matérialise le projet de nos deux compères, avides de concrétiser un projet indépendant et qui reflète leur vision d'une GT dont la légèreté (510 kg) donnera encore plus de punch à la brillante mécanique Panhard. Equipée du bicylindre Panhard de 745 cc développant 42 ch pour un taux de compression de 8,2 , il est alimenté par un carburateur Solex double corps. Elle atteint allègrement les 150 km/h.

LE SHERPA Panhard :

Utilitaire (voiture) a trois roues à moteur Panhard 850 cc
Construit par la "société de manutention et montage de matériel automobile et agricole" noisy le sec
Moteur Panhard refroidi par air
Boite trois vitesses avec deux position (chargé ou pas)
Longueur 4 m
Poids a vide 870 kg charge utile 900 kg
Production 145 exemplaires..

LA 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 précités au niveau du châssis, de la mécanique

Gilco Panhard

Gilberto Colombo est un carrossier italien né en 1921, il aura travaillé pour Ferrari, Maseratti, parmi ses créations, deux modèles à base de mécanique Panhard : la Gilco Panhard 120 et la Gilco Panhard 750.

L'Atla Panhard

Une version fut produite avec la mécanique Panhard (850.000 F), cette version avec châssis et carrosserie adaptée sera construite à Malakoff.

19 exemplaires environ seront construits jusqu'en 1959, récompense bien méritée d'un bel effort collectif, animé d'un enthousiasme réel à l'égard de la voiture de sport et du travail bien fini…

Un bel exemple de persévérance et de réussite qui sera prolongé très longtemps par une série de produits remarquables, avec fidélité à Panhard : SERA, ARISTA et à Renault : SOVAM et JIDE.

La Dyna Wendler

D'après les archives Panhard, il semble que 27 châssis de Dyna X87 break aient été expédiés chez Wendler pour le montage. Ce cabriolet Panhard-Wendler a été présenté au Salon de Genève en 1953 sur le stand Panhard sous l'appellation « Dyna-Spéciale ». Seuls les écussons Wendler figurent sur les flans de la voiture. L' atelier est basé à Reutlingen en Allemagne .

La production totale avoisine les 26 exemplaires dont deux ont survécue : un en France et l'autre aux Pays-Bas.

Les nombreuses présentations de véhicules avec les premières carrosseries plastiques et à mécanique Panhard

En voici deux exemples :
A gauche, La Société Marathon(1954-1955) utilisait la carrosserie de la voiture allemande Trippel, dotée d'un moteur Dyna-Panhard monté à l'arrière.

La firme fabriqua deux modèles, le coupé Corsaire Grand Tourisme et la voiture de sport Pirate, découverte, et à 2 places.

A droite, La Réac en 1952, Mais son prix trop élevé fera que la Réac ne parviendra pas à la production en petite série espérée par ses concepteurs.
C'est donc a Salon d'octobre 52 que la REAC sera exposée, mais aussi la Marathon à mécanique Panhard.

Le camion à moteur Diésel Panhard sur une base Citroën

Entre 1957 et 1960, une centaine de camion furent vendus.

✓ Panhard et les matériels militaires

Le PANHARD 178B

Lors de l'armistice de 1940, l'armée de Vichy est autorisée à conserver un certain nombre d'AMD 178 mais sans leur canon. Dans la région de Sarlat, le service du camouflage du matériel entreprend la réalisation clandestine de tourelles armées d'un canon de 47mm. Une partie disparaît en 1942 lors de l'invasion de la zone libre, certaines sont enfin montées lors de la libération en 1944.
Dès la Libération, la France voulut reprendre le combat aux côtés des Alliés avec du matériel d'origine nationale. La fabrication des Panhard fut donc relancée, avec un nouveau modèle, l'AMD 178 B, équipé d'une tourelle fabriquée par Fives-Lille et armée d'un canon de 47 mm SA 35, baptisée FL 1. Cette automitrailleuse, appelée Panhard 178 B, servit en France et dans les territoires d'outre-mer.
Armement : 1 canon de 47 mm, 1 mitrailleuse.
Longueur : 4,79 m. Largeur : 2,01 m. Hauteur : 2,31 m. Vitesse : 72 km/h. Poids : 8,5 t. Équipage : 4 hommes.

