

AMICALE PANHARD BELGIQUE

a.s.b.l.-v.z.w.

FLAT-TWIN

PERIODIQUE TRIMESTRIEL
DRIEMAANDELIJKS TIJDSCHRIFT

Numéro 120 – Nummer 120

JANVIER – MARS 2024

JANUARI - MAART 2024



9 décembre 1983 - 9 décembre 2023, l'Amicale souffle ses 40 bougies

9 december 1983 - 9 december 2023, de Amicale wordt 40 jaar jong.



Périodique Autonome Narrant l'Histoire d'Automobiles Réellement Différentes

PRESIDENT / VOORZITTER

Etienne Ficht

SECRETAIRE / SECRETARIS

Gilles Blondiau

TRESORIER / SCHATBEWAARDER

Christiane Zwonarz

**RESPONSABLES BULLETIN
VERANTWOORDELIJKE BLAD**

Raymond Parijs
Ernest Hufkens
Bernard Vermeylen †
Benoît Piette
Hubert de Wasseige

RESPONSABLE MANIFESTATIONS

Gilles Blondiau

TRADUCTEUR / VERTALER

Hubert de Wasseige
met behulp van Ernest Hufkens en
Pierre Van Boeckel

**RESPONSABLE TECHNIQUE
TECHNISCHE VERANTWOORDELIJKE**

Gilles Blondiau

WEBMASTER

Marc Dandoy

Site Web

www.panhard-levassor.be

Adresse mail

amicale@panhard-levassor.be

SIEGE / ZETEL

Montleban, 48
6674 GOUVY

n° association

1208893

n° entreprise

450 442 561

n° FBVA

003

SOMMAIRE

INHOUD

2. Editorial / Editoriaal
4. Actualités Panhard / Panhard in de aktualiteit
11. L'Amicale a soufflé ses 40 bougies par Ernest Hufkens et Hubert de Wasseige / De Amicale is 40 jaar jong geworden door Ernest Hufkens en Hubert de Wasseige.
18. Un homme, une Panhard, Benoît Piette / Een man, een Panhard, Benoît Piette.
29. Un homme, une Panhard, Julien Van den Bulcke / Een man, een Panhard, Julien Van den Bulcke.
35. Randonnée Panhard à Ypres par Ernest Hufkens / Panhard rit in de streek van Ieper door Ernest Hufkens.
39. Le coin des classiques : L'âge d'or de Panhard & Levassor : les sans-soupapes par Benoît Piette. Het hoekske der klassieken : de Gouden eeuw van P&L : de kleplozen door Benoît Piette



COMPTE BANCAIRE / BANKREKENING :

BE43 7390 1484 1001

EDITEUR RESPONSABLE – VERANTWOORDELIJKE UITGEVER

Etienne Ficht

Editorial

Lisez attentivement votre Flat-Twin !

Voici quelques jours, le 9 décembre 2023, l'Amicale a fêté ses 40 années d'existence. Si nous n'avons pu célébrer ce jubilé par un gâteau d'anniversaire aussi magnifique que celui entamé par Monsieur Paul Panhard au salon de Paris en 1965 à l'occasion des 75 ans de la marque (voir photographie de la couverture), l'événement a son importance et mérite qu'un article spécial lui soit consacré. Vous pourrez lire aux pages 11 et suivantes quelques informations sur la création de l'Amicale ainsi que l'hommage appuyé et justifié d'Ernest à Bernard qui fut pendant de longues années la colonne vertébrale et le point de référence de l'Amicale. Ernest est vraiment triste que Bernard n'a jamais pu lire ces lignes.

L'histoire de l'Amicale est riche et variée, pleine de multiples facettes et il serait hasardeux de tenter de la retracer en quelques lignes. Elle ne peut se décrire que par des touches successives, un peu comme un dessin d'aquarelle. Aussi, plutôt que de livrer en bloc une chronologie qui ne peut qu'être incomplète, nous préférons distiller, au fil des prochains numéros de Flat-Twin, les éléments saillants de son passé, en leur consacrant quelques lignes dans la rubrique « Panhard actualités », sous les titres « il y a 10, 20, 30 et 40 ans ». Cela permet de souligner que l'Amicale prolonge l'histoire de Panhard dont elle est l'une des composantes, démontrant ainsi la pérennité de la marque.

Voilà un anniversaire qui survient presque en même temps qu'une année nouvelle. Donc c'est le moment de prendre des résolutions et je vais vous en suggérer une : lisez votre Flat-Twin !

Car j'ai la faiblesse de penser que lorsque vous aurez commencé ce Flat-Twin vous ne parviendrez pas à le mettre de côté. Vous y trouverez en effet un article passionnant tour à tour dédié à Benoît et rédigé par lui. Benoît, après avoir efficacement secondé Bernard pendant des années, a poursuivi son œuvre. Lisez bien sa narration, vous y découvrirez des informations étonnantes.

Après avoir parcouru les monts et les vaux de la nationale 4 à bord de la PL 17 du Papa de Benoît, nous nous rendrons dans la région de Roulers pour faire plus ample connaissance avec un autre Panhardiste, Julien Vandenbulcke qui est hélas décédé quelques jours après Bernard. Julien débordait d'énergie et d'enthousiasme pour la Panhard et possédait une

Editoriaal

Lees aandachtig uw Flat-Twin !

Enkele dagen geleden, op 9 december 2023, heeft de Amicale zijn 40 jaar bestaan herdacht. Wij hebben dit jubileum niet kunnen vieren met een verjaardag cake even prachtig als die door Mijnheer Paul Panhard, op het salon van Parijs 1965 aangesneden werd, ter gelegenheid van het 75 jaar bestaan van het merk (zie foto van de hoofdpagina). Toch is deze gebeurtenis van belang. Ze is een bijzonder artikel waard. Op bladzijden 11 tot 18 zult u enkele informatie's nopens het ontstaan van de Amicale kunnen treffen evenals een gepaste en nadrukkelijke huldedie door Ernest aan Bernard gebracht wordt. Bernard is jarenlang de wervelkolom en het referentiepunt van onze vereniging geweest. Ernest betreurt dat Bernard zijn hulde nooit heeft kunnen lezen.

De geschiedenis van de Amicale is rijk en gevarieerd, vol meervoudige aspecten. Deze met enkele lijnen traceren zou riskant zijn. Zij kan slechts met opeenvolgende kleuren beschreven worden, zoals een aquarel. Derhalve, in plaats van een onvolmaakte chronologie weer te geven, zouden we liever de belangrijkste ogenblikken van zijn bestaan herdenken. In de loop van de volgende nummers zullen we er enkele lijnen aan te besteden, in de rubriek "Panhard in de aktualiteit", onder de titels "10, 20, 30 en 40 jaar geleden". Dat laat ons toe te onderstrepen dat de Amicale de geschiedenis van Panhard verlengt en zelfs dat hij een gedeelte van deze geschiedenis vormt, wat het voortbestaan van het merk bewijst.

Een verjaardag die bijna met het begin van een nieuw jaar samenvalt. Dus tijd voor besluiten en ik zou graag u het volgende voorstellen : lees uw Flat-Twin !

Want ik ben zo vrij van mening te zijn dat, als u met dit nieuwe nummer begint, u hem niet aan de kant zal kunnen leggen. U gaat inderdaad een boeiend artikel aantreffen dat afwisselend aan Benoît gewijd is en door hem opgesteld is. Benoît heeft eerst Bernard jarenlang bijgestaan en nadien zijn werk voortgezet. Leest u aandachtig zijn relaas, het bevat verbazende inlichtingen.

