



Jacky et Corinne

La Panhard Dyna Z

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

LA GAZETTE

Janvier 2023

Succéder à la Dyna X

C'est le 17 juin 1953, près des Champs Elysées, que la nouvelle Panhard est présentée à la presse et au réseau sous le nom de Dyna 54. Le design de la voiture est révolutionnaire et relègue au rang des antiquités tout ce qui roule dans notre pays, et notamment celle qu'elle remplace : la Dyna X !

La forme a été testée en soufflerie, puis sur la route. La ligne très ronde et presque symétrique est dictée par une autre préoccupation : celle d'obtenir un habitabilité maximale et un vaste coffre : objectif atteint

Le choix est fait d'une plate-forme parfaitement plane en alliage léger où sont fixés en six points la traverse avant supportant l'ensemble du groupe motopropulseur

Niveau sécurité passive, la Dyna 54 est aussi en avance sur son temps: structure avant déformable, habitacle protégé, pare-brise monté sur joint creux, éjectable en cas de choc, planche de bord rembourrée etc...

Côté esthétique, on note cette curieuse bouche sortie d'un unique phare anti-brouillard.

Un bi-cylindre refroidi par air de 851 cm³ de 42 ch, une vitesse maxi de 132 km/h, pour une consommation de 7 litres/100 et six places : affirmation quelque peu optimiste, si on veut y faire rentrer l'homo sapiens gavé aux hamburgers et autres barres chocolatées d'aujourd'hui ! Mais dans les années 50, on n'en est pas encore là.



Comme un Cyclope



Adieu l'aluminium et le duralumin

Sur les Dyna « 56 », les éléments ouvrants sont encore en alu, mais vont passer en tout acier au millésime suivant. Le poids passe de 710 kg à 875 kg au détriment des performances. Pour compenser cette hausse de poids, des amortisseurs hydrauliques prennent le relais de ceux à bras Houdaille qui étaient précédemment installés à l'avant et à l'arrière. La mécanique évolue, avec le moteur M5 à vilebrequin renforcé, alimenté par un carburateur à simple corps au lieu de double, et accouplé à une boîte mieux synchronisée.

Jusqu'à l'été 1956, la présentation extérieure de la Dyna ne change guère, sauf que l'évolution de la législation française impose désormais des feux arrière séparés : l'élégant motif central de coffre intégrant tout l'éclairage est supprimé pour faire place à deux gros blocs globuleux, certes moins jolis mais plus efficaces. L'anti-brouillard central est aussi sacrifié à cette occasion.

De nouvelles désignations (Z11 ou Z12) signent une carrosserie tout acier, tout en incluant ces modifications esthétiques.

La Dyna Z12 de Jacky et Corinne

Jacky a acheté cette Dyna Z en septembre 2020, lors de la vente de la collection Duranteau à La Roche sur Yon. Elle figurait au catalogue au milieu de dix-neuf autres modèles Panhard ou assimilés, tous vendus.

C'est un modèle Z12 de décembre 1957, donc à carrosserie tout acier, sans phare anti-brouillard à l'avant et avec les gros feux arrière tels qu'on peut les voir sur la photo ci-contre.



Revue de détail

Sur la photo ci-dessous, on note l'importante banquette avant, sans tunnel gênant, ainsi que le bloc de commandes multi fonctions entre le volant et le compteur de vitesse : magique et fonctionnel.



© Michel Pionneau

Sous le capot, la mécanique

L'immense capot d'un seul bloc, comme sur une Jaguar Type E permet d'avoir un accès hors norme au bi-cylindre qui semble bien perdu : il y avait de la place pour un moteur plus gros. Un quatre cylindres était à l'étude depuis le début des années cinquante, mais l'entrée au capital de Citroën en 1955 a mis fin à l'aventure.

En 1957, le refroidissement par air est modifié, le ventilateur est remplacé par une turbine et un carénage enveloppe le moteur pour canaliser l'air. Au bénéfice d'un meilleur silence de fonctionnement.