Le PANHARD EBR

Doté d'une grande mobilité sur route (+ de 100 km-h) et en tout terrain grâce à ses essieux supplémentaires, l'Engin blindé de Reconnaissance (EBR) disposait d'origine d'un canon de 75 mm équivalent à celui du Sherman ce qui en faisait le véhicule sur roue le plus puissant de l'époque. La tourelle Fives-Cail-Babcock FL11 fut testée sur plusieurs véhicules.

Le concept d'engin blindé à roues lourdement armé est une tradition française. L'AMX 10 RC (Roues Canon) a ainsi succédé à l'EBR dans les divisions blindées françaises au début des années 80. Ces engins réalisent le difficile compromis entre vitesse et puissance de feu. Ils possèdent des qualités d'agilité et de rapidité (grâce à leurs roues) mais savent aussi engager un adversaire puissant grâce à leur canon d'un appréciable calibre.

Mais bien sûr, ce qui fait la particularité de l'EBR c'est sa capacité à rouler indifféremment dans les 2 sens avec les mêmes performances. Grâce à son inverseur, l'EBR peut au contact de l'ennemi et en cas d'urgence opérer sans manœuvre une marche arrière, qui devient alors une marche avant (notons que l'inverseur ne peut être enclenché qu'à l'arrêt) Cette caractéristique quasi unique dans le monde des engins de combat explique la présence à bord d'un pilote avant et d'un pilote arrière se tournant le dos. L'équipage compte aussi un chef de char et un chef de pièce. L'EBR peut évoluer en 2,4 ou 8 roues motrices. Ses 4 étranges roues centrales dites "agricoles" servent aux franchissements difficiles ou à le tirer de l'enlisement. Il est équipé d'une boîte variée 4 vitesses et d'une boîte courte 4 vitesses.

Le PANHARD AML

L'automitrailleuse légère (AML) équipa l'armée de Terre française au cours des années 1960. Elle était proposée avec un mortier (AML 60) ou un canon (AML 90). La France les a aujourd'hui remplacées mais de nombreux pays africains en possèdent encore.

La Panhard AML 60/90 est un blindé léger dont la transmission 4x4 permanente lui procure une exceptionnelle mobilité. Elle dispose de deux portes latérales et son moteur est en position centrale arrière. Le conducteur prend place à l'avant et la tourelle abrite le chef de char et le tireur. Sa garde au sol de 330 mm lui permet un franchissement de 0,8m
L'AML 90 évolua elle aussi donnant naissance à l'AML 90 Lynx. Celle-ci reçut une tourelle de conception Hispano-Suiza comportant un canon de 90mm GIAT F1, un équipement de vision nocturne et un télémètre laser.

• Communiqué de Mr Jean Panhard (Directeur général de 1949 à 1967)

Lorsque je suis né, il y a bien longtemps, c'était en 1913, l'industrie automobile avait une vingtaine d'années et dès l'après-guerre de 1914, mon père, **Paul PANHARD**, dirigeant alors **la Société PANHARD et LEVASSOR** présidée par mon oncle **Hippolyte PANHARD**, je me suis trouvé plongé dans le monde automobile. Je puis donc témoigner que dans mes premières années alors que l'histoire de l'automobile venait de commencer, personne ne contestait que PANHARD et LEVASSOR appelé encore « le doyen des constructeurs » soit l'ancêtre de l'automobile.

D'ailleurs Gottlieb DAIMLER, père du moteur à essence légère de pétrole, fondateur de la maison Daimler AG qui devint ensuite Daimler Benz n'écrivait-il pas à Emile LEVASSOR, le 9 février 1897, quelques semaines avant le décès brutal de ce dernier, survenu le 14 avril 1897 que « le développement de la question des automobiles est encore un peu en arrière en Allemagne, surtout en comparaison de ce mouvement en France, dont vous avez le mérite premier et supérieur bien connu ».

Emile LEVASSOR qui s'était associé dans la prospère affaire de René PANHARD en 1886, après l'y avoir rejoint dès 1872, écrivait, le 12 novembre 1890 à Monsieur DENEFFE, constructeur de moteurs à LIÈGE (Belgique) : « Nous avons actuellement 30 véhicules en construction, déjà chez nous les commandes arrivent ». Le 22 novembre 1890, il écrivait au même DENEFFE « nous commençons à fabriquer en série ». L'industrie automobile est donc bien née en FRANCE chez PANHARD et LEVASSOR d'ailleurs suivi de près par PEUGEOT, la maison « LES FILS DE PEUGEOT FRÈRES » étant en relation d'affaires avec PANHARD et LEVASSOR depuis de nombreuses années.