Na de bergen en dalen van de nationale 4 in de PL 17 van de vader van Benoît te hebben afgelegd, gaan we in de streek van Roeselaere, om beter kennis te maken met een andere Panhardist, Julien Vandenbulcke die jammer genoeg enkele dagen na Bernard overleden is. Julien was vol energie en enthousiasme voor de Panhard en bezat meer dan 20 wagens.

collection de plus de 20 véhicules.

Son rêve était un modèle sans soupapes d'avant-guerre. Ainsi nous avons estimé opportun de reproduire, dans la rubrique « le coin des classiques » un ancien article de Benoît paru dans le Flat-Twin numéro 11 de juillet à septembre 1986, lequel décrit avec clarté le fonctionnement des moteurs sans soupapes.

Nous terminerons dans le Westhoek pour participer à la balade du 30 septembre organisée par Marc Dandoy. Ainsi nous visitons pas moins de deux musées et rencontrons Tom Neirinck (membre de l'Amicale depuis deux ans) et son jeune fils Tibert, tous deux vivement intéressés par les Panhard et notre club.

Et attention, Ernest a plus d'un tour dans son sac pour transformer des détails apparemment anodins de cette journée en opportunités merveilleuses !

Existe-t-il une meilleure manière d'entamer l'année nouvelle ? J'en doute et vous souhaite beaucoup de chance et le meilleur pour 2024.

Mais avant de vous laisser poursuivre la lecture du présent Flat Twin, je voudrais vous rappeler de bloquer dans votre agenda les vendredi 17, samedi 18, dimanche 19 et lundi 20 mai 2024 (*week-end de la Pentecôte*), dates prévues pour le **RIPL 2024** qui, cette année, sera organisé par l'Amicale à **Louvain-la-Neuve**. C'est principalement Gilles qui s'est énormément investi dans cette activité mais les jours précités, il ne peut être partout à la fois et tout gérer en même temps. Si vous êtes disponible pour lui donner un petit coup de main à l'un ou l'autre moment (*ne fût-ce que quelques heures*), n'hésitez pas à prendre contact avec lui par mail (ghb.pl17@gmail.com) et n'oubliez pas que rien n'est plus gratifiant que de rendre service, surtout quand c'est pour l'Amicale.

Enfin, je vous invite à intervenir, auprès de toute personne ou entreprise que vous connaissez et qui seraient susceptible de sponsoriser l'événement. Toute contribution est la bienvenu, soit sous formes d'objets ou gadgets promotionnels (*bics, autocollants, sacs etc...*), soit une participation financière. Le 2 novembre 2023, Étienne a envoyé à tous nos membres un mail en ce sens. En annexe de ce mail est joint un texte avec photos décrivant l'Amicale et pouvant servir de support à vos démarches

Hubert de Wasseige.

Zijn droom was een kleploos vooroorlogs model. Daarom vonden we het gepast, in de rubriek "het hoekse der klassieken", een oud artikel van Benoît, dat in Flat-Twin nummer 11 van juli tot september 1986 verschenen is, te hernemen, hetwelk de werking van de motoren zonder kleppen duidelijk beschrijft.

Tenslotte keren we naar de Westhoek om aan de door Marc Dandoy voorbereide rit van 30 september 2023 deel te nemen. We bezoeken niet minder dan twee musea en ontmoeten Tom Neirinck (die sedert twee jaar lid is) en zijn jonge zoon Tibert, beiden vol levendige interesse voor Panhard en onze club.

En let goed op, Ernest heeft een truc uit zijn mouw geschud om gewone kleinigheden van die dag te bewerken tot wonderbare gemakkelikheden !

Bestaat er een betere wijze om met een nieuw jaar te beginnen ? Ik twijfel eraan en wens u veel geluk en het beste voor 2024.

Maar alvorens u met het lezen van huidige Flat Twin te laten doorgaan, zou ik er u graag aan herinneren om in uw agenda's de data van vrijdag 17, zaterdag 18, zondag 19 en maandag 20 mei 2024 (*pinksterweekend*) te reserveren. Op die data zal de **RIPL van 2024** in **Louvain-la-Neuve** plaatsvinden. Die wordt door onze Amicale georganiseerd en vooral door Gilles die zich hiervoor geweldig heeft ingezet. Maar op die dagen kan hij niet overal tegelijkertijd aanwezig zijn en als u een handje kan toesteken (*zelfs maar enkele uren*), aarzel niet om met Gilles per mail (ghb.pl17@gmail.com) contact op te nemen en weet dat dit zeer geapprecieerd zal worden.

Tenslotte, nodig ik u uit om bij de personen of ondernemingen, die u kent en die geïnteresseerd zouden zijn onze RIPL te steunen, aan te kloppen. Elke bijdrage is welkom, ofwel promotionele voorwerpen (*balpennen, stickers, tassen enz.*), ofwel een bedrag in geld. Op 2 november 2023 heeft Étienne aan al onze leden een email in die zin gestuurd, met als bijlage een tekst met foto's die onze Amicale en haar doeleinden beschrijft, die u daarvoor kan gebruiken.

Hubert de Wasseige



PANHARD actualités / **PANHARD** in de aktualiteit

Par Bernard Vermeylent jusqu'en 1984 et Hubert de Wasseige de 1984 à 2014
Door Bernard Vermeylent tot 1984 en door Hubert de Wasseige van 1984 tot 2014

Il y a 120 ans... Au 1^{er} janvier 1904, le patrimoine industriel s'agrandit, avec la prise de possession d'une usine de 6.000 m² entourée d'un terrain de 36.000 m² à Reims ; à l'étroit dans ses usines du 13^{ème} arrondissement, Panhard va pouvoir confier à cette « usine annexe » toute une série de fabrications qui servent dans la construction automobile. Toutefois, les locaux ont besoin d'être aménagés, et si l'usine commence à fonctionner au ralenti dès le 25 mars, elle est amenée à se développer dans les mois qui vont suivre.

Dans un autre ordre d'idées, la marque a créé une succursale à New-York pour s'implanter sur le marché américain qui s'annonce prometteur. Cette « American Branch » écoulera quelques dizaines de voitures en 1904.

En consultant le tarif de janvier 1904, on constate que la gamme devient très fournie, de la 7 CV deux cylindres (*type N, en fin de carrière*) à 6.800 francs à la grosse 60 CV (*type M*), faite pour la compétition, affichée à 45.000 francs, toutes deux en châssis ; le haut de gamme sera bientôt constitué par nouvelle 50 CV (*type Q*) qui se vendra 37.000 francs. Le Président de la République, Emile Loubet, roule en Panhard, à l'instar du Roi d'Italie, qui commande cette année une 24 CV type F.

Sur l'eau, c'est le bateau « Rapée III » à coque Tellier qui se distingue, le 5 avril au Meeting de Monaco pour une course de 150 km, et le 12 avril la course du kilomètre et du mille.

120 jaar geleden

Op 1 januari 1904 stijgt het nijverheidsvermogen ingevolge het in Reims aanschaffen van een fabriek van 6000 vierkante meters, omringd door een terrein van 36.000 vierkante meters. Panhard zit met zijn fabriek in het 13de arrondissement gedrongen, maar zal aan deze "bijgevoegde fabriek" voor de bouw van wagens nuttige fabricaties kunnen toevertrouwen. Toch zijn er in de lokalen inrichtingen nodig en de fabriek, die vanaf 25 maart langzamerhand in werking treedt, zal zich gedurende de opeenvolgende maanden ontwikkelen.

