

EXPOSITION PANHARD ET LEVASSOR

Une exposition exceptionnelle sera consacrée à la doyenne des marques automobiles : Panhard et Levassor. Grâce au concours d'un collectionneur privé passionné de Panhard, on y retrouvera **32 véhicules, d'avant et d'après-guerre** ... Il y aura même un engin blindé de reconnaissance EBR de 12 tonnes, qui a servi pendant la guerre d'Algérie et un Autogire (hélicoptère).

En octobre 1891, la société « Panhard et Levassor », créée par deux ingénieurs français René Panhard et Emile Levassor, se lance dans la **fabrication d'automobiles en série**. Une première mondiale ! La marque doyenne remporte alors les plus brillants succès dans les courses automobiles, notamment Paris-Bordeaux-Paris en 1895 et elle est encore en 1900, **le plus important constructeur et exportateur au monde**.

Après la mort de Levassor en 1897, René Panhard ouvre le capital de sa société et il en confie la direction à **Arthur Krebs**. Ce dernier, à la tête de l'affaire jusqu'en 1915, en conforte la réputation de qualité et de sérieux, l'assise financière et la position de ses modèles haut de gamme, notamment avec le choix en 1910 des moteurs sans soupapes qui vont équiper toutes les voitures de la marque jusqu'en 1939. Au départ de Krebs, c'est Paul Panhard, neveu de René, qui prend le commandement.



Coupé chauffeur X 36 – voiture routière de 1914 (collection)

A partir de 1919, après la guerre durant laquelle la société concourt très activement à l'effort demandé aux industries modernes, la maison de l'avenue d'Ivry préfère maintenir les traditions qui ont, jusque-là, assuré ses succès : production limitée à une dizaine de voitures par jour, « voitures de luxe et de sport » souvent carrossées à l'extérieur, moteurs sans soupapes ; elle y ajoute la production de camions à essence, diesel ou gazogènes, de moteurs pour autorails ou pour avions, et de véhicules blindés légers pour l'Armée, tout en conservant la fabrication des machines à bois.



Les années 30 verront l'arrivée des 6-CS, 6-DS et 8-DS, à 6 et 8 cylindres de 13 à 29 CV puis, en 1933, de la « Panoramique » et enfin, en 1936, de la « Dynamic ».

Panhard Panoramique

Mais les conséquences de la crise mondiale qui touche la France à partir de 1932 et l'aggravation des charges en 1936 s'abattent lourdement sur Panhard & Levassor. Après une grève en 1936, qui faillit lui être fatale, la société doit se limiter à un nouveau cadre stratégique où les marchés de l'Etat assurent l'essentiel de ses activités. Comme si cela ne suffisait pas, les lignes exubérantes de la Dynamic dérangent une clientèle conservatrice : les ventes s'effondrent, la production des voitures de tourisme se limite à trois par jour environ.



Panhard Dynamic

En 1937, lorsque Jean Panhard vient rejoindre son père Paul, Panhard & Levassor va devoir aborder l'épreuve de la seconde guerre mondiale dans des conditions difficiles.

Après 1945, la production automobile française est totalement réorganisée. Sans oublier les productions militaires, Panhard & Levassor va alors effectuer une véritable révolution culturelle en orientant sa production vers des voitures légères, d'abord réalisées en aluminium, dotées de mécaniques très performantes à deux cylindres opposés refroidis par air. Les Dyna X et Y, PL17 et 24 seront produites jusqu'en 1967, sous le contrôle de Citroën.



Panhard DYNA X Grise



Panhard Z 17 Cabriolet



Panhard RAFALE (produite et distribuée entre 1952 et 1955 par la société Dijon Tourisme)

A partir de cette date, Panhard ne construira plus de véhicules civils mais continuera à produire des véhicules militaires sous le nom « Panhard General Defense ». Puis en 2012 « Panhard General Defense » est rachetée par Renault Trucks (groupe Volvo) pour environ 60 millions d'euros et deviendra alors « Panhard Defense ».



EBR – Engin Blindé de Reconnaissance de 1954

Parmi les voitures exposées, deux seront de la marque D.B.

D.B est une petite marque française née de la rencontre en 1932 de deux passionnés de course automobile installés à Champigny-sur-Marne, à l'Est de Paris : Charles DEUTSCH, ingénieur, polytechnicien et René BONNET, garagiste et mécanicien ingénieux. De 1938 à 1961, D.B a remporté près de 1 000 victoires en compétition et c'est environ 950 voitures qui ont été conçues et réalisées par les deux hommes et leurs équipes. Leurs huit premières voitures recevaient la mécanique des Traction Avant CITROEN, 1500cc et 2L. A partir de 1950, c'est la mécanique PANHARD qui prit le relais avec le petit bicylindre à plat refroidi par air. De 1950 à 1954 tout d'abord, les petits « tanks », coupés et monoplaces à carrosserie en aluminium remportèrent de nombreuses victoires de catégorie et aux « indices de performance » partout dans le monde. Toujours dans leur catégorie, elles s'adjugèrent plusieurs dizaines de records de distance et de vitesse dans les années 50. Pour avoir les moyens financiers de participer à toutes ces compétitions, nos deux compères décidèrent de commercialiser ces mêmes voitures mais aussi des modèles plus routiers destinés à une plus large clientèle... cependant toujours au tempérament sportif.

Au salon de 1954 est présenté le coach H.B.R.4 ou 5 (suivant la puissance fiscale de son moteur Panhard) à carrosserie en stratifié verre polyester. Jusqu'en 1961, D.B commercialise 428 exemplaires de cette voiture. Cette Grand Tourisme sportive à l'étonnante tenue de route allonge le palmarès de la marque par de nombreuses victoires en rallyes, circuits et courses de côtes.

En 1959, DB devient l'écurie officielle de Panhard. 1961 marque la dernière participation aux 24 Heures du Mans. Des divergences apparaissent entre Deutsch et Bonnet, le premier croit aux formes fuselées et à la traction avant tandis que le second se tourne vers le moteur central et Renault. En



DB HBR 5

1961, les deux hommes se séparent et la marque DB disparaît. Ensuite, Deutsch créera la Panhard CD et Bonnet la René Bonnet Djet devenue ensuite la Matra Djet.