Ceci était une évidence tant pour mon oncle, Hippolyte PANHARD (1870 – 1957) fils unique de René PANHARD, le fondateur, décédé en 1908, que pour mon père Paul PANHARD (1881 – 1969) qui commença sa carrière chez PANHARD en 1903 et en devint le Président à la suite d'Hippolyte PANHARD en 1940 et ce, jusqu'en 1965, moi-même étant alors vice-président directeur général du doyen des constructeurs automobiles. Cette antériorité mondiale a d'ailleurs été confirmée par de nombreux historiens tout au long du XXème siècle.

Ainsi : Pierre SOUVESTRE, dans son histoire de l'automobile (DUNOD, éditeur 1907) indique page 182 que Gottlieb DAIMLER en 1889, oriente plus particulièrement sa fabrication vers le moteur à pétrole pour bateaux, PANHARD et LEVASSOR, lui, entreprenant la construction de voitures. Il poursuit page 185 « LEVASSOR conçut la première automobile homogène réellement digne de ce nom et de ce qualificatif » (en effet, il ne fallait pas confondre voitures automobiles et tricycles quadricycles à moteurs, véhicules intéressants certes mais qui relèvent des techniques vélocipédiques). D'ailleurs, le marché ne s'y est pas trompé car ce type de véhicules a peu survécu à l'apparition de l'industrie automobile. Enfin, il indique page 186, « nous verrons ultérieurement, le parti colossal que les deux associés de l'avenue d'Ivry surent tirer de leur avance sur les concurrents éventuels qui devaient être d'abord pour la plupart des clients (à noter que la maison PEUGEOT était le premier client de PANHARD en moteurs, PANHARD ayant fourni PEUGEOT jusqu'en 1896). Monsieur SOUVESTRE poursuit : « Le sage ordonnancement des affaires commerciales de la maison PANHARD et LEVASSOR nous fournira aisément les raisons de son extension toujours croissante ; les scrupuleuses études techniques qui s'y poursuivent sans cesse seront encore la légitime justification de leur réputation de première maison au monde… à tous les points de vue… »

Jacques ICKX, dans son excellent ouvrage « Ainsi naquit l'automobile » (EDITA - Lausanne et VILO – Paris de 1971), ouvrage extrêmement bien documenté affirme page 186 « le démarrage de la production de Panhard et Levassor a été celui de l'industrie Automobile dont les années suivantes vont voir les premiers pas ».

Christian H. Tavard qui en vue du centenaire de l'automobile en 1984 écrit tout un numéro spécial d'Historia où il affirme page 19 « il n'en reste pas moins que c'est Panhard et Levassor qui en effectuant une construction de série fut la première marque à commercialiser des voitures automobiles ».

Jean-Louis Loubet qui écrit page 23 dans son « Histoire de l'automobile Française » (édition du Seuil – 1980) « c'est justement cette même compréhension du progrès, doublée d'un solide savoir-faire industriel qui a permis à Panhard et Levassor d'entrer le premier dans la construction automobile ».

Cette antériorité avait d'ailleurs été reconnue par les dirigeants de Mercedes-Benz que j'avais rencontrés à STUTTGART avant de le confirmer lors des cérémonies de la célébration des 100 ans de l'automobile en janvier 1986 auxquelles j'assistais au premier rang avec mon épouse. J'observe que 120 ans après ces événements, des personnes communiquent sur ce sujet en prenant un peu de liberté avec la vérité historique, et c'est la raison pour laquelle au soir de ma vie bien remplie par l'aventure automobile, dans laquelle ma famille et moi-même étions fort impliqués, j'ai tenu à m'exprimer brièvement mais nettement à ce sujet en renvoyant également le lecteur au complément d'informations résultant de la note jointe.

Note achevée de rédiger le 5 février 2010, soit 120 ans après les débuts de PANHARD et LEVASSOR dans l'aventure automobile.

