

So french!

Il fallait avoir de la verve pour emballer les filles avec une Panhard Dyna Junior. Avec ses airs de « Oui-Oui Mobile », la puce française n'était pas la meilleure alliée des jeunes dragueurs mondains ! En revanche, une fois les filles à bord (c'est une trois places...), le plaisir de conduire cheveux au vent, le son du petit *flat twin* et l'impression de vivre la route à 100 à l'heure aidaient beaucoup au moment de concrétiser...

* Tellement français.





Son style simple et rustique confère au cabriolet Junior une bouille inimitable. Légère, bien motorisée et dotée d'une tenue de route à faire pâlir bon nombre de sportives, notre petite Panhard procure une bonne dose de plaisir.

D'un côté, elle me fait penser à une Porsche Speedster 356, et de l'autre, à la voiture d'un dessin animé pour enfants de trois à cinq ans. D'accord, la comparaison n'a pas vraiment de sens, mais il faut dire ce qui est, cette Dyna Junior n'a pas franchement le look de ses rivales britanniques et américaines. Eh bien, c'est justement d'outre-Atlantique que nous vient l'idée de créer, au début des années cinquante, un petit roadster sportif. Un certain J.-B. Ferguson, directeur de la société new-yorkaise Fergus Motors s'était mis en tête de réaliser, sur la base d'une voiture européenne, un petit jouet surfant sur la mode lancée par les MG TD, qui faisaient alors fureur auprès des étudiants américains. Après un rapide essai à partir de l'Austin A-40 en 1949, l'homme d'affaires américain se tourne vers Panhard. Le projet, accepté très rapidement par la firme du quai d'Ivry, débute sur l'excellente base de la Dyna, toujours très appréciée sur le vieux continent.

Pionnière du segment

Le cahier des charges stipulait une voiture à tendance sportive et très économique, aussi bien pour le constructeur que pour l'acheteur. Allez savoir pourquoi, Panhard s'adressa au carrossier de poids lourds Di Rosa, connu pour avoir déjà habillé plusieurs camions et autocars de la marque. En seulement deux mois, l'étude – encore franco-américaine – va être accomplie par Albert Lemaître, l'un des trois dessi-

nateurs du carrossier de la Garenne-Colombes. Le résultat est saisissant : la ligne rudimentaire est poussée à l'extrême avec une seule porte côté conducteur, des phares proéminents, un tableau de bord



Manuel d'utilisation, prospectus d'époque, publicités vantant les mérites de la Dyna en compétition et catalogue de présentation. Seule sur le segment des petites sportives décapotables, la Junior a bénéficié d'une forte campagne de communication. Sur ces documents, apparaissent un roadster (pare-brise baissé) et une évolution entre les modèles 1952 et 1953. D'autre part, il existe quelques exemplaires (beaucoup plus rares) du catalogue de présentation avec, en second plan sur la couverture, un cabriolet Junior à la place de la Dyna tractant la caravane.



Le pare-brise du cabriolet « du type aviation » n'est pas aussi large que celui du roadster, ni rabattable.

dépouillé et un pare-brise rabattable. Le style est loin d'être sexy, mais la direction de Panhard semble s'en satisfaire. Quelques retouches sont tout de même apportées à ce premier prototype avant de le présenter de l'autre côté de l'Atlantique, mais hélas, le résultat escompté n'est pas au rendez-vous ! En effet, J.-B. Ferguson ne voit pas, dans cette « caisse carrée », le petit roadster censé faire chavirer les cœurs des jeunes Américains. Rebelote, Di Rosa doit se remettre au travail pour, cette fois-ci, réaliser deux prototypes, un cabriolet et un coupé, selon des croquis de voitu-

res nettement plus élaborées. Malheureusement, au court des six mois de travail acharné auxquels se livreront les employés de la SIAA (Société Industrielle Aéronautique et Automobile) dirigée par Di Rosa, Ferguson décide de rompre sa collaboration et retourne sa veste, prétextant un réel trouble de la jeunesse américaine, trop préoccupée par la guerre de Corée. Qu'à cela ne tienne, la voiture restera en France ! Ce second projet plaît à la direction de Panhard, qui souhaite tester l'impact de ce prototype auprès du public au Grand Palais. Cette nouvelle version se dis-



Les poignées du cabriolet sont encastrées dans la portière. Il faut les faire basculer en appuyant sur l'extrémité.



