

CROBATICQUEMENT VOTRE”



...phe, elle ressemble à une vraie voiture!



Pour créer ce modèle, les ingénieurs de Panhard s'étaient appuyés, c'est le cas de le dire, sur le châssis séparé de la Dyna, qui permettait de changer très facilement de carrosserie, cela, évidemment, au détriment de la rigidité et du poids. L'idée de base était simple : dessiner un véritable petit roadster, avec un maître-couple nettement plus faible que sur la berline et des performances également plus convaincantes.

Pour ce faire, le fameux bouclier d'alliage léger fondu avait disparu et alors que, par ailleurs, Jean Rédélé commençait à rêver à ses petites Alpine carrossées en plastique, Panhard restait fidèle à la tôle d'acier. C'est en 1953 que les premières Dyna Junior apparurent. Elles étaient mues par la version 850 cm³ du fameux petit bicylindre à plat refroidi par air, avec une puissance de 40 ch à 5 000 tr/mn.

Renommé pour ses performances, ce moteur l'était également pour des raisons moins enviables. Il était bruyant, vibrant, les «trous» à la reprise énervaient les conducteurs sportifs et les fameuses barres de torsion de rappel des soupapes ne dédaignaient pas de casser lorsqu'on leur demandait beaucoup... Mais des progrès avaient été accomplis et l'on vit sur la Junior un moteur plus souple, avec un carburateur double corps plus docile, de nouvelles suspensions-moteur caoutchoutées et aussi des barres de rappel de soupapes en dural forgé, dont les coefficients de dilatation correspondaient mieux à ceux des cylindres ailetés en alliage léger. Pour donner une idée de l'évolution de la

Si la maison Panhard était incontestablement bien armée sur le plan purement technique, il n'en était pas de même du point de vue financier. La vieille firme de la porte d'Ivry, dont les bâtiments ont aujourd'hui fait place à des immeubles locatifs, éprouvait des difficultés croissantes à rentabiliser ses entreprises mais elle se battait néanmoins comme elle le pouvait et la Dyna Junior constitua l'une de ces louables tentatives.



Un habitacle réduit à sa plus simple expression, dont une banquette digne d'un autobus d'avant-guerre.



technique, la boîte de vitesses présentait une vitesse de 1 000 tr/mn en 4^e de 25,4 km/h alors qu'une voiture de cylindrée comparable monte aujourd'hui jusqu'à plus de 30 km/h, cela sous la pression d'une formule de calcul de la puissance administrative quelque peu stupide. Surtout avec sa capote, la Junior n'était pas un modèle d'élégance. Disons le tout net, elle n'était pas sans ressembler à une boîte à chaussures aux angles à peine dégauchis. Quant à son pare-brise – qui pouvait s'escamoter à demi et accentuer de la sorte l'aspect sportif de la chose – son encadrement primitif était très éloigné de la distinction plus ou moins affirmée des cabriolets britanniques contemporains... Mais, je m'en rendis compte rapidement, la Junior rachetait largement son aspect peu engageant par une qualité de comportement digne d'une véritable voiture de sport. La hauteur hors-tout de l'engin était inférieure à 1,30 mètre et la hauteur libre au-dessus de la banquette – pourtant posée au ras du plancher – ne dépassait pas 0,85 mètre ! Au-



L'étanchéité de la capote...

voiture... et que leur technologie n'était pas celle d'aujourd'hui. La suspension était plus raide que celle de la berline et le roulis nettement plus faible. Avec un volant d'une très grande précision et des freins obéissant au doigt et à l'œil – et même au pied –, la Junior présentait des performances routières anormalement élevées pour l'époque, qui contrastaient grandement avec une finition extrêmement sommaire. Avec ou sans capote, il pleuvait à peu près autant dans la voiture et si la visibilité capotée était, curieusement, assez bonne vers l'avant et l'arrière, elle était beaucoup moins acceptable sur les côtés, surtout si l'on s'avisait de batailler pour monter sur les petites portières légères les panneaux latéraux théoriquement transparents qui remplaçaient les vitres classiques. Les manques étaient très nombreux en matière d'équipement : pas de compte-tours, de montre, d'allume-cigares, de pare-soleil, d'antivol, de répéteur phares-codes, d'issue extérieure au coffre à bagages. Quant aux essuie-glaces, ils étaient inexistantes. Et puis, deux ans plus tard, alors que la chère petite berline Louis XV était abandonnée au profit de la « grande » Dyna 54, Panhard se retrouva avec une Junior qui allait moins vite que la berline ! L'époque avait vu fleurir, surtout sous l'influence d'un talentueux préparateur nommé Constantin, un grand nombre d'adaptations à compresseur volumétrique. Il suffisait donc de monter en série un compresseur sur le 850 cm³ et l'on obtenait de la sorte une

L'avant et sa calandre étaient quelque peu simplistes.