Anderzijds heeft het merk een filiaal in New York opgericht met het doel op de beloftevolle Amerikaanse markt ingang te vinden. Deze "American Branch" zal in 1904 enkele tientallen wagens van de hand doen.

Volgens het tarief van 1904 blijkt dat de gamma uitgebreid wordt, vanaf de 7 CV twee cilinder motor type "N" (aan het einde van zijn loopbaan), die 6.800 frank kost, tot de grote voor de competitie bedoelde 60 CV type "M" waarvan de prijs 45.000 frank belooft. Beide modellen worden slechts onder de vorm van een chassis verkocht, zonder koetswerk. Op de top van de gamma zal weldra de nieuwe 50 CV type "Q" tegen de prijs van 37.000 frank aangeboden worden. De President van de republiek, Emile Loubet, rijdt met een Panhard evenzals ook de Koning van Italië die in 1904 een 24 CV type "F" besteld heeft.

Op water onderscheidt zich de "Rapée III" boot met Tellier romp : op 5 april bij de meeting van Monaco op een wedstrijd van 150 km en op 12 april op de wedstrijd van "de kilometer en de mijl".



PANHARD &
LEVASSOR



Il y a 110 ans... Au printemps 1914, un vieux litige sur les droits du moteur Daimler, qui empoisonnait depuis quinze ans les relations entre Louise Levassor et la société Panhard, se règle enfin : suite au jugement intervenu en décembre 1913, un accord est trouvé : la société verse une indemnité de 5.550.000 francs à la veuve d'Emile Levassor, dont la plus grande partie sous la forme d'obligations, et offre un siège au Conseil d'administration à son fils Henri. Au mois d'avril, la 12 HP type X20 tire sa révérence au profit d'un nouveau modèles : la X25 dont le moteur SU4E (2815 cm³) dérive directement de celui de la 10 HP type X 19. C'est aussi en début d'année qu'est livrée au Ministère de la Guerre une première tranche de 50 tracteurs à quatre roues motrices et directrices (type KI 1) motorisés par le gros moteur T4L à soupapes de 7360 cm³.

110 jaar geleden Tijdens de lente van 1914 wordt eindelijk een oud geschil opgelost nopens de rechten omtrent de Daimler motor, dat de verhoudingen tussen de Panhard vennootschap en Louise Levassor sedert 15 jaren vergiftigde: ingevolge het in 1913 tussengekomen vonnis wordt een overeenkomst getroffen : de vennootschap stort aan de weduwe van Emile Levassor een vergoeding van 5.500.000 frank, het grootste gedeelte hiervan onder vorm van obligaties. Een zetel bij de raad van bestuur wordt aan haar zoon Henri aangeboden. In april wordt de 12 HP type "X20" vervangen door de "X25" waarvan de SU4E motor (2815 cc) rechtstreeks uit de motor van de 10 HP type "X19" voortvloeit. Het is in het begin van dat jaar dat ook een eerste reeks van 50 met 4 aangedreven en bestuurde wielen tractors (type K11) aan het ministerie van de oorlog geleverd wordt. Deze voertuigen zijn met de grote 7360 cc T4L kleppenmotor uitgerust.

Il y a 100 ans... Au printemps 1924, la 10 CV type X37 se mue en X44 ; à première vue peu différente du modèle qu'elle remplace, la X44 possède pourtant un empattement accru de 10 cm, un moteur plus gros (SK4C3 de 1390 cm³) et une nouvelle boîte de vitesses ; elle reçoit une dynastart en bout de vilebrequin et des pneus plus gros (775/45) : avec 810 kg sur la balance, le poids s'est accru de 250 kg... En réalité, toute la gamme se transforme à cette époque, avec un allongement de l'empattement, et le montage de freins sur les roues avant : la 12 CV X39 devient X43, la 16 CV X40 devient X46, la 20 CV X35 devient X41 et la 35 CV X38 devient X42.



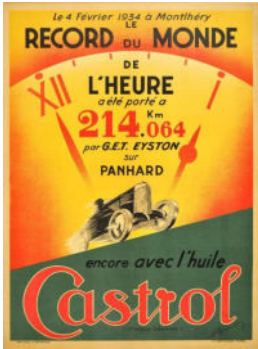
P&L 20 CV SS

100 jaar geleden In de lente van 1924 wordt het type X37 10 CV tot X44 veranderd; op het eerste zicht is er weinig verschil maar de wielbasis van de X44 is 10 cm groter, de motor is ook groter (de SK4C3 van 1390 cc), de versnellingsbak is nieuw; er is een dynastart aan het einde van de krukas en de banden zijn ook groter (775/45). Het gewicht van de wagen is nu 810 kg, hetzij een stijging van 250 kg. Eigenlijk veranderde toen de hele gamma : de wielbasis wordt verlengd en de wielen vooraan worden met remmen uitgerust : de 12CV X39 wordt X46, de 20 CV X35 wordt X41 en de 35 CV X38 wordt X42.

Il y a 90 ans...

Le 4 février 1934, la 35 CV des records s'illustre aux mains d'Eyston en battant le record du monde de l'heure, à la moyenne de 214,064 km/h. Elle s'adjuge aussi les records des 100 miles et des 200 km. Sur un plan plus utilitaire, c'est dès le mois de février que Panhard commence à livrer des autobus type K63 à moteur quatre cylindres sans soupapes de 4845 cm³ à la STCRP (Société de Transports en Commun de la Région Parisienne). Ce premier contingent de 50 exemplaires (au prix unitaire de 65.100 francs) sera suivi de plusieurs autres, portant le total des autobus de type à 344 exemplaires à la fin de 1937.

C'est aussi au printemps que la marque doyenne procède aux essais d'une toute nouvelle automitrailleuse : l'AMD 178, qui se caractérise par ses 4 roues motrices, une boîte à 4 rapports « de route » et 4 rapports « tout terrain », et enfin son moteur sans soupapes de 6,3 litres. Les essais effectués par l'armée seront concluants et déboucheront sur d'importantes commandes à partir de 1935.



90 jaar geleden

Op 4 februari 1934 behaalt Eyston het wereldrecord door met de 35 CV tegen een gemiddelde snelheid van 214,064 km per uur te rijden. Deze wagen heeft ook de records van 100 mijl en 200 km gebroken.

Vanaf februari begint Panhard met de aflevering aan de STCRP (Société des Transports en Commun de la Région Parisienne) van type K63 bussen, dewelke met een viercilinder motor zonder kleppen van 4845 cm³ uitgerust worden. Deze eerste reeks van 50 eenheden (prijs van een exemplaar : 65.100 frank) zal door andere reeksen vervolgd worden, tot een totaal van 344 eenheden tegen het einde van 1937.

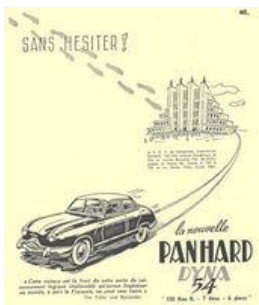
Het is ook in de lente dat het oudste merk ter wereld een gloednieuwe pantserauto begint te testen : de AMD 178 met als eigenschappen 4 aandrijvende wielen, een versnellingsbak met 4 wegversellingen en 4 "tout terrain" versnellingen en tenslotte een klepeloze viercilinder motor van 6,3 liter. De door het leger uitgevoerde beproevingen waren zo overtuigend positief met als gevolg omvangrijke bestellingen vanaf 1935.