Le frein à main (identique à celui de la Dyna) se loge sur la planche de bord.



Le petit rétroviseur est panoramique et...



...de l'autre côté, il passait en mode « vision nocturne ».



En 1953, le capot avant se pare d'un logo plus arrondi, et surtout moins dangereux que le premier.



Nouveaux enjoliveurs, pare-chocs avec des butoirs en hauteur, nouvelle calandre, nouveau logo sur un capot avant un peu plus plongeant... Le cabriolet (il suffit de regarder la plaque d'immatriculation pour le savoir!). Les longues portées, en accessoire, habille un peu plus la face avant.

tingue par de nombreux détails, comme un porte-à-faux allongé, des phares moins proéminents, une calandre reprenant l'identité de la Dyna X et, bien évidemment, deux portes au lieu d'une. Désormais baptisée «Junior» en octobre 1951 sur le stand du Salon de l'Automobile, la nouvelle venue présentée par Paul et Jean Panhard rencontre un véritable succès, si bien qu'il faut débiter la production en série le plus rapidement possible. Force est de reconnaître que cette Dyna Junior est une pionnière dans sa catégorie. Aucun constructeur ne propose, pour le moment, une petite voiture aux performances vivifiantes, avec des qualités

La Junior était dotée de portes dites «suicide», uniquement rattachées par une mince charnière et une sangle pour éviter qu'elles ne viennent taper sur le flan de la carrosserie. La poignée de lève-vitres se loge sur un gros bourrelet, assez agréable pour les côtes du conducteur, lorsque que l'on est en appui sur la portière.



Les étapes de la restauration

Voici les quatre étapes de la restauration à laquelle la famille Carré a beaucoup participé. Du châssis jusqu'à la coque, en passant par le moteur, leur Junior s'est refait une beauté.



Très abîmé, le châssis a été complètement désolidarisé puis remonté. Sur cette photo, on visualise bien le cadre du châssis relativement simple de la Junior.



Le cabriolet étant conçu avant tout pour rouler décapoté, il est pratiquement impossible de voir la route à travers la minuscule lunette arrière.



La coque du prototype était en aluminium, mais pour des raisons économiques, Panhard opta pour le tout acier.



Il a fallu remettre en état le faisceau électrique. La manipulation était très aisée, compte tenu de la simplicité de la voiture.

routières surprenantes, et ce, à un prix défiant toute concurrence. À seulement 580 000 francs en 4 CV, 610 000 francs en 5 CV et 640 000 francs avec le moteur sprint, le roadster junior est affiché à un tarif imbattable mais au prix... d'une finition sommaire, d'un équipement désuet et d'un total manque de praticité. Les poignées de portes extérieures sont inexistantes, le coffre est inaccessible et les vitres latérales ne sont proposées qu'en option, mais au final, selon un catalogue de 1952, «d'un prix accessible, ce roadster 2/3 places fait goûter, à peu de frais, toutes les joies de la vitesse et du sport».

En 1951, la diffusion des Dyna progresse de 40 %, mais il faut attendre avril 1952 pour voir apparaître, sur les chaînes de montage des anciennes usines Roche de Saint-Denis, la première Junior. Les types X87 «130» et «130 Sprint» de 851 cm³ sont proposés avec des charnières de portes et de capot cachées. La cadence est élevée, Di Rosa n'arrive pas à suivre et se voit peu à peu remplacé par les lignes d'assemblage de l'usine d'Orléans. Face aux difficultés financières, il mettra la clef sous la porte quelques mois plus tard.

Qu'est-ce que nous avons là ?