DYNA JUNIOR

- **Moteur** : Puissance fiscale 5 CV. Cylindrée 850 cm³. 2 cylindres à plat opposés 85 x 75. Un carburateur inversé double corps Zenith. Allumage par delco. Refroidissement à air. Contenance du réservoir 30 litres. Rapport volumétrique 7,25. Soupapes en tête rappelées par barres de torsion. Arbre à cames central commandé par pignons. Puissance au frein 40 ch à 5 000 tr/mn. Couple maximum 6,5 mkg à 3 500 tr/mn.
- **Transmission** : Traction avant. Boîte de vitesses mécanique 4 vitesses à 4^e surmultipliée. Commande au tableau.
- **Châssis, suspension** : Cadre tubulaire. Suspension avant à roue indépendantes par deux ressorts transversaux. Suspension arrière à essieu articulé par barres de torsion transversales. Amortisseurs hydrauliques.
- **Freins** : Hydrauliques sur les quatre roues. Frein à main mécanique sur les roues avant.
- **Direction** : A crémaillère.
- **Pneumatiques** : 145 x 400.
- **Carrosserie** : Poids à vide 635 kg.
- **Caractéristiques de performances** : Cylindrée à la tonne 1 338 cm³. Puissance au litre 47 ch. Rapport poids/puissance 15,8 kg/ch.

version 55 ch à 5 000 tr/mn et qui, chronométrée par les soins de l'AJ, atteignait 144 km/h (vitesse très élevée pour l'époque) alors que le modèle atmosphérique ne dépassait pas 128 km/h dans les meilleures conditions. Doté d'un couple et donc de reprises assez spectaculaires, ce modèle couvrait les 1 000 mètres départ arrêté en 40 s., tout cela au prix d'une consommation importante puisque, au cours de mon essai routier, j'atteignis la valeur presque record de 13,4 litres/100 km ! Cela étant, le comportement routier était encore plus exceptionnel. Les Porsche 356, Austin-Healey et même Alfa de l'époque tiraient la langue derrière une Junior à compresseur dès que la route commençait à se tortiller... et les pneus s'usaient de plus en plus rapidement. Cette voiture fut en quelque sorte le chant du cygne de la Panhard vraiment sportive, avec, sur le plan de la carrosserie, la très originale 24CT qui précéda de peu la fermeture définitive des vieux vantaux de la porte d'Ivry, laissant à la marque la seule fabrication d'engins blindés, dont la fameuse Sagaie qui équipe la FAR et le sensationnel petit VBL !

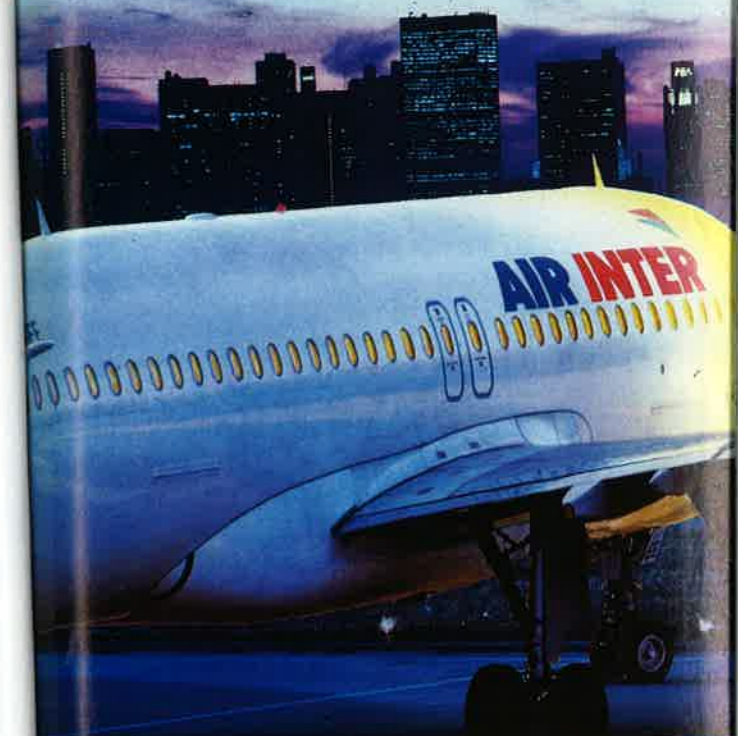
LA COTE DE L'EXPERT

Le fait qu'il s'agisse d'une version sportive en fait un modèle un peu plus apprécié et donc plus rare à trouver. A son époque, la Junior était une petite sportive découvrable très amusante et elle bénéficie toujours de cette aura...
La cote de Christian Huet : 30 000 à 40 000 F. Tendence à la stabilité.

Que d'eau que d'eau

dessus d'une taille de 1,80 mètre, il valait mieux renoncer à tout confort, à moins de replier la capote – ce qui n'était pas tellement aisé – et de se munir des lunettes à la Carraciola ! Avec cette sensationnelle petite chose dont la longueur hors-tout ne dépassait pas 3,70 mètres, je me suis amusé comme un fou, entre autres en dévalant à travers le Massif Central et les Vosges. Certes, la tendance à sous-virer n'était pas négligeable et le massacre des pneus avant en témoignait amplement. Il m'est arrivé – je le confesse sans honte – d'user deux pneus avant en moins de 300 kilomètres, entre Saint-Julien-Chapteuil et Bourg-Saint-Andéol, mais il est juste de dire que les étroits 145 x 400 Michelin X n'étaient sans doute pas proportionnés aux possibilités de la

LES PRIX "PA GARANTISSENT



DEPLACEMENT (De

1 aller-retour AIR INTER PARIS-N
(Tarif abonné, hors amortissement)
1 location de voiture HERTZ
(Tarif 1 jour, Passeport AIR INTER
et TVA incluses, hors carburant)

* Prix au 05.09.89

Air Inter se devait d'offrir une s
gers, jusqu'à leur destination fi
C'est maintenant chose faite !
HERTZ, le N° 1 mondial de la loc
services exclusifs. Pour une ou
ou aéroport-ville, HERTZ a mis
Pour en bénéficier, il suffit de
- votre billet Air Inter en cour
- ou votre carte d'Abon
- ou votre carte "Evasi
Tous ces avantages s
Air Inter", disponible su
Agence de voyages, ou
à l'aéroport.

PASSE
AIR