



PANHARD et la DYNA X de Bernard



Les Pet'ardentes du Choletais
Sourdine
49360 YZERNAY
www.lespetardentes.fr

LA GAZETTE

Février 2022

Le saviez-vous ?

La famille Panhard est originaire de la région de Loudéac, en Bretagne. Son nom s'écrivait « Penhart », ce qui signifie, en vieux breton « sommet élevé ». C'est à la fin du XVIII^{ème} siècle que le nom devient Panhard. Il faut dire que, sans Etat Civil, mais avec seulement les registres paroissiaux tenus par des prêtres, certains tout juste capables d'écrire leur nom et ne recopiant que la phonétique, c'était chose courante. Vers l'an 1800, la famille est venue s'installer à Paris pour créer et y développer ses activités.

Panhard et Levassor

Ils furent d'abord selliers, puis fabricants de machines à bois. René Panhard, le petit-fils né en 1841, se lance dans la fabrication sous licence de moteurs à pétrole statiques aidé de deux associés, Emile Levassor et Jean Louis Périn. Devenue Panhard et Levassor à la mort de Périn, l'entreprise décide, dès la fin de 1889, de monter ces moteurs sur des véhicules « sans chevaux ». Panhard et Levassor devient alors la « doyenne des marques automobiles », et devancera de peu d'autres marques comme De Dion Bouton, et quelques autres.

L'ère des sans-soupape : 1910-1940

Dès 1910, Panhard s'intéresse au moteur sans soupape, Les soupapes étaient remplacées par des chemises coulissantes couvrant et découvrant les ouvertures d'admission et d'échappement. De 1910 à 1924, Panhard & Levassor propose à son catalogue aussi bien des voitures à moteurs conventionnels à soupapes que des moteurs sans soupape. Par la suite et jusqu'à la Seconde Guerre Mondiale, tous les modèles de la marque seront équipés de moteurs sans soupape. À partir de 1923, Panhard & Levassor innove avec de nouvelles chemises minces, en acier, auto-lubrifiées bien plus légères. En 1929, fut conçue la barre Panhard, une barre stabilisatrice antiroulis, encore utilisée pour la suspension arrière de véhicules à essieu rigide dans le monde.

En 1934 le modèle évolue avec la carrosserie « Panoramique ». Ce nouveau modèle comporte deux petites vitres, très fortement cintrées, de part et d'autre du pare-brise, qui ce qui améliore nettement la visibilité.

En 1936, en pleine mode « aérodynamique », Panhard & Levassor présente la Dynamic. C'est une voiture extrêmement moderne : carrosserie autoporteuse en acier, freinage hydraulique à double circuit, suspension par barres de torsion sur les quatre roues, elles même indépendantes à l'avant, vitres panoramiques, et bien sûr moteur six-cylindres sans soupape (2,5 l de 14 CV, 2,9 l de 16 CV ou 3,8 l de 22 CV).

L'ère du flat-twin : 1945-1967

En 1945 après la Seconde Guerre Mondiale, les conditions économiques vont obliger Panhard à produire des voitures plus abordables. Panhard va devoir fabriquer des voitures plus légères, avec des mécaniques plus légères. C'est donc dans ces conditions que Panhard dévoila la Dyna X au Salon de 1946. En fait, la genèse de cette voiture remonte à 1943 quand Jean Albert Grégoire présente, mais sans succès, aux constructeurs français une voiture conçue à l'initiative de l'Aluminium Français pour promouvoir l'utilisation de l'aluminium dans la construction automobile. Panhard reprend alors le projet pour le doter de ses propres mécaniques.

La Dyna X de Bernard

Sans s'être concertés, chez Panhard et Citroën on a dressé le même portrait-robot de la voiture du futur à une différence près : à l'inverse du minimalisme de la 2 CV, la Panhard est plus raffinée. Le moteur est un bi-cylindres à plat refroidi par air pulsé dont les soupapes en tête sont rappelées par des barres de torsion. Le bloc fait 610 cc et délivre 22 ch. La boîte est à quatre rapports et les roues sont indépendantes. Grâce à une carrosserie en très grande partie en aluminium, le poids ne dépasse pas de 580 kg sans le chauffeur

Le modèle de Bernard date de 1951. Son achat remonte au siècle dernier. Il a fait l'objet d'une restauration complète, que Bernard a, bien entendu, entièrement réalisée lui-même: tout y est passé.

En 1952, la Dyna reçoit un bloc de 745 cc qui délivre 33 ch, alors que la petite Renault 4 CV de 760 cm3 de 1950 en fait douze de moins ! Et cependant, la Panhard roule 25 km/h plus vite!! Le grand frisson ...

La Dyna X, au style quelque peu baroque, a souvent été qualifiée de « Louis XV », comme les meubles. Mais c'est bien cela qui fait son charme, un charme auquel Bernard n'a donc pas été insensible. Sacré Bernard !



C'est écrit dessus



*Joli compteur de vitesse
Un rappel de la calandre*



*Jolie calandre devant la
turbine de refroidissement*



*Ouïes de refroidissement
(on dirait de requin ?)*