Jean PANHARD, Président d'Honneur de l'Automobile Club de France –
Président d'Honneur de la Chambre Syndicale des constructeurs automobiles –
Président d'Honneur du Mondial de l'Automobile

Article du Monde
d' octobre 2015
par J.M. Normand

La Dyna Z, c'était l'originalité à la française

Le Garage du cœur, la rubrique auto rétro de "M", rend hommage cette semaine à ce fantasque modèle de Panhard, marque mythique aujourd'hui disparue.

Le Monde | 30.10.2015 à 11h00 |Par Jean-Michel Normand

Qui se souvient de Panhard ? Disparue il y a quarante-sept ans, cette marque fut longtemps la doyenne française mais aussi la porte-drapeau d'un certain panache automobile un peu franchouillard. Avec ses feux arrières globuleux, sa calandre en cul-de-poule centrée autour d'un unique antibrouillard, sa carrosserie toute en rotondités et son moteur flat-twin ô combien sonore toujours prêt à monter dans les tours, la Dyna Z incarne bien la regrettée maison de la porte d'Ivry, à Paris.

Rondouillarde et légère

C'était la voiture des classes moyennes aisées, attachées à acheter français mais friandes d'originalité. Fondée en 1891, Panhard-Levassor est une firme de luxe qui fabrique de grosses voitures un peu excentriques munies de techniques à part (le moteur sans soupapes, notamment). Après la seconde guerre mondiale, ses dirigeants doivent ravaler leurs ambitions. Le plan Pons, qui organise la renaissance de l'industrie automobile, ne prévoit pas d'encourager la production de modèles haut de gamme. Pour ne pas connaître le triste sort de Delage, Delahaye ou Bugatti, Panhard se résigne à se tourner vers des modèles plus démocratiques et conçoit la Dyna X, petit véhicule au style totalement décalé, auquel succède la Dyna Z en 1954.

Loin de s'enfermer dans le souvenir de son prestige passé, la marque cultive un côté rebelle. Pas question de faire comme tout le monde. Lors de sa présentation, la Z crée l'événement. Rondouillarde pour privilégier l'aérodynamique, elle est remarquablement légère (730 kilos) et peut se contenter d'un bicylindre à plat de 850 cm^3. La structure a été réalisée en un alliage léger, le Duralinox – un nom qui semble tout droit sorti du catalogue des Arts ménagers – composé d'aluminium et de magnésium. D'où sa légèreté, et donc sa vivacité malgré ses 40 ch.

Trop chère à produire

Chez la Dyna, tout est rond, même son pare-brise et sa lunette arrière conçus pour s'éjecter en cas d'accident. Mais aussi son tableau de bord enroulé autour de la colonne de direction sur lequel les commandes (essuie-glace, clignotants, phares…) se bousculent. Dommage que les portières avant s'ouvrent à l'envers, même si ce choix est supposé faciliterl'installation à bord des dames portant des jupes étroites.

Dessinée par l'indétrônable Louis Bionier, patron du style Panhard depuis 1921, la Dyna Z a du chien. Elle est plus chère que la Renault Dauphine ou la Simca Aronde mais – dérive récurrente chez les constructeurs français – elle a été industrialisée à la va-vite et il apparaît rapidement que le Duralinox coûte beaucoup trop cher. L'usine de la porte d'Ivry doit rapidement procéder à des révisions déchirantes. Le Duralinox est réservé aux portières et la voiture, à cause du recours à l'acier, s'alourdit de plus de 100 kilos et n'affiche plus le même allant.

Le lancement d'un cabriolet, d'une version break et l'arrivée tardive du moteur dit « Tigre » de 50 ch ne permettront pas de redresser les ventes qui ne dépasseront pas les 155 000 unités. Décevant pour une voiture qui a accumulé un tel capital sympathie. La Dyna Z sera remplacée à partir de 1959 par la PL17, qui lui ressemble beaucoup mais ne sauvera pas davantage la mise de la marque. Rachetée par Citroën qui ne fera rien – bien au contraire – pour lui donner une dernière chance, Panhard n'aura que le temps de lancer le charmant coupé 24CT avant de déposer les armes, fin 1967.

Remerciements à :

Charly Rampal pour les emprunts faits sur son site « Panhard Racing Team »

Et aux clubs Panhard sur les sites desquels j'ai puisé, entre autres Le CPLF, Le DCPL, Les Doyennes Panhard&Levassor .

Roger Le Douarin-Panhard Concept Historique-11/2020