Le modèle de notre essai est un cabriolet de 1954, et j'insiste bien sur le mot cabriolet. Le sujet n'a pas été encore abordé, mais en 1953, le Junior évolue beaucoup. Au mois de février, le cadre du châssis est élargi,



L'heureux Panhardiste

Désormais inconditionnel de la marque Panhard, la famille Carré joue un rôle très important au sein du Club Panhard et Levassor. Selon Jean-Marc : «À l'origine, je n'étais pas très branché Panhard. On ne peut pas dire que j'étais un mordu de voiture, mais j'y suis venu grâce à ma femme Josiane. Ses grands-parents roulaient toujours avec un véhicule de la marque jusqu'à ce qu'ils nous l'offrent. Depuis cette date nous nous sommes vraiment penchés sur le sujet, au point de posséder plusieurs modèles (24 CT, Break PL 17, Dyna X...) et de s'occuper du secrétariat du Club.» À noter que le Tour de France 2007 du Club va s'élancer dans quelques jours à l'assaut de vingt-neuf villes étapes et donne rendez-vous à tous les amateurs de la marque le mercredi 7 juin à 17 heures sur la Place de la Mairie de Poitiers. Renseignements au 03 44 70 10 55.

permettant ainsi de gagner une place supplémentaire sur la carte de grise et sur la banquette du véhicule. Mais la profonde évolution vient de l'apparition d'un cabriolet pour épauler le roadster. Plus «cossu», il bénéficie de poignées de portes extérieures, d'un pare-brise aux custodes latérales réduites et, cerise sur le gâteau, de vitres latérales descendantes! Nous serons certainement d'accord sur ce fait, la définition du mot «cossu» par Panhard était à revoir. Attendu par des clients soucieux de ne pas avoir à choisir entre confort et originalité, ce second modèle remporte vite tous les



suffrages, laissant le roadster aux plus marginaux. Pour être très précis, notre modèle est de juin 1954, il adopte donc tous les changements apportés sur la gamme. À l'extérieur, les plus gros changements viennent de sa nouvelle calandre reprenant la forme plus simple de la nouvelle Dyna, les nouveaux monogrammes sur un capot légèrement plus plongeant, les enjoliveurs de roues perdent l'inscription Panhard, l'éclairage de plaque arrière est remplacé par un bloc allongé et les pare-chocs de la Dyna X sont remplacés par des plus fins équipés de butoirs droits. À l'intérieur, l'évolution continue avec un nouveau tableau de bord à deux compteurs et le remplacement du volant à trois branches par celui de la nouvelle berline Dyna Z. Les plus avertis auront remarqué le couvre-capote non d'origine (cependant très bien réalisé par son ancien propriétaire) et les phares avant qui sont ceux de la PL 17.

La prise en main

Dès les premiers tours de roues, je décide de m'asseoir à côté du propriétaire afin de faire connaissance avec la «bête». Tient donc! Ces poignées me rappellent quelque chose! Vu la hauteur de la portière, je pourrais l'enjamber pour m'installer à bord, mais le rituel est tellement agréable qu'il se doit d'être respecté... Et puis, je vous rappelle que Paul et Jean Panhard se sont battus pour avoir une deuxième portière sur leur auto, je me dois de l'utiliser! J'appuie sur l'extrémité de la poignée et hop, elle s'approche... Je grimpe, ou plutôt je descends sur la moelleuse banquette tendue de skaï rouge, et scrute avec assiduité les rouages d'un Panhardiste. Le maniement de la boîte de vitesses ne m'inspire pas. J'écoute attentivement les consignes.



L'éclairage de plaque arrondie est remplacé, en 1954, par un bloc allongé, moins élégant mais plus efficace.



«C'est une auto qui aime monter dans les tours. Pas la peine de taper dedans pour autant, mais ce n'est pas comme les roadsters britanniques qui possèdent du couple en bas et pas grand-chose en haut. Les Juniors sont des autos plaisir capables de prouesses au regard de la taille du moteur. Pour le freinage, c'est classique, tu appuies sur la pédale et... ça ralentit!» OK, les précieux conseils sont enregistrés. Comme on dit : «Y a plus qu'à.»

Ouah, elle est terrible!

Premier tour de clef, on appuie un peu sur l'accélérateur, tout en débrayant pour soulager la mécanique, et on pousse sur le démarreur pour réveiller le petit flat twin. Le bruit du moteur est des plus sympathiques. Voyons ce qu'il a dans le ventre. Dès la première accélération, on s'aperçoit vite que la puce française n'est pas avare en sensations. Les petites routes sur les bords de l'Oise sont avalées avec un plaisir intense et une efficacité remarquable. Assis très bas sur cette banquette très glissante, je m'accroche au grand cerceau à chaque virage, tout en évitant de m'écraser contre la portière passager. Les courbes se suivent, un coup à droite, un coup à gauche, elle enfle aussi bien les virages que les revers de position de nos candidats en campagne. Heu... Qu'est-ce que je raconte? Revenons à des choses plus essentielles. La tenue de route est remarquable, pour l'époque, au point de se demander si Alec Issigonis (créateur de l'Austin mini) ne serait pas venu s'inspirer de la Junior au moment de créer la bombinette britannique. Avec ses quatre roues repoussées à chaque extrémité de la voiture, la Junior vire à plat sans prendre d'angle. La direction est précise et



