

Dyna Panhard

LE PETIT MONSTRE GALOPANT

94

L'histoire de la Dyna Panhard est en quelque sorte celle de la dernière voiture artisanale, égarée dans le monde de la grande série. L'affaire débuta durant l'Occupation, lorsque l'Aluminium Français, puissant groupe industriel, fit étudier pour l'après-guerre un certain nombre de projets, parmi lesquels une voiture économique empruntant une large part de ses constituants aux divers alliages légers dont le groupe se faisait le champion. Ce prototype devait beaucoup à l'ingénieur J. A. Grégoire, l'un des grands chercheurs ès traction avant avec sa Tracta du début des années 30. L'objet se présentait sous la forme d'une petite traction avant à châssis séparé, comme la plupart des modèles d'avant-guerre à l'exception des Citroën, mais il offrait la particularité d'être assemblé autour d'un grand bouclier en alliage léger fondu — en Alpax très précisément — qui, fixé au châssis, lançait vers l'avant deux longerons supportant le groupe motopropulseur et vers le haut un double-cadre supportant les attaches de portières avant ainsi que l'ensemble de l'encadrement du pare-brise.

Cette voiture était très ingénieuse et lorsque la maison Panhard reprit ses fabrications, elle abandonna ses énormes Panoramic et Dynamic d'avant-guerre pour une sorte de carrosserie modèle réduit de la Dynamic dont le nom était lui-même une contraction de Dynamic, à savoir Dyna... Le résultat était extrêmement discuté sur le plan esthétique — on parla bientôt de style



Louis XV — mais, techniquement, les idées fourmillaient ! C'est l'ingénieur Delagarde qui doit être considéré comme le père de la Dyna. Il mit au point un petit bicylindre à plat refroidi par air, sans turbine contrairement à la VW, qu'il attela à une boîte 4 vitesses plus ou moins synchronisée. La suspension avant était assurée par un ressort à lames transversales tandis que l'on trouvait à l'arrière des barres de torsion dont la tension était très aisément réglable, ce qui

permet à tout un chacun de procéder à de nombreux essais (parfois couronnés de succès) tendant à modifier l'assiette et à améliorer la tenue de route. Ces barres de torsion, on les retrouvait d'ailleurs là où personne ne les attendait, à savoir en rappel des soupapes. Là aussi, le système autorisait de jouer sans difficultés sur les tensions, de manière à permettre au moteur d'atteindre des régimes particulièrement élevés pour l'époque. Les 6 000 tr/mn n'étaient pas interdits mais, de



A l'exception de la dame
temps à autre, les malheureuses barres de rappel cassaient comme du verre, même si on avait pris la précaution de les radiographier... Je conserve un souvenir particulièrement ému de la Dyna, d'abord parce qu'il s'agissait d'un engin extraordinaire dans tous les sens du terme et aussi parce qu'elle fut le sujet du premier banc d'essai de l'Auto-Journal, que j'accomplis au cœur du dur hiver 49/50, en compagnie de Jean Bernardet, que je salue ici cordialement.

De
le p
re
en



A l'exception de la dame, tout est d'époque, y compris le tracteur!

temps à autre, les malheureuses barres de rappel cassaient comme du verre, même si on avait pris la précaution de les radiographier...
Je conserve un souvenir particulièrement ému de la Dyna, d'abord parce qu'il s'agissait d'un engin extraordinaire dans tous les sens du terme et aussi parce qu'elle fut le sujet du premier banc d'essai de l'Auto-Journal, que j'accomplis au cœur du dur hiver 49/50, en compagnie de Jean Bernardet, que je salue ici cordialement.

Des trous dans le plancher pour remédier aux entrées d'eau

Ce fut un voyage épique. Environ 1 000 km, en deux jours, avec vent, neige et verglas... La Dyna nous fit une démonstration complète de tout ce dont elle était capable, du pire au meilleur! Accrochée magnifiquement à la route – pas une seule autre voiture ne pouvait suivre une Dyna sur la neige – notre incroyablement bruyante petite Louis XV nous gratifia d'une suite de givrages de carbu absolument incroyable (ce n'était plus un carbu mais une sorbetière), tandis que son spectaculaire

L'intérieur se voulait coquet. Le levier situé sous le cadran central commande la boîte de vitesse, un peu à la manière d'une TA Citroën.

manque d'étanchéité au vent et à la pluie nous transformait également en véritables statues de glace.

A dire vrai, les problèmes d'étanchéité ne furent jamais résolus et une note confidentielle de la direction technique conseilla même aux concessionnaires de percer quelques trous sous le tapis de sol, de façon à permettre à l'eau de s'évacuer rapidement, sans former de flaques trop révélatrices...