Il y a 70 ans...

Au mois de janvier 1954, la nouvelle Dyna ZI est présentée pour la première fois à l'étranger, à l'occasion du Salon de Bruxelles. A ce même salon, il y a plusieurs nouveautés intéressantes sur le stand de la marque, mais ces modèles sont destinés au marché local. Il s'agit d'une nouvelle version de la Junior, modifiée par le carrossier bruxellois Albert D'Ieteren, pour mieux répondre aux attentes de la clientèle belge.

Autre création de ce carrossier, un cabriolet Junior profondément modifié dont il existera deux ou trois exemplaires. L'intérêt subit de ce carrossier pour la marque s'explique par un contrat passé avec l'importateur de Hemptinne, qui lui a confié l'assemblage de la Dyna 54 et de la Junior pour le marché belge, activité qui démarre en ce mois de janvier.

Un coupé inédit, créé par la carrosserie suisse Ghia-Aigle, figure lui aussi sur le stand : l'importateur belge les importe en pièces détachées et les assemble à Bruxelles. Au Salon de Genève, au mois de mars, les visiteurs découvrent de nouvelles carrosseries de Ghia-Aigle sur la base du cabriolet Junior : un autre coupé, et un coupé Grand Sport ; ils peuvent voir aussi la Dyna 54 un coupé profilé carrossé en Italie par Allemano. La nouvelle Dyna est exposée aussi au Salon de New-York, en compagnie du coupé Marathon et d'une DB. A la même époque, vers mars, la Dyna Junior reçoit de nouveaux pare-chocs en une seule pièce et de nouveaux butoirs.



70 jaar geleden In januari 1954, ter gelegenheid van het autosalon van Brussel, wordt de nieuwe Dyna Z1 voor de eerste keer buiten Frankrijk voorgesteld. Bij dit autosalon worden andere interessante nieuwigheden op de stand van het merk voorgesteld maar deze waren voor de plaatselijke markt bedoeld. Het gaat hier om een nieuwe versie van de Junior Cabriolet die door de Brusselse koetsbouwerker Albert D'Ieteren aangepast werd om aan de verwachtingen van de Belgische klanten beter tegemoet te komen. Deze koetswerkbouwer heeft ook een andere Junior cabriolet grondig veranderd, waarvan slechts 2 of 3 eenheden geproduceerd werden.

De plotselinge interesse van deze koetswerkbouwer voor het merk is te wijten aan een contract dat hij met de invoerder de Hemptinne afgesloten heeft. Deze laatste heeft hem het assembleren toevertrouwd van de Dyna 54 (dat in januari 1954 begon) en de Junior, die voor de Belgische markt bedoeld zijn.

Op de stand bevindt zich ook een ongeziene door de Zwitserse koetswerkbouwer geconstrueerde Ghia-Aigle coupé, dewelke door de Belgische invoerder in aparte stukken ingevoerd wordt om nadien in Brussel gemonteerd te worden.

In maart, op het salon van Geneve, ontdekken de bezoekers twee nieuwe koetswerken die door Ghia-Aigle vanuit de Junior cabriolet ontwikkeld werden : een coupé en een "coupe Grand Sport". Zij kunnen ook de Dyna 54 zien onder de vorm van een geprofileerde "coupé", die in Italië door de koetswerkbouwer Allemanno getekend werd.

De nieuwe Dyna werd ook bij het salon van New York samen met een coupé Marathon en een DB tentoongesteld.

In maart van hetzelfde jaar wordt de Dyna Junior met nieuwe bumpers uit een stuk en nieuwe buffers uitgerust.

Il y a 60 ans... Au début de 1964, Arista présente un tout nouveau modèle : il s'agit d'une berlinette dessinée par Jacques Durant (à qui on devait déjà l'ATLA et la SERA). Réalisée en polyester, comme les modèles précédents, cette berlinette à la ligne originale reçoit évidemment le moteur Tigre. Malheureusement, ce sera le chant du cygne d'Arista, qui n'en produira que quelques exemplaires. Au mois de mars, Panhard ajoute à sa gamme de breaks 17 une nouvelle ambulance clinique aménagée par Carrier. En même temps, les 24 reçoivent leurs premières modifications : un levier de vitesses droit remplace le curieux levier courbé monté jusqu'ici ; la boîte à gant hérite d'une poignée et des chromes apparaissent sur le bavolet et aux feux de portières ; les plaquettes d'accoudoirs sont désormais vissées plutôt que collées, et le système d'admission comporte maintenant un «résonateur», qui est une sorte de pré-filtre à air, relié au filtre à air et accordé par un tube antivibratoire.



60 jaar geleden On reconnaît ces modèles améliorés à l'étoile chromée apposée sur l'aile arrière droite, sous le graphisme «Panhard».

Bij het begin van het jaar 1964 stelt Arista een gloednieuw model voor : het gaat om een door Jacques Durant (schepper van de ATLA en de SERA) getekende berlinette. Zoals de met polyester uitgevoerde vorige modellen wordt deze eigenaardige berlinette uiteraard met de Tigre motor aangedreven. Jammer genoeg zal dit de zwanenzang voor Arista betekenen vermits er slechts enkele eenheden geproduceerd werden.

In maart voegt Panhard aan zijn gamma van breaks een nieuwe door Carrier ingerichte ziekenwagen toe.



In maart voegt Panhard aan zijn gamma van breaks een nieuwe door Carrier ingerichte ziekenwagen toe.

Tegelijkertijd worden de eerste wijzigingen aan de 24 toegebracht : de eigenaardige kromme versnellingspook wordt door een rechte vervangen; het handschoenkastje krijgt een handvat en gechromeerde versieringen verschijnen onder andere op de lichten van de deuren; de armsteunplaatjes worden niet meer gekleefd maar geschroefd; het inlaatstelsel bevat een "resonator", hetzij een soort voorfilter dat aan het luchtfilter verbonden is door middel van een trillingsbestendige toevoerleiding.

Men kan deze verbeterde eenheden herkennen dankzij een gechromeerde ster die op de rechterachtervleugel, onder het letterwoord "Panhard", toegevoegd werd.

Il y a 40 ans

En janvier 1984, quelques semaines après la fondation de l'Amicale, paraît le premier numéro de Flat Twin couvrant le premier trimestre. Après une dynamique introduction du fondateur et président Raoul Chalkin, le tout premier éditorial de Bernard qui, à la fin de la revue, consacre un article dédié à la Tatra, son autre marque fétiche, preuve s'il en fallait de l'ouverture d'esprit de notre magazine et des Panhardistes belges. A la page 3, sont annoncées les dates des prochaines réunions de l'Amicale au « Kin Tavern » sis rue Wayez numéro 112 à 1070 Anderlecht (le même endroit où l'Amicale a été créée - voir article sur l'anniversaire dans le présent numéro) : à 20 heures les 4ème vendredi du mois, soit les 24 février, 23 mars, 27 avril, 25 mai et 22 juin 1984. On peut dire que ces réunions mensuelles, où l'assistance était souvent nombreuse, ainsi que la parution régulière de Flat Twin, ont permis de consolider l'élan imprimé par la réunion fondatrice du 9 décembre 1983, procurant à l'Amicale un rythme de fonctionnement et une structure alimentés par le travail abondant et régulier de Bernard assisté par d'autres membres.



