



RÉTRO



HERO

CHARLES BEAU DE LOMÉNIE ET STÉPHANE PHILIPPEAU

L'âme des "Bleus"

Portés par leurs ancêtres et une suite d'affinités, ils bouclent un Tour Auto avec le plus petit des roadsters Panhard : une Dyna Junior à peine préparée pour l'aventure.

texte et photos **Marc de Tienda**

Allongé sur un macadam brûlant, j' imagine bien le diagnostic posé par les habitants des marais de Beautiran à la vue d'un photographe dévoré par les moustiques voraces ce soir de printemps. Le reportage n'avait rien d'animalier, mon objectif était d'immortaliser deux "jeunes" pilotes descendant de leur machine tels des as de *Top Gun* délaissant leur F18. La machine en question, sans être un Rafale, fut un élément de l'industrie automobile française. La bête est une Panhard Dyna, un rugissant 850 cm³ bicylindre de 42 chevaux. Inutile d'ironiser, j'ai eu beaucoup de mal à suivre ce cabriolet dans les lacs longeant la Garonne. Les données constructeur tablent sur un 130km/h, mais Charles Beau de Loménie et Stéphane Philippeau ont constaté un 140 en pointe au GPS. Les deux "young men" en bleu sont des compétiteurs, adorent la course auto et exploitent toutes les qualités de leurs voitures de façon générale. Quand ils décident de se lancer à fond pour participer au Tour Auto 2022 avec ce fleuron des années 50, pas question de le faire au rabais. De la prépa de la voiture à la livrée de l'équipage, tout a été géré avec minutie. D'ailleurs pour la petite histoire, ils ont décroché un prix d'élégance lors de cette édition du Tour. Voiture soignée, bagagerie Anoa, combis Chapal bleu et rouge, casques identiques, au passage Chapal a fait preuve d'une grande humanité en leur taillant les cuirs sur mesure. Vu la difficulté de taille, l'un des pilotes aurait été lésé et contrarié sur tout le parcours. Ces deux compétiteurs affûtés, pleins de ressources, de réseaux, auraient pu chercher un fauve mécanique pour ce challenge. Mais non, ils ont jeté leur



dévolu sur cette Dyna, d'une simplicité désarmante et dotée d'une puissance déprimante pour la majorité du paddock. Quand Olivier Dancy, d'Anoa Créations, m'a invité à la présentation de la voiture à Bordeaux, il m'avait vanté le portait des deux compères et m'avait assuré de l'intérêt de l'histoire humaine de ce projet. Stéphane, en arrivant sur Bordeaux (comme directeur des ventes pour un groupe alimentaire), cherchait de quoi occuper ses loisirs tournés vers l'automobile et a proposé son aide au groupe Rallye du Pyla, un bébé de Charles. État d'esprit, énergie, passions communes amènent les deux hommes sur un projet commun : vivre un Tour Auto. À partir de là, les ancêtres entrent en jeu. Le choix de la Dyna Junior est d'une logique incontournable quand Charles parle de son arrière-arrière-arrière-grand-père, Napoléon Panhard, frère du créateur de la

CHARLES BEAU DE LOMÉNIE ET STÉPHANE PHILIPPEAU - L'ÂME DES "BLEUS"



La console de la Dyna X. Autant dire que pilote ou copilote peuvent tout voir d'un seul coup d'œil.



