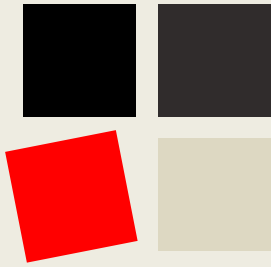


**Bibliographie / Bibliography**



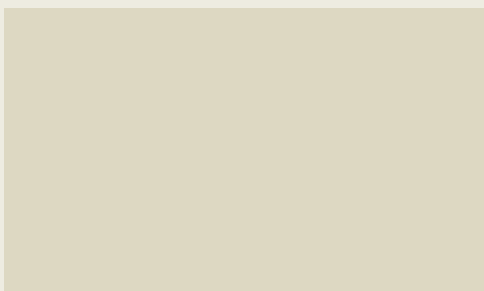
**Historique en français**

**Historical background in English**

**Panhard CD**

**1962-1963**

**Revue de presse / Press review**



**20.11.2014**

## Bibliographie / Bibliography

A lire, à voir, et/ou à écouter :

### **Panhard CD 1962-1963**

#### **Les CD de Charles Deutsch, du tigre...au lion**

Charly Rampal

A se procurer auprès de l'auteur

French only

<http://panhard.racing.free.fr/>

#### **Voitures françaises, Trente Glorieuses, 1960-1965**

Xavier Chauvin, Edition E.T.A.I

ISBN : 978-2-7268-8787-5

#### **Des DB aux Matra, 30 ans de voitures bleues**

Patrice Vergès

ISBN : 2-35124-000-6

## Historique en français

En 1961, la firme D.B (Deutsch & Bonnet) cesse d'exister après la séparation des deux associés. René Bonnet se rapproche de Renault, Charles Deutsch reste fidèle à la marque Panhard pour la mécanique.

Après la victoire de la Panhard CD du Mans à la fois à l'indice de performance ainsi que dans la catégorie des 701 à 850 cm<sup>3</sup> devant les René-Bonnet, on décide d'extrapoler la version de compétition en version commerciale.

Prévue pour remplacer le coach DH HBR5, la CD sera commercialisée sous la marque Panhard. Elle est présentée au Salon de Paris en Octobre 1962 dans sa livrée blanche.

La voiture a été remodelée en profondeur pour lui conférer un aspect sportif mais cossu. Tout l'avant est modifié, la prise d'air sur la capot est plus ronde, les plexi des phares sont supprimés et les phares adaptés à la conduite sur route, les vitres latérales et arrière sont agrandies, un grand nombre de pièces chromées est ajouté, les jantes de course accueillent des enjoliveurs. Les sabots aérodynamiques des passages de roues disparaissent et le bouchon de réservoir est déplacé.

La fabrication en série des carrosseries est réalisée en polyester et est confiée aux frères Chappe. De nombreux problèmes apparaissent lors de la production. De nombreuses études complémentaires coûteuses doivent être faites et certaines améliorations indispensables : les deux sangles en cuir qui avaient été supprimées pour le capot avant sont remises sur les modèles de production.

Elle était proposée en 4 coloris : bleu hierro métalisé, gris silver métalisé, blanc et noir. L'intérieur pouvait être, rouge, noir ou naturel. La version normale est équipée de 2 sièges grand tourisme; luxueux et moelleux. La planche de bord est résolument sportive et tout est à portée de main.

Son succès sur le salon est immédiat. Prévue initialement pour 1000 exemplaires, la fabrication en 1963 s'élèvera à 160 seulement. Le prix de vente élevé, les retards de livraison et les modèles concurrents attractifs sont les raisons de ce revers de fortune. La version GT était de 15 500 F, la version Rallye 16 500 F.

## Historical background in English

In 1961, the D.B factory stopped when the two shareholders separated. René Bonnet starts to work with Renault and Charles Deutsch stays with Panhard for the mechanical part.

After winning the performance index and the first place in its category (701 to 850 cm<sup>3</sup>) in front of the René Bonnet, it was decided to make a commercial version from the racing version.

The C.D was planned to replace the DB HBR5 coach, the C.D was sold under the brand Panhard. It was presented for the first time on the Paris Fair in October 1962 in the white livery.

The design of the racing car has been deeply reviewed to give its sport and opulent aspect. The whole front of the car is modified, the front air intake on the front bonnet is rounder, the Plexiglas of the headlights are cancelled and they are adapted to road driving, the side and rear windows are enlarged, lot of chromed-plated parts are added such as the wheel covers on the racing rims. The bumpers near wheel arches disappear and the fuel cap moves.

The series production of the body is made of polyester resin by the Chappe brothers. Numerous troubles happened during the production. And new complementary and expensive studies must be made and few improvements are compulsory: the two leather stripes that hold the front bonnet and had been cancelled must be on the production cars.

The cars was proposed in 4 different colours: metallic hierro blue, metallic silver grey, white and black. The inside could be supplied in red, black or natural. The normal version was fitted with 2 GT seats, luxurious and soft. All instruments of the sports dashboard were within reach.