40 jaar geleden

In januari 1984, enkele weken na de stichting van de Amicale verschijnt het eerste nummer van Flat Twin, voor het eerste kwartaal. Na een dynamische inleiding door Raoul Chalkin, schepper en voorzitter van de Amicale, kan men het eerste editoriaal van Bernard lezen. Aan het einde van het tijdschrift, een artikel van Bernard over zijn ander lievelingsmerk, Tatra, wat de ruimdenkendheid van onze magazine en de Belgische Panhardisten aantoont. Op bladzijde 3 werden de data van de geplande vergaderingen vermeld, in de "Kin Tavern" (op nummer 112 van de Wayez straat, te 1070 Anderlecht), waar de Amicale gesticht werd (zie artikel over verjaardag in dit nummer). De vergaderingen begonnen om 20 uur telkens op de 4de vrijdag van elke maand. Dus op 24 februari, 23 maart, 27 april, 25 mei en 22 juni 1984. Deze maandelijkse vergaderingen, die door veel Panhardisten bijgewoond werden, en de regelmatige verschijning van de Flat Twin hebben de oorspronkelijke impuls van de stichtende vergadering van 9 december 1983 versterkt en een werktempo en een structuur aan de Amicale verschaft, dewelke door de regelmatige en overvloedige arbeid van Bernard, met behulp van andere leden, gevoed werden.

Il y a 30 ans...

Dans le Flat Twin numéro 41 du premier trimestre 1994, paraît un article de 5 pages rédigé par Marc Oesterle, alors président du Club Panhard et Levassor suisse, à propos d'une étonnante découverte : un prototype Panhard et Levassor de ...1890 ! Bernard quant à lui retrace l'histoire de 1940 jusqu'au milieu des années 1980 du carrossier Pichon Parat qui a réalisé de nombreuses créations mues par une mécanique Panhard.

Dans ce numéro on peut également revivre plusieurs balades et activités organisées par l'Amicale ou auxquelles des membres de l'Amicale ont participé en 1993 : une sortie d'automne entre Huy et Stavelot, un rallye en Avesnois et la présence Panhard au Brussels Retro Festival.

A la fin du Flat Twin, un encart vous invite à bloquer les dates des 21, 22 et 23 mai 1994 (week-end de la Pentecôte) pour fêter les dix ans de l'Amicale.



EN ROUTE VERS 1911 DE VIC HAAR 1914

30 jaar geleden...

In het Flat Twin nummer 41 van het eerste kwartaal 1994 verschijnt een door Marc Oesterle (die toen de voorzitter van de Zwitserse Panhard en Levassor club was) getekend artikel van 5 bladzijden over de verbazende ontdekking van een Panhard et Levassor prototype ...uit 1890 ! Bernard vertelt op zijn kant de geschiedenis, vanaf 1940 tot in het midden van de jaren 80, van de koetswerkbouwer Pichon Parat die talrijke door een Panhard motor aangedreven wagens tekende.

In dat nummer kan men ook enkele ritten en activiteiten van het jaar 1993 herbeleven die, ofwel door de Amicale tot stand gebracht werden, ofwel door leden van de Amicale bijgewoond zijn : een rit tussen Hoei en Stavelot, een rally in de Avesnois en Panhard aanwezigheid bij de Brussels Retro Festival.

Aan het einde van de Flat Twin wordt je uitgenodigd om de data van 21, 22 en 23 mei (week-end van Pinksteren) te blokkeren om het tienjarig bestaan van de Amicale te vieren .

Il y a 20 ans...

Outre les rubriques habituelles (Actualités, Panhard à la carte, Panhard à l'honneur), le Flat Twin numéro 79 du premier trimestre 2004 aborde plusieurs sujets d'ordre technique : aux pages 18 et 19, Rolf Nieuwenhuis du Panhard Automobiel Club Nederland nous livre d'intéressants « trucs et astuces » tandis qu'aux pages 34 à 45, il est procédé à la description de la délicate opération de remontage d'un moteur Flat Twin dans le véhicule.

Aux pages 18 à 32, Bernard passe au crible tous les modèles figurant au catalogue en 1904 (soit exactement un siècle avant la rédaction de l'article). Un premier tableau reprend mois par mois pour chaque modèle les chiffres de production et un second reprend, de nouveau pour chaque modèle et mois par mois, les exportations. Vous saurez ainsi que 1075 Panhard ont été produites en 1904, 386 ont été exportées soit plus du tiers, dont 8 en Belgique. A lire ces tableaux, on a l'impression que Bernard était dans l'usine quand ces voitures ont été fabriquées et qu'il a accompagné chacune d'elles jusqu'à sa destination finale !

Enfin, page 46, un amusant carnet familial, avec photos, nous annonce les mariages de Evert Hufkens (fils de Rita et d'Ernest) et d'Otto Van Boeckel (fils de Agnès et Pierre) ainsi que la naissance du second fils de Gilles Blondiau, Hugues.



20 jaar geleden...



Bovenop de gebruikelijke rubrieken (Panhard in de actualiteit, Panhard op de postkaart, Ere aan Panhard), pakt Flat Twin nummer 79 van het eerste kwartaal 2004 verscheidene technische onderwerpen aan : op bladzijden 18 en 19 geeft Rolf Nieuwenhuis van de Panhard Automobiël Club Nederland nuttige tips terwijl op bladzijden 34 tot 45 de ingewikkelde ingreep beschreven wordt om de Flat Twin motor terug in de wagen te monteren.

Op bladzijden 18 tot 32 onderzoekt Bernard alle modellen van het catalogus van 1904 (hetzij een eeuw voor het opstellen van het artikel). Een eerste tabel herneemt, maand na maand, voor elk model de productiecijfers en een tweede tabel herneemt, weer voor ieder apart model en maand na maand, de uitvoercijfers. Zo leren we dat 1075 Panhards in 1904 gemonteerd zijn, 386 werden naar het buitenland uitgevoerd, waaronder 8 naar België. Bij de lezing van die tabellen krijgt men de indruk dat Bernard in de fabriek aanwezig was toen die wagens geassembleerd werden en dat hij ieder voertuig tot zijn eindbestemming vergezeld heeft !

Tenslotte, op bladzijde 46 vindt men de met foto's geïllustreerde huwelijksreportages - met dankbetuiging voor de Panhardbegeleiding - van Evert Hufkens (*zoon van Rita en Ernest*) en Otto Van Boeckel (*zoon van Agnes en Pierre*), evenals de geboorte van Hugues, de tweede zoon van Gilles Blondiau.



L'Amicale souffle ses 40 bougies.

De Amicale wordt 40 jaar jong.

Afin de fêter dignement cet événement, nous vous proposons de faire un petit retour en arrière. Il ne s'agit pas d'écrire une histoire complète de l'Amicale mais de rappeler certains événements, comme les réunions à Anvers ainsi que les randonnées dans cette ville avec escorte policière (voir exposé d'Ernest ci-dessous) ou la date du fatidique du 9 décembre 1983 dont je tente de retracer le contexte plus loin. Dans la rubrique « actualités » qui paraîtra dans chaque numéro, nous continuerons à nous souvenir des épisodes marquants de l'Amicale survenus chaque fois il y a 40, 30, 20 et 10 ans.

Om deze verjaardag waardig te vieren, stellen wij u voor even naar het verleden terug te kijken. De bedoeling is niet de volledige geschiedenis van de Amicale te vertellen maar enkele feiten terug te brengen, zoals de met politie escort ritten in de stad Antwerpen of de eerste Panhard vergaderingen in deze stad (zie tekst van Ernest hieronder) of de datum van 9 december 1983 waarvan ik de achtergrond verder tracht uiteen te zetten. In de rubriek "Panhard in de aktualiteit" die in elk nummer zal verschijnen, zullen we doorgaan met het verhaal van wat 40, 30, 20 en 10 jaar voordien in de Amicale gebeurd is.

