

# Panhard militaire entre les deux guerres

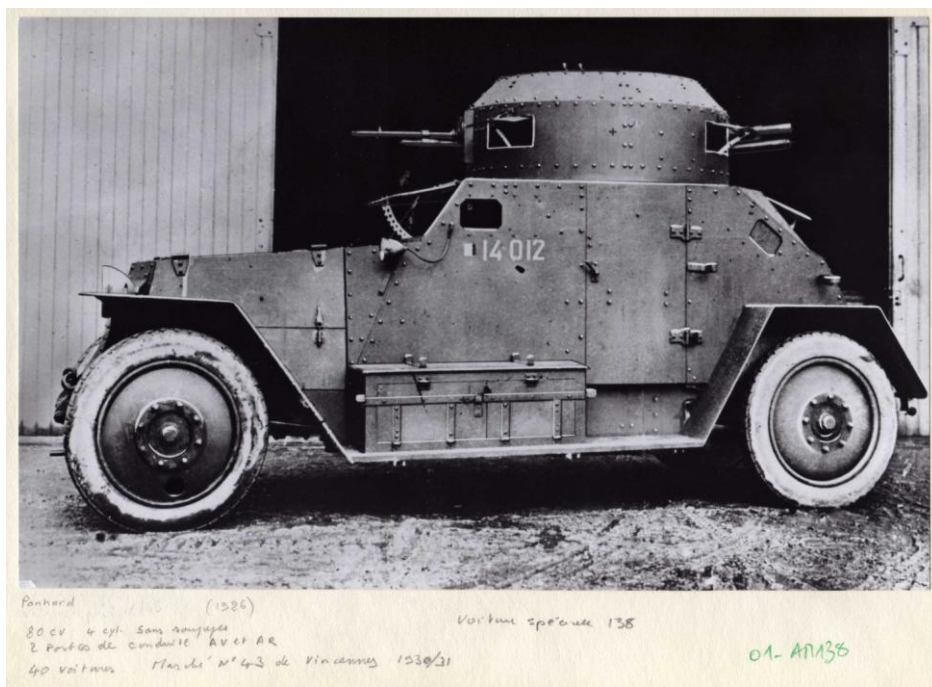
## Armée de l'AIR

A la fin du premier conflit l'usine présente un moteur de 12 cylindres en V développant 350ch, puis lors du salon de l'aéronautique de 1920 ce même moteur modifié passe à 500 ch. Enfin, au salon de 1924 présentation du dernier moteur d'avion : le VK 12 L de 550 ch.

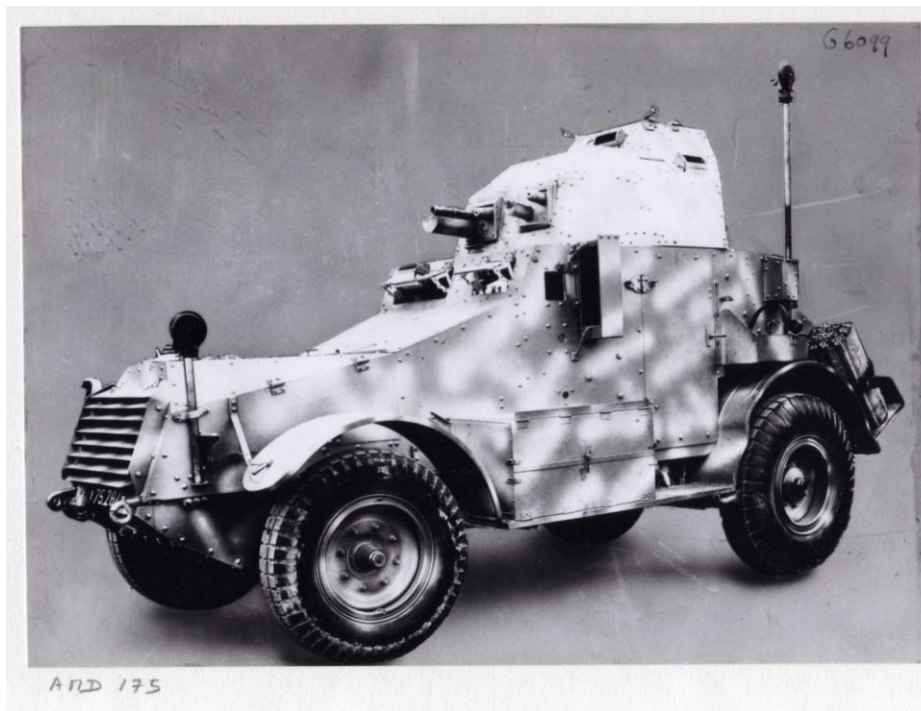
## Marine

L'activité pour la motorisation de sous-marins, qui n'avait été que des prototypes n'a pas été reprise après la guerre.