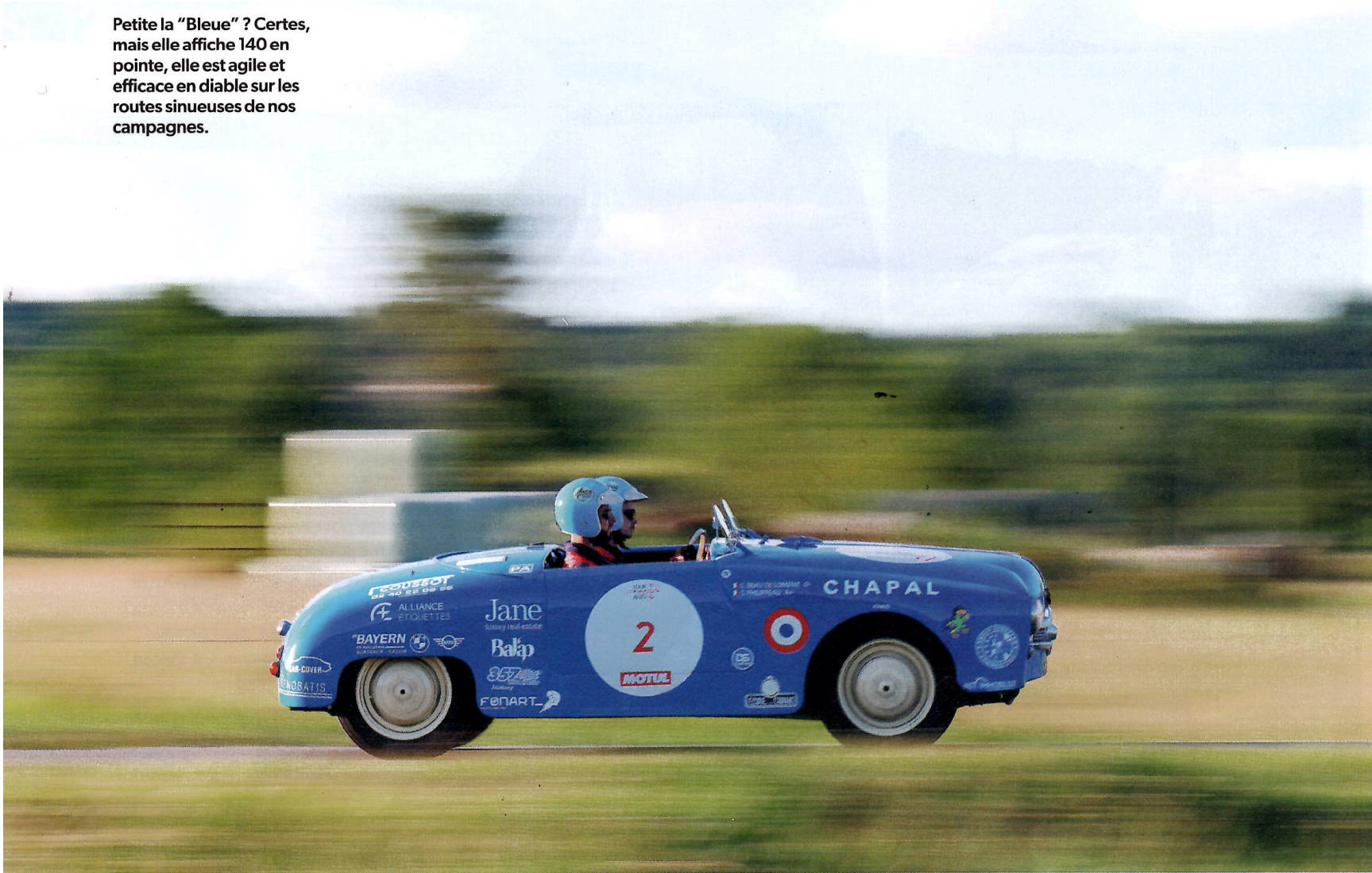
Deux coéquipiers, aux mêmes idées et aux mêmes aspirations. De quel faire un vrai équipage.



marque prestigieuse de l'industrie française. La Dyna est d'ailleurs baptisée du prénom d'Odile en hommage à la grand-mère de Charles. Pour Stéphane, nul besoin de remonter si loin. Georges Philippeau, son grand-père, assemblait les voitures de la marque dans l'usine près d'Orléans après-guerre, lui-même propriétaire d'une Junior. De rares photos en noir et blanc lui restent de cette époque, quant à Charles, sa grand-mère lui a offert un aigle impérial ayant appartenu à son aïeul Napoléon Panhard. En se penchant sur l'arbre généalogique, on voit plus une forêt de descendants, l'objet représente donc une importance viscérale. Le choix d'une Dyna Junior s'imposa vite pour son image historiquement dédiée aux jeunes recherchant quelque sensation à moindre coût. Choix raisonnable du moins en apparence, Charles ayant mis deux ans à trouver un modèle en état correct, acheté de concert avec sa mère. À peine 4 708 exemplaires produits entre 1952 et 1956 (dont 700 roadsters), autant dire que chaque nouvel acqureur ne cache pas sa joie quand il en déniché une roulante. La production de ce petit roadster (3,63 m x 1,47 m x 1,10 m) a été induite à l'initiative de JB Ferguson, importateur US désireux de contrer les succès de MG, Triumph ou Alfa Romeo chez ses compatriotes. Malheureusement pour la marque française, l'aventure américaine tourna court et ne permit pas de redorer son blason dans une période