De geschiedenis van de Amicale volgens Ernest Hufkens.

Volgende geschiedenis van de Amicale Panhard de Belgique schreef Ernest in 2003, een jaar na de RIPL in Leuze-en-Hainaut, georganiseerd door onze club.

Ondertussen is dat al 20 jaar geleden maar de tekst werd nooit ergens gepubliceerd.

Er staat zo'n 25 jaar geleden (in 2003) dus was het in 1978, vijf jaar voor de stichting van de **Amicale** die dit jaar haar **veertigste verjaardag** viert !.

De bedoeling van Ernest was dat Bernard kennis van deze geschiedenis zou nemen. Jammer zal dit nooit kunnen gebeuren.

Een vleugje APBgeschiedenis...

Zo'n 25 jaar geleden kwam Bernard Vermeylen op een zaterdag bij ons aanbellen. Een vriend van hem had mijn Panhard zien rijden, nadien was Bernard aan ons adres gekomen en zelfs meer: hij wist dat het chassisnummer van mijn Panhard volgde of voorafging aan de zijne.

We hebben dan wat ideeën over de Panhards uitgewisseld. Toen hij met zijn cabrio vertrok, heb ik nog samen met hem de kap geopend.

Jaren hoorde ik niets meer van Bernard tot Marcel Tisson, die geregeld bij ons thuis over Panhard kwam keuvelen met de 4 Panhard-broers (allen gebeten door de Panhardmicrobe als dagelijks voertuig) bij hem thuis een Panhard vergadering had georganiseerd.

Het was bij mijn weten eerste keer in Antwerpen en ik heb er mijn neus eens opgestoken.

Schoorvoetend gingen we naar meerdere vergaderingen, namen al eens deel aan een Panhard-rit en begonnen vrij vlug zelf in Antwerpen een rit in te richten. We schrijven 1990 en sindsdien hebben we deze traditie om de twee jaar hoog weten te houden.

Het bleek dat er toch niet zoveel actieve leden van de APB zijn.

Stil aan leefden we de president Bernard Vermeylen, alom tegenwoordig, beter kennen en waarderen. De Flat-Twin is zijn geesteskind en "wij schrijft die blijft".

Ongelooflijk hoe Bernard in alle auto publicaties alles over Panhard weet te distilleren. Onvoorstelbaar hoe hij een band heeft gesmeed met de Foundation Panhard en alle andere clubs. Wat een geluk dat hij redacteur blijft van de Flat-Twin want niemand kan nog maar tippen aan de papieren Panhard onderlegdheid van Bernard.

Als President van de APB heeft Bernard zich als een verbeterde doorzetter geprofileerd. Ook al kwam er soms slechts "twee man in een paarde kop" naar de vergaderingen, de begeestering die van Bernard uitstraalde, sloeg vonken over en hield de club steeds actief. Steeds weer kwam hij met de gepaste voorstellen (en plannings) om de APB bloeiend te houden. Kreeg hij al eens weinig medewerking dan hield niets hem tegen om zelf het heft in handen te nemen en de geplande voorstellen inventief uit te werken.

Zo hebben we als hoogte punten in 1994 de internationale bijeenkomst in Anhée gehad en vorig jaar in Leuze. Vermits deze laatste dicht aanleunt bij de woonstreek van Bernard, heeft hij enorm werk op zijn schouders getild. Hij maakte herhaaldelijk plannings en wist alles ten gepasten tijde bij te sturen.

Etienne Ficht heeft bij de evaluatie terecht opgemerkt dat Bernard hiervoor te hard heeft moeten presteren.

Maar het vooropgestelde doel was bereikt: alle Panhardisten hebben onbezorgd kunnen genieten. Wij hoorden enkel maar tevreden deelnemers want alles is vlekkeloos verlopen. Ere wie ere toekomt: nog eens proficiat aan de rode draad van deze mijlpaal in de panhardgeschiedenis: Bernard Vermeylen.

Zijn inspanningen hebben zodanig vruchten afgeworpen dat hij met een gerust geweten een stap terug kan zetten. Benoit Piette gaat hem trachten op te volgen, samen met een ondertussen door de jaren gegroeide kern. Bernard blijft natuurlijk over zijn schouders heen toekijken en zal zonder het te beseffen nog steeds vaderlijk bezorgd zijn en achter de schermen accenten zetten want zo'n Panhardmicrobe laat je nooit meer los.

Ernest zou graag bijkomende inlichtingen toevoegen :

Op het einde van de eerste alinea van de hierboven hernomen tekst komen de Antwerpse tweejaarlijkse stadsrondritten aan bod. Hierover nog volgende **uitbreiding**:

De tweejaarlijkse politie begeleiding vanaf 1990 tot 2016.

Door diplomatische aanpak met het stadsbestuur bekwam ik telkens gemotoriseerde politiebegeleiding. (vanaf 1990 om de 2 jaar) tot 2016. Heel de stad stond in rep en roer want alle kruispunten waar onze colonne passeerde, werden door de politie vooraf afgezet. In principe waren alle Panhardisten van andere clubs ook uitgenodigd. Buiten onze aanwezige leden waren veel Nederlanders van de partij. We nodigden telkens ook een ander automerk uit. Uiteraard de Datsunclub (mijn tweede automerk), de DKW-club en de Volvoclub.

Naargelang onze planning zorgde ik dan in de voor- of namiddag voor burger motards die ook de kruispunten voor ons afzetten.

Aan alles komt een einde: in 2016 reden we voor de laatste keer samen met de DKW-club en 14 politie motards door het stadscentrum.



Einde van tweejaarlijkse ritten vanaf 2016.

De lage emissiezone heeft ons de das omgedaan. In 2018 was onze aanvraag voor politie-begeleiding aanvankelijk goedgekeurd. Er kwam echter een negatief advies. Einde van de stadsrondritten. Ik plande een nieuwe rit in een landelijke omgeving en zorgde voor burger motards gedurende de ganse dag. Nadien kwam corona stokken in de wielen steken.

Une petite histoire de l'Amicale par Ernest (*traduction par Hubert de Wasseige*).

En 2003, il y a 20 ans, après le RIPL de 2002 organisé par l'Amicale, Ernest a rédigé la petite histoire suivante de l'Amicale. Ce texte n'a jamais été publié, d'où l'intérêt d'en faire profiter nos lecteurs.

Ernest aurait souhaité que Bernard prenne connaissance de l'histoire reprise ci-après ce qui est malheureusement devenu impossible à présent.

Il y a environ 25 ans (au moment de la rédaction du texte en 2003, c'était donc en 1978), un samedi, Bernard est venu nous rendre visite. Un de ses amis m'avait vu rouler en Panhard et Bernard était parvenu à trouver mon adresse, et même plus : il savait si le numéro de châssis de ma Panhard était antérieur ou postérieur au sien.

Nous avons alors échangé des idées au sujet des Panhard. Quand il est parti avec son cabriolet, je l'ai aidé à ouvrir le toit de celui-ci.

Première réunion Panhard à Anvers.

Pendant des années je n'ai plus entendu parler de Bernard jusqu'au jour où Marcel Tisson, qui venait souvent chez nous (les quatre frères Hufkens, tous contaminés par le virus de la Panhard qui était notre voiture de tous les jours) pour bricoler sur des Panhard, organisa chez lui une réunion Panhard.