Le flat twin de la Junior aime monter dans les tours avec un son évocateur. Ne développant que 40 ch, ses prétentions sont largement à la hauteur.

renvoie toutes les informations de la route dans les bras du pilote. Autant dire qu'à la fin de la journée, on est rincé! Bien à l'abri derrière le minuscule pare-brise, mon 1,83 m se loge parfaitement dans l'habitacle, à condition de ne pas rabattre la capote. Plus d'1,70 m, veuillez circuler, l'accès nous est impossible. Il faut faire preuve de beaucoup de volonté et de souplesse pour parvenir à conduire capoté. D'une part, elle n'a pas été réellement conçue pour rouler avec, et d'autre part, on n'y voit rien! Une Junior s'apprécie sur les petites routes de campagne et cheveux au vent. En revanche, elle ne rechigne pas à emprunter des voies plus rapides. Obligé de passer par une nationale au moment de rejoindre un coin propice pour notre photographe, j'ai été surpris de voir à quel point l'auto pouvait s'infiltrer dans la circulation. À droite de la petite horloge (encore une option), située sous les yeux du conducteur, le compteur de vitesse est gradué jusqu'à 160 km/h. Très optimiste! Il semblerait que la vitesse réelle avoisine plutôt les 120-130 km/h, surtout que la boîte de vitesses à quatre rapports semble parfois inadaptée au 1300 sprint. Justement, parlons-en de cette boîte, car elle m'aura causé pas mal de soucis au moment d'enclencher la troisième! Le minuscule levier de vitesse donne plus l'impression de pendouiller sous le tableau de bord qu'indiquer clairement l'emplace-

PANHARD DYNA JUNIOR 1300 ET 1300 SPRINT

- Moteur : bicylindre à plats. Quatre temps
- Cylindrée : 851 cm³
- Puissance : 38/40 ch à 5 000 tr/min
- Alimentation : carburateur simple corps (Solex 32 PBIC ou Zenith 32 IN)
- Transmission : aux roues avant
- Boîte de vitesses : non synchronisée à quatre rapports + une marche arrière
- Direction : à crémaillère
- Freins : à tambours sur les quatre roues à commande hydraulique
- Suspension avant : roues indépendantes, amortisseurs hydrauliques
- Suspension arrière : essieu rigide, amortisseurs hydrauliques
- Structure : coque en acier et châssis en tôle d'aluminium
- Pneus : 145 x 400
- Longueur : 4,61 m
- Voie avant : 1,22 m
- Voie arrière : 1,22 m
- Hauteur : 1,50 m
- Empattement : 2,13 m
- Rayon de braquage : 4,30 m
- Réservoir : 30 litres
- Poids : 635 kg
- Vitesse maximum : 135 km/h
- Consommation : 7 l à 100 km/h

Données constructeur

ment des rapports. La première est en haut, ça, il n'y a pas de problème. Pour la seconde, il suffit de descendre et de bien décomposer. Pour la troisième, il faut remonter et amener le levier sur la droite pour ne pas entendre l'horrible : «Grrriiiirrrr» de l'embrayage! Le dernier rapport se rentre facilement. Il suffit de trouver le précédent... Après quelques minutes et plusieurs tentatives, je commence à prendre mes marques. Si l'on réfléchit bien, sa tenue de route est digne de la plus célèbre des anglaises, son moteur grimpe dans les tours avec autant de facilité qu'un Scorpion italien et son poids lui permet des performances très honorables pour l'époque. Je suis bien à bord du plus frenchi des roadsters.

Gautier Rossignol
Photos Antoine Pascal



Les armatures de la capote (logées sous

la toile rabattue) s'installent très facilement. Il suffit de les attacher au pare-brise, la capote vient ensuite se fixer sous le spoiler avant.