## Armée de Terre



Vers 1922, l'usine met à disposition du service du matériel de l'Armée à Vincennes dans le cadre AMC (automitrailleuse de combat), un châssis d'utilitaire avec suspension renforcée et blocage de différentiel. Ce matériel portera le nom de : type 138. La carrosserie et l'armement seront réalisés par ses ateliers. Ce nouveau matériel est confié pendant un an au 16<sup>ème</sup> escadron de Moulins. Les spécifications sont : Longueur 5,45 m. largeur 2 m. Hauteur 2,75 m Poids 6,7 t. moteur sans soupape de 24 cv, vitesse 75 km/h. La tourelle circulaire est armée d'un canon de 37 mm. , une mitrailleuse de 7,5 mm. Deux postes de conduite (avant et arrière). L'équipage est de 4 hommes. Il prend le nom de : AMC 165. Après des transformations il sera appelé AMC 165/ 175 et construit à plus de 60 exemplaires. Il entre en service principalement au Maroc et au Liban. Certains exemplaires serviront jusqu'en 1945.



Les contacts avec l'armée se poursuivent et, en 1931, il est défini trois catégories d'automitrailleuses : Reconnaissance, Découverte, Combat (ce dernier sera un véhicule à chenilles non fabriqué par PL). Sous la responsabilité de M. Delagarde, l'usine prépare un nouveau modèle, un 4X4, plus lourd et volumineux. Le châssis est noyé dans le blindage et le fond est lisse pour pouvoir passer sur tous chemins et éviter les mines. En 1934 la Direction de la Cavalerie accepte ce nouveau matériel qui est équipé d'un nouveau moteur de 80 cv sans soupape, d'un canon de 25 mm et d'une mitrailleuse de 7,5. Il porte le nom de : AMD 178, mitrailleuse de découverte. Il sera fabriqué à plus de 500 exemplaires. A la mobilisation de 1939, onze escadrons en seront équipés. Ces engins furent pris en 1940 par l'occupant et celui-ci s'en servit même sur le front Russe.

Pendant l'occupation 64 engins en cours de fabrication ont été récupérés par la résistance et servirent à la libération du pays. Ils ont été terminés à Sarlat. Ils furent équipés d'une tourelle avec deux mitrailleuses de 7,5 mm.

En 1945 l'AMD 178 est remise en fabrication et devient AMD 178-B. Elle est équipée avec un nouveau moteur de 4 cylindres à soupapes et d'une nouvelle tourelle Fives-Lille type FL 1. Celle-ci dispose d'un canon de 47 mm et d'une nouvelle mitrailleuse. Plus de 200 engins furent construits. Un certain nombre de ces véhicules seront utilisés en Indochine, en Afrique, en Syrie et termineront leur carrière en 1960 à Djibouti.

Par ailleurs, en 1936, l'armée cherche à substituer le pétrole par des dérivés tirés du sol ou autre. Elle essaye des camions au gaz de ville mais ne donne pas suite. Reste à tester des camions alimentés par d'autres produits. Trois constructeurs sont mis en concours Gohin-Poulenc au charbon minéral, Imbert-Berlier au bois, Renault et Panhard au charbon de bois. Le 20 février de cette même année la décision est prise de lancer une

étude. Panhard bénéficiait d'une sérieuse expérience pour avoir déjà utilisé ce mode de comburant en Afrique dans la période 1925.

Le véhicule proposé a comme base le K 101 qui va devenir le K 128. Le moteur passe de 3 170 cm<sup>3</sup> à 4 800 cm<sup>3</sup> le rendement étant inférieur à celui de l'essence de l'ordre de 20 à 30 %, la charge utile est de 3,5 T et passe très rapidement après modification à 5T.



Une première commande de 140 véhicules est passée en 1937. Une présentation de l'ensemble de la commande a eu lieu sur l'esplanade des Invalides et un essai grandeur nature, avec la totalité de cette livraison, est testée sur 4 000Km. dans le sud de la France. Les résultats furent satisfaisants. Il faut attendre le 1<sup>er</sup> juillet 1939 pour qu'une nouvelle commande de plus de 100 camions soit passée. A cause du début de la guerre seulement 20 exemplaires furent livrés.



En fin 1938 la Cavalerie envisage la création d'une automitrailleuse plus puissante et fait un appel d'offre. En 1939 Panhard crée un nouveau modèle très en avance sur ce qui existait et sur son temps. En septembre une présentation du prototype dénommé 201 fut faite M. Dautry, Ministre de la Guerre et aux autorités de la Cavalerie. Celle-ci eu lieu dans la Propriété de M. P. Panhard à Montgrolles. Peu de temps après une commande de 600 exemplaires fut adressé à l'usine. La déclaration de guerre ne permis pas la mise en fabrication de véhicules de présérie et d'essais. Pour ne pas tomber dans les mains de l'ennemi l'exemplaire unique fut expédié au Maroc et caché dans un tunnel prévu pour une ligne de chemin de fer en construction. Il fut récupéré par l'établissement militaire de Meknès avant d'être détruit vers 1945.

Après la guerre, en 1945, les études repriront et l'automitrailleuse devenu type 212 plus connu sous le nom d'EBR fut relancée. Les essais devant une délégation de l'OTAN eu lieu à Bourges le 20 juillet 1949. La livraison à l'Armée Française des premiers exemplaires débuta en 1951.

*Etienne de Valence*