The success on the fair is immediate. Initially planned for 1000 cars the production was only 160 in 1963. The high price of sale, the several delivery delays and attractive models from the competition are the causes of the failure of the sales. The GT version was sold 15 500 F and the Rallye one, 16 500 F.

## Revue de presse / Press review

Source : Automodélisme #182 – 2012 - France

### CD PANHARD

Dans sa gamme «Séries GTs», Le Mans Miniatures propose cette Panhard CD beige 1962-63 (réf. :132047/WM), également disponible en bleu (réf. : /BM). Le modèle est au 1/32<sup>e</sup> et en résine. Au volant, la figurine de Charles Deutsch.

Pour rappel, les CD Panhard du Mans 1962 existent déjà chez Le Mans Miniatures et les versions Tourisme sont un judicieux complément.



## PRIMERA IMPRESION

SLOT MAGAZINE ES UNA PUBLICACION MENSUAL POR SUSCRIPCION: VISITE WWW.SLOTMAGAZINE.ES

De la mano del especialista francés en resinas Le Mans Miniatures presentamos hoy este singular coche, el CD Panhard de 1962 - 1963: Fruto de la incorporación de Charles Deutsch a la antigua Panhard-Levassor, este fué el derivado de calle del pequeño GT francés que se impuso en el índice al rendimiento en las 24 horas de Le Mans de 1962. Las iniciales CD que dan nombre comercial al modelo corresponden a las de este ingeniero, tras la rotura de su colaboración con René Bonnet, con quien creara la marca DB (Deutsch-Bonnet).

Orgullosamente fiel al modelo de época el artesano francés ofrece el CD en dos de los colores de la paleta original: el bleu hierro métalisée (ref. LM-132047A) y el beige (ref. LM-132047B). Además se ofrecía en gris silver métalisée y noir. Este pequeño GT francés aportaba interesantes e ingeniosas soluciones para la época. No debemos engañarnos que un primer vistazo a la ficha técnica del vehículo arroje cifras modestas: sobre

una longitud de 4 metros y una batalla de 2,25 m se montaba un motor

bicilíndrico boxer de 843 cm<sup>3</sup> de cilindrada refrigerado por aire equipado de dos carburadores Zenith de 38 mm procedente de la berlina PL-17, que entregaba unos contenidos 60 CV medidos bajo norma SAE (unos 50 CV DIN). La potencia se transmitía al suelo a través del eje delantero, gestionada por una caja de cambios de 4 velocidades. Para detener el conjunto se disponía de 4 frenos de tambor. Sin

## CD Panhard

### Lemans Miniatures

embargo gracias a una ligera y penetrante carrocería el CD era capaz de alcanzar unos nada despreciables 160 km/h de velocidad punta.

Y es que este era el secreto del Charles Deutsch: un chasis de viga central al que se anclaban las subestructuras de las suspensiones (concepto que aplicaría también el Alpine A-110) lograba un peso contenido para una rigidez más que destacable: solo 580 Kg. La aerodinámica carrocería tenía un coeficiente de penetración Cx de tan solo 0,13.





Para ello sus fluidas líneas evitaban cualquier ángulo, y se estrechaban a medida que avanzaban a la parte posterior del coche, que tenía menos ancho de vía en el eje posterior que en el delantero, y la altura al suelo de este GT era de tan solo 13 cm.

La variante de competición que había destacado en Le Mans tenía incluso una canalización de aire bajo el piso que generaba un incipiente efecto-suelo, que años más tarde sería utilizado en la F1 por el genial Colin Chapman.

En cuanto al interior, se ofrece de serie dos magníficos asientos envolventes y un completo tablero de instrumentos en que todo está a mano del conductor.

Inicialmente previsto para una producción de 1000 unidades el CD fué un fracaso comercial, del que se llegaron a fabricar solo 160 ejemplares. Su precio en la época era de unos nada modestos 15.500 Francos

Franceses, cuando la berlina PL-17 costaba menos de 10.000 FF y la competencia (Matra Djet, p.ej.) era sin duda más económica.

El coche es exquisitamente reproducido en todos sus detalles por LMM, apreciándose las diferencias respecto al modelo de Le Mans: en la versión de calle desaparece el carenado en plexiglás de los faros principales, los aditamentos aerodinámicos de los pasos de rueda delanteros, se desplaza la toma del depósito de combustible, las ventanas ganan superficie acristalada, aparecen inserciones cromadas y las llantas de competición reciben unos tapacubos para dotarlas de un aspecto más atractivo.

Tanto la carrocería como el chasis de la reproducción de LMM son en resina, siendo el soporte del motor en línea de ABS inyectado y nuevo diseño.

La presentación es en una elegante caja-urna de cartón.

Fuente IBB



Cortes Laser de Precisión,  
en Acero, Ho. o Aluminio.

Mandanos tu chasis y nosotros te lo cortamos.

Envios a todo el Mundo.



Sistemas de cortes por laser  
COMPROMISO RESPONSABILIDAD SERVICIO



Ignacio Cortina 1847- Lanús Oeste - Prov. de Buenos Aires - Argentina  
Tel./Fax: (54 11) 4209-2195 - e-mail: admin@condorcoc.com.ar