A ma connaissance, c'était la première fois qu'une telle réunion avait lieu à Anvers et je suis allé voir.

Nous nous sommes alors rendu à plusieurs réunions et nous avons même participé à une randonnée en Panhard. Ensuite nous avons même instauré une balade régulière tous les deux ans à Anvers, tradition que nous sommes parvenus à maintenir dans cette ville.

Bernard est partout.

Il semblait qu'il n'y avait pas beaucoup de membres actifs au sein de l'APB (Amicale Panhard de Belgique) Petit à petit nous avons appris à mieux connaître et apprécier son président, Bernard Vermeylen, omniprésent aujourd'hui. Le Flat Twin est son bébé spirituel et, comme le dit l'adage « les écrits restent ». Incroyable comme Bernard parvient à divulguer ses connaissances en matière de Panhard dans toutes les publications en matière automobile. Difficile de se représenter tous les liens qu'il a pu tisser avec la Fondation Panhard et les autres clubs. Quelle chance qu'il reste le rédacteur de Flat Twin car il n'y a personne d'autre aussi compétent que lui concernant les Panhard.

En qualité de président de l'APB Bernard s'est révélé un fonceur acharné. Même quand personne ne participait aux réunions, sa motivation rayonnait, faisait des étincelles et maintenait toujours le club en activité. Il trouvait toujours les moyens et les plans pour maintenir l'APB en pleine vie. Lorsqu'il lui arrivait de ne pouvoir compter que sur peu de collaboration, il n'hésitait pas à mettre la main à la pâte pour réaliser ses objectifs de manière créative.

Les rencontres Panhard à Leuze et Anhée.

Les événements marquants sont la rencontre internationale à Anhée en 1994 et la réunion à Leuze l'année précédente. Comme Leuze est proche de l'endroit où il habite, Bernard a assumé la plupart des tâches. Il échafaudait sans arrêt des plans qu'il parvenait toujours à exécuter aux moments appropriés. Lors du debriefing, Etienne Ficht fit remarquer à juste titre que Bernard avait dû beaucoup trop travailler. Mais le résultat était atteint et tous les Panhardistes ont pu en profiter sans souci. Tous les participants étaient contents car tout s'était déroulé sans problème. Il faut rendre à César ce qui est à César : encore toutes mes félicitations à la cheville ouvrière de ce point culminant de l'histoire de Panhard : Bernard Vermeylen.

Un repos bien mérité.

Ses efforts ont porté tant de fruits qu'il peut faire un pas de côté la conscience tranquille. Benoît Piette va tenter de lui succéder avec l'aide d'un noyau de fidèles qui s'est développé avec les années. Bernard restera toutefois concerné par l'Amicale qu'il continuera inconsciemment de marquer de son empreinte car on ne se débarrasse pas facilement du virus de la Panhard.

Concernant les randonnées dans la ville d'Anvers avec accompagnement policier, Ernest a rédigé un texte complémentaire dont vous trouverez ci-dessous la traduction.

L'accompagnement policier bisannuel de 1990 à 2016.

Suite à des tractations diplomatiques avec l'administration communale, j'ai obtenu que les randonnées bisannuelles bénéficient d'un accompagnement policier motorisé de 1990 à 2016. Toute la ville était alors sans dessus dessous car tous les carrefours empruntés par notre cortège étaient bloqués par la police. Les Panhardistes des autres clubs étaient également invités et beaucoup d'Hollandais ont répondu présents. Nous invitons aussi chaque fois les membres d'un club d'une autre marque, bien sûr le club Datsun (ma seconde marque préférée) et ensuite les membres des clubs DKW et Volvo.

Selon le planning, je veillais à pourvoir un accompagnement l'après-midi de motards civils qui sécurisaient également les carrefours pour nous.



Fin des randonnées bisannuelles à partir de 2016.

Hélas, toutes les bonnes choses ont une fin et en 2016, nous avons parcouru le centre de la ville une dernière fois, accompagnés du club DKW et de 14 motards policiers.

L'instauration des zones de basses émissions fut pour nous le coup de grâce. En 2018, notre demande d'obtention d'un accompagnement policier fut initialement approuvée. Cependant, l'autorité de tutelle émit un avis défavorable, ce qui signifia le glas des randonnées urbaines.

J'ai alors projeté une balade avec escorte de motards civils toute la journée à la campagne mais le Corona nous mit des bâtons dans les roues.

Comment est née l'Amicale ? par Hubert de Wasseige.

Hoe is het allemaal begonnen ? door Hubert de Wasseige.

Chute libre des Panhard en circulation.

Dans le courant des années 1970, le nombre de Panhard immatriculées en Belgique descend inexorablement.

La résistance s'organise.

Heureusement, une réaction s'organise et de nombreux Panhardistes préservent leurs voitures et tentent même d'en sauver d'autres de la casse.

Bernard cherche une Panhard pour rouler tous les jours et chaque fois qu'il en voit une qui lui plaît, il glisse un mot sous l'essuie-glace pour proposer à son propriétaire de la racheter.

Gérald Lesne fait de même. Ainsi le propriétaire d'une Dyna Z reçut deux propositions d'achat, une de Bernard et l'autre de Gérald. C'est de cette manière que Bernard a pu obtenir les coordonnées de Gérald et est venu lui rendre visite alors qu'il était occupé à changer la boîte de vitesses du break 17 de son frère Hervé (Flat Twin n°17, page 29).

En 1980, lors du premier rallye de Bruxelles pour

Vrije val van het aantal Panhards.

In de loop van de jaren 70 daalt het aantal in België ingeschreven Panhards onverbiddelijk.

Een weerstand komt op stand.

Gelukkig gebeurt er een reactie en veel Panhardisten behouden hun wagens en trachten zelfs anderen uit de afbraak te redden. Bernard is op zoek naar een Panhard voor alledaags gebruik. Telkens dat hij er een naar zijn smaak ziet, steekt hij een papiertje onder de ruitenwisser om een voorstel tot aankoop aan de eigenaar te richten.

Gerald Lesne doet hetzelfde. Zo heeft de bestuurder van een Panhard twee voorstellen tot verkoop gekregen, een van Gerald en de andere van Bernard. Naar aanleiding hiervan heeft Bernard Gerald ontmoet en is bij hem komen opdagen toen hij de versnellingsbak van de 17 break van zijn broer Hervé aan het vervangen was (Flat Twin n°17, blz 29).

ancêtres, Bernard fit la connaissance de Charles Lentz, ancien garagiste Panhard.

Deux ans auparavant, en 1978, Bernard avait rencontré Ernest (voir article d'Ernest ci-dessus). La même année, Bernard avait participé à un rassemblement Panhard organisé par l'usine à Marolles les Hurepoix.

Six ans plus tard, dans le Flat Twin numéro 1 de janvier à mars 1984, il en a publié un compte rendu qui reflète son enthousiasme et sa joie débordantes encore intactes malgré le temps écoulé.

Le fabuleux destin de Raoul Chalklin.

En 1983, le terreau était favorable pour la fondation d'un club. Mais il manquait l'étincelle qui mettrait le feu aux poudres.

Pendant cette période, Monsieur Raoul Chalklin, très intéressé par les Panhard, sillonnait les routes du pays dans le cadre de ses occupations professionnelles dans le domaine des assurances, ce qui lui donnait l'occasion de rencontrer de nombreuses personnes. Chaque fois qu'il entrait ainsi en contact avec le possesseur d'une Panhard, il établissait une fiche reprenant ses coordonnées et les données de la voiture. A la fin de l'année 1983, estimant que son carnet d'adresses était suffisamment rempli, il prit la décision de convoquer tous les Panhardistes connus à une réunion dans l'optique de la fondation d'un club.