Mais, à part ces menus inconvénients, la voiture était sensationnelle à conduire. Pour moi qui ne connaissais guère que la Jeep, la C4 Citroën et la Ford A 19 CV, ce fut une véritable révélation, d'autant plus que la cylindrée du minuscule moteur ne dépassait pas 610 cm³, soit 3 CV fiscaux ! Puis, très vite, les ingénieurs de la porte d'Ivry montèrent à 750 cm³ 4 CV puis jusqu'à 850 cm³ 5 CV. En prenant de l'alésage, le moteur gagnait un peu en puissance mais beaucoup en couple, le dernier nommé étant même assez remarquable à ce propos. Lancée dans un bruit de crécelle qui virait dans les graves sur le 850, la Dyna était une montagnarde née. Sa maniabilité était, pour l'époque, incomparable et elle avait une manière de passer les épingles en levant la roue arrière intérieure – la XM en fait tout autant aujourd'hui – qui ravissait les foules. Elle était du genre sous-vireur mais il fallait déjà aller loin pour déclencher le phénomène, malgré l'étroitesse des Michelin X 135/400, qu'on remplaçait souvent par des 145. En descente, c'était le

LA COTE DE L'EXPERT

Son « unit » avant en Alpac et une carrosserie tout alu faisaient de la Dyna une grande curiosité pour l'époque. Jamais on n'avait vu une voiture populaire utiliser de tels matériaux réservés. La légèreté engendrée ne compensait cependant pas les difficultés rencontrées lors des réparations.

La cote de Christian Huet: 8 000 à 10 000 F. Tendance à la stabilité.

96

festival, en particulier grâce à des freins inépuisables.

Aussi bien sur la route qu'en compétition, la Dyna se retrouva immédiatement opposée à la 4 CV Renault et ce fut le début d'une longue rivalité dont les périodes se développèrent aussi bien sur la route qu'en circuit... ou devant l'apéritif.

Si, au point de vue tenue de route, la Dyna était incomparablement plus facile à conduire – au point que, sur la neige, les meilleurs pilotes de 4 CV étaient incapables de lutter – son incroyable carrosserie constituait un frein aérodynamique d'une grande efficacité et les spécialistes Panhard les plus réputés – dont Deutsch et Bonnet qui allaient fonder la marque DB – avaient beau accumuler les chevaux, la voiture n'allait guère plus vite. Des marques comme Peugeot (505 V6) et Lancia (Delta Integrale) connaissent aujourd'hui encore ce problème mais, au début des années 50,



Au sein de cet embrouillamini se dissimulait une mécanique hautement performante, capable du mieux... et du pire lorsqu'elle avait été montée trop négligemment.

une Dyna atteignait à peine 125 chrono avec 40 ch alors qu'avec une puissance comparable, une 4 CV caracolait 10 km/h plus vite !

Au point de vue robustesse, les contrôles en bout de chaîne n'étaient pas d'une grande sévérité. A l'époque, la demande était tellement forte qu'en dépit de la rareté et de la mauvaise qualité des matières premières, il fallait produire ! Le déchet était donc important mais, généralement, les gros pépins se manifestaient sans attendre.

Trous dans les pistons et boîtes cassées étaient les incidents les plus fréquents et, d'ailleurs, les Dyna de rallye étaient équipées de pignons de boîte plus gros... mais sans synchros, comme d'ailleurs les premières Porsche 1 100 et 1 300. Double débrayage à 100 tours près, deux doigts pour pousser le petit levier sortant du tableau de bord et hop, en souplesse !... Quelle élégance... Quant aux pistons cassés, ils se remplaçaient assez facilement en sortant un cylindre et bien des moteurs Dyna ont tourné des milliers de kilomètres durant avec les débris d'un troisième piston éparés au fond du carter, sans que personne ne s'en soucie !

Quant à la facilité de démontage, elle était telle qu'un spectateur des 24 Heures eut un matin la surprise de retrouver sur le pare-brise de sa Dyna un petit mot l'informant que, l'équipe officielle DB ayant été contrainte dans la nuit de changer un cylindre sur le tank qui allait gagner à l'indice, deux mécanos avaient pris la liberté de se glisser sous sa voiture pour démonter l'élément qu'ils ne possédaient pas en stock ! L'infortuné était prié de se rendre au stand DB pour y sabler le champagne dans un cylindre neuf, ce qui fut fait dans la bonne humeur !

En fait, la Dyna ressemblait beaucoup aux belles motos anglaises de la même époque. Tout comme une Norton Manx, une Panhard pouvait se montrer incroyablement robuste, à la seule condition de tomber sur un bon numéro ou de se livrer à un remontage soigné à la main. Les Dyna de compétition étaient ainsi traitées et les 1 000 Miles italiens – la plus belle course sur routes du monde – virent ainsi d'impitoyables duels entre les deux marques françaises, l'une jouant sur la vélocité et l'autre sur la fiabilité, tout cela pendant que les Italiens éberlués restaient littéralement sur place au volant de leurs Topolino gonflées dont bielles et pistons passaient parfois à travers le capot (je l'ai vu de mes yeux) en essayant de suivre !