où le moindre franc comptait. Malgré les solutions ingénieuses de la marque en production, le déclin commercial l'amena à un phagocytage par Citroën puis à la disparition en 1967. L'histoire du petit roadster est aussi celle de son propriétaire précédent, Georges Coureaux ; il fut en effet racheté en 90 et repeint aux couleurs de celui qui l'avait emmené lors de son voyage de noces. Charles a racheté cette Dyna à son fils sans qu'elle soit sortie du Perche. La voiture de course de nos rallymen est une X87 produite en 1953, un modèle entre deux phases de production car, esthétiquement, cette phase 2 conserve la calandre "Turbine" de la phase 1. Le fauve est conçu sur la base de la Dyna X, une traction avant avec une tenue de route efficace pour l'époque. Son aspect rudimentaire s'explique par un souci d'économie pour emboutir à moindre frais la robe de la Dyna. Le passé de la production de Panhard et Levassor souligne une qualité industrielle et un esprit novateur (la firme avait inventé la barre stabilisatrice d'essieu ou des moteurs sans soupapes) qui lui permettent de s'adapter à l'après-guerre, les solutions de simplification se retrouvent dans cette période pour toucher une clientèle peu argentée. "Odile" est dépourvue de poignées de porte, normalement la banquette avant (en fait la seule) devait pouvoir héberger trois personnes au moins pour partir

Le roadster de petite taille a fait la joie de tous les budgets dans la France de l'après-guerre.



Petite la "Bleue" ? Certes, mais elle affiche 140 en pointe, elle est agile et efficace en diable sur les routes sinueuses de nos campagnes.

en soirée pas trop loin. La capote, on oublie. Stéphane dépassait largement la hauteur maximale habitable de l'engin. Le tableau de bord est issu de la X. Le patronyme Dyna a été choisi à l'époque pour un marketing plus jeune et plus branché que le ronflant Panhard et Levassor. Ronflant et crépissant, le cabriolet l'est aussi. Le flat twin n'est pas feignant malgré l'outrecuidance de la puissance affichée par ce 850 cm³. Un petit commodo sur la partie gauche du tableau de bord permet d'ajuster l'avance à l'allumage, en toute humilité. Pour préparer le tour, Charles et Stéphane ont dû céder au stylisme compétition pour se glisser dans un engin de course dont la bouille sympathique a fait retourner tous les amateurs tout au long du Tour Auto.

Des sièges un peu plus "rallye" que la confortable banquette sont installés avec des voies scotchées et les chronos du copilote, on ne peut plus nécessaires en régularité même pour "Odile". Une révision des freins s'imposait tout comme celle du moteur dont le pignon de distribution "celoron" prouvait qu'il était bien d'origine et n'avait jamais été démonté. Par chance, les compères ont bénéficié de la bienveillance du réseau Panhard pour une préparation optimale. Sans jamais rencontrer David Deray (le Breton), les voila orientés vers Francis Collin et le sorcier de Morcenx, Jean-Louis Martin, tout ce monde œuvrant pour qu'Odile rugisse de tous ses watts sur le

parcours parfois montagneux du Tour. La Dyna reste séduisante malgré son âge, et elle a montré un entrain étonnant sur tout le Tour, mis à part une petite panne. Nos deux pilotes ont su utiliser les capacités de la Panhard au mieux. Ils ont réussi à accrocher la 19^e place sur 90 sur une épreuve de régularité. Au départ, peu de gens croyaient en leurs chances d'arriver ou même de passer la moitié du Tour. Leur insolent optimisme et leur foi en "Odile" feront taire les sceptiques. Un des meilleurs souvenirs des "Bleus" reste une montée de col dans les Pyrénées, accrochés en seconde et troisième sur le bon couple sans forcer, bondissant de virage en virage. Quand on sait que les deux adorent s'envoyer en rallye sur des Mini 1300, 205 GTI ou autre...

La Dyna tarant moins de 700 kg, le plaisir de conduite est bien présent dès que les "virolos" se présentent d'où l'absence totale d'ennui sur les routes de France. Cela ne minimise pas leur performance mentale d'avoir su respecter le cahier des charges de la Dyna, de l'amener au bout de l'aventure, en adressant un clin d'œil à leurs ancêtres. Se baser sur leurs racines a été une motivation supplémentaire pour Stéphane et Charles, une façon de valoriser cette passion de la course automobile. Une association qui va sans doute perdurer après un challenge réussi et vécu avec délice.

Avec une "caisse" de 700 kg, le plaisir de conduite en enroulant les "virolos" est total.