Vue de l'arrière, les réminiscences

PANHARD DYNA 120

- Moteur : Puissance fiscale 4 CV. Cylindrée 746 cm³. 2 cylindres flat-twin 79,5 x 75. Un carburateur Solex ou Zenith. Allumage par delco. Refroidissement par air. Taux de compression 7,6. Soupapes en tête commandées par culbuteurs et rappelées par barres de torsion cylindriques et tubulaires centrées. Puissance 32/33 ch à 5 000 tr/mn. Couple maximum 5,5 mkg à 3 200 tr/mn.
- Transmission : Traction avant. Boîte à 4 vitesses. Commande au tableau.
- Châssis, suspension : Cadre acier isolé de la caisse sur blocs caoutchouc. Deux ressorts transversaux à l'avant. Essieu arrière en V suspendu par barre de torsion. Amortisseurs hydrauliques télescopiques.
- Freins : Auto-serveurs à commande hydraulique sur les 4 roues. Frein à main mécanique sur roues avant.
- Direction : Pignon et crémaillère.
- Pneumatiques : 135 x 400 ou 145 x 400.
- Carrosserie : Poids à vide 550 kg.
- Caractéristiques de performances : Cylindrée à la tonne 1 356 cm³. Puissance au litre 44 ch. Rapport poids/puissance 16,6 kg/ch.



Trous dans les pistons et boîtes cassées étaient les incidents les plus fréquents et, d'ailleurs, les Dyna de rallye étaient équipées de pignons de boîte plus gros... mais sans synchros, comme d'ailleurs les premières Porsche 1 100 et 1 300.

Double débrayage à 100 tours près, deux doigts pour pousser le petit levier sortant du tableau de bord et hop, en souplesse !... Quelle élégance... Quant aux pistons cassés, ils se remplaçaient assez facilement en sortant un cylindre et bien des moteurs Dyna ont tourné des milliers de kilomètres durant avec les débris d'un troisième piston éparés au fond du carter, sans que personne ne s'en soucie !

Quant à la facilité de démontage, elle était telle qu'un spectateur des 24 Heures eut un matin la surprise de retrouver sur le pare-brise de sa Dyna un petit mot l'informant que, l'équipe officielle DB ayant été contrainte dans la nuit de changer un cylindre sur le tank qui allait gagner à l'indice, deux mécanos avaient pris la liberté de se glisser sous sa voiture pour démonter l'élément qu'ils ne possédaient pas en stock ! L'infortuné était prié de se rendre au stand DB pour y sabler le champagne dans un cylindre neuf, ce qui fut fait dans la bonne humeur !

En fait, la Dyna ressemblait beaucoup aux belles motos anglaises de la même époque. Tout comme une Norton Manx, une Panhard pouvait se montrer incroyablement robuste, à la seule condition de tomber sur un bon numéro ou de se livrer à un remontage soigné à la main. Les Dyna de compétition étaient ainsi traitées et les 1 000 Miles italiens – la plus belle course sur routes du monde – virent ainsi d'impitoyables duels entre les deux marques françaises, l'une jouant sur la vélocité et l'autre sur la fiabilité, tout cela pendant que les Italiens éberlués restaient littéralement sur place au volant de leurs Topolino gonflées dont bielles et pistons passaient parfois à travers le capot (je l'ai vu de mes yeux) en essayant de suivre !



Vue de l'arrière, les réminiscences des années trente sautent aux yeux...

PANHARD DYNA 120

- **Moteur** : Puissance fiscale 4 CV. Cylindrée 746 cm³. 2 cylindres flat-twin 79,5 x 75. Un carburateur Solex ou Zenith. Allumage par delco. Refroidissement par air. Taux de compression 7,6. Soupapes en tête commandées par culbuteurs et rappelées par barres de torsion cylindriques et tubulaires centriques. Puissance 32/33 ch à 5 000 tr/mn. Couple maximum 5,5 mkg à 3 200 tr/mn.

- **Transmission** : Traction avant. Boîte à 4 vitesses. Commande au tableau.

- **Châssis, suspension** : Cadre acier isolé de la caisse sur blocs caoutchouc. Deux ressorts transversaux à l'avant. Essieu arrière en V suspendu par barre de torsion. Amortisseurs hydrauliques télescopiques.

- **Freins** : Auto-serveurs à commande hydraulique sur les 4 roues. Frein à main mécanique sur roues avant.

- **Direction** : Pignon et crémaillère.

- **Pneumatiques** : 135 x 400 ou 145 x 400.

- **Carrosserie** : Poids à vide 550 kg.

- **Caractéristiques de performances** : Cylindrée à la tonne 1 356 cm³. Puissance au litre 44 ch. Rapport poids/puissance 16,6 kg/ch.



... mais considérée de profil, le rappel au style Louis XV s'impose.