Le big bang du 9 décembre 1983.

C'est ainsi que 40 Panhardistes reçurent une invitation à se rendre le vendredi 9 décembre 1983 à 20h30 à la « Kin Tavern » sise à Anderlecht, au numéro 112 de la rue Wayez. Situé à deux kilomètres du ring Ouest, cet estaminet était facilement accessible, surtout pour les participants n'habitant pas la capitale.

Op de eerste rally voor Oldtimers in Brussel, in 1980, heeft Bernard Charles Lentz ontmoet. Deze laatste was een garagist die Panhards verkocht had.

Twee jaar voordien, in 1978, had Bernard Ernest ontmoet (zie artikel van Ernest hierboven). In 1978 had ook Bernard aan een vereniging van Panhards in de fabriek van het merk in Marolles Hurepoix deelgenomen.

Hij heeft een verslag van die vereniging in de Flat Twin nummer 1 van januari tot maart 1984 laten verschijnen. Het enthousiasme voor deze gebeurtenis blijkt uit alle lijnen van dit artikel dat toch 6 jaar na de feiten geschreven was.

Het fantastische lot van Raoul Chalklin.

In 1983 waren de omstandigheden gunstig voor het oprichten van een club. Maar er ontbrak de vonk die het vuur zou aansteken.

Op dat ogenblik reisde door ons land de Heer Raoul Chalklin. Hij werkte op het terrein van de verzekeringen, wat hem de gelegenheid gaf veel verplaatsingen te verrichten en veel mensen te ontmoeten. Wanneer hij de eigenaar van een Panhard ontmoette, stelde hij een fiche op met alle nodige gegevens. Eind 1983, toen hij over genoeg gegevens beschikte, besloot hij alle bekende Panhardisten op te roepen met het oog een Panhard Club op te richten.

De big bang van 9 december 1983.

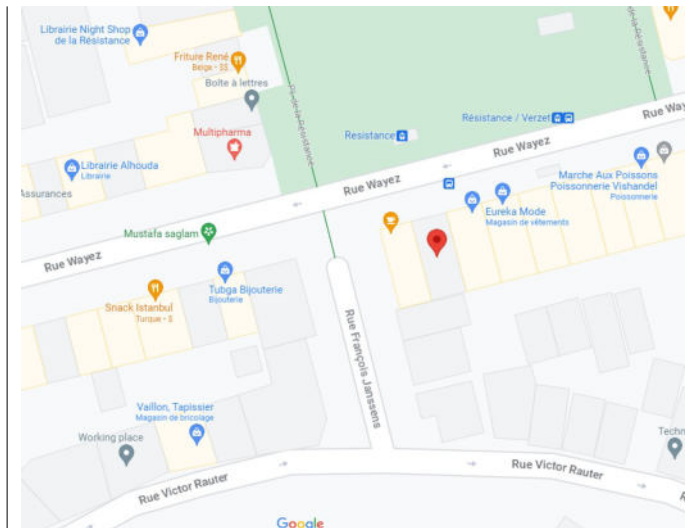
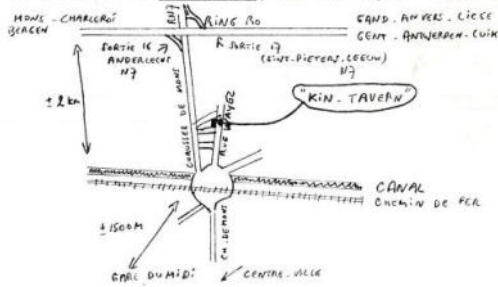
De gekozen plek was de "Kin Tavern" die in de gemeente Anderlecht gelegen was, op nummer 112 van de Wayez straat. De vastgestelde datum was 9 december 1983 om 20 uur 30. Het ging hier om een strategische keuze. De "Kin Tavern" lag niet ver van de ring (2 kilometers) en was dus gemakkelijk bereikbaar voor de Panhardisten die buiten de hoofdstad woonden.



CARTE DE MEMBRE - LIDKAART

.....
.....
.....

Plan pour se rendre à la Kin Tavern, 112 rue Wayez à Anderlecht :



Une vingtaine de Panhardistes se présentèrent par cette froide soirée d'automne.

Il pleuvait et ils ont éprouvé quelques difficultés pour trouver un emplacement pour stationner leurs véhicules.

Bernard est venu avec une Renault Dauphine gris métallisé.

Pierre Van Boeckel est arrivé au volant de sa Dyna Z de couleur rouge, véhicule affectueusement surnommé « chou rouge »



C'est dans une arrière salle de la « Kin Tavern » que la réunion fondatrice de l'Amicale s'est tenue. Monsieur Chalklin a distribué aux participants des billets à compléter pour qu'il puissent émettre leurs suffrages à propos des candidatures aux différents postes de responsabilité du club en devenir.

Ainsi, Monsieur Chalklin a été élu président, Monsieur Jacques Scohy trésorier, Bernard responsable du Bulletin, et Pierre Van Boeckel secrétaire.

Pour ceux qui voudraient faire un pèlerinage...

A noter que le bâtiment dans lequel se sont déroulés ces événements historiques existe toujours. L'exploitant a changé et c'est maintenant un restaurant, « La Villa d'Oro ».

De Heer Chalklin heeft zo'n veertig uitnodigingen verstuurd en een twintigtal Panhardisten zijn komen opdagen. Het was koud, het regende.

Bernard is met zijn Dauphine van 1963 gekomen.

Pierre Van Boeckel is met zijn Dyna Z gekomen (de rode kool).

Hij vond het moeilijk om een parkeerplaats te vinden.



De stichtende vergadering van de APB vond plaats in een achterzaal van de "Kin Tavern". De Heer Chalklin heeft papertjes aan de deelnemers verdeeld, dewelke ze moesten invullen om te beslissen wie de verscheidene ambten van de toekomstige club zouden uitoefenen.

Zo werd de Heer Chalklin tot voorzitter verkozen, de Heer Jacques Scohy tot schatbewaarder, Bernard als verantwoordelijk voor het blad en Pierre tot secretaris.

Voor degenen die een bedevaart overwegen.

Het gebouw waarin deze historische gebeurtenis zich afspeelde bestaat nog. De uitbater is veranderd. Het is nu een restaurant dat "La Villa d'Oro" heet.

Grâce à « Google Street view », il est possible de consulter une vue de cette maison typiquement bruxelloise.

Au premier étage, trois fenêtres dont celle du centre est équipée d'un minuscule balcon pourtant entouré d'une impressionnante balustrade. A noter que ce premier étage et les autres semblent n'avoir subi aucune transformation depuis la construction de l'édifice, en sorte que si on fait abstraction du rez de chaussée, on voit exactement le même spectacle que celui perçu par les Panhardistes qui se sont rendus là le 9 décembre 1983.

A l'issue de cette réunion, chacun semble être reparti de son côté, comme s'il ne réalisait pas l'importance de ce qui venait de se passer. Dans son agenda de l'année 1983 qu'il a conservé, Pierre n'a rien noté à la date du 9 décembre. Par contre, pour l'année 1984, il a retrouvé les mentions relatives aux réunions de l'Amicale. Mais cela est une autre histoire que nous conterons dans les prochains numéros...

Dankzij "Google Street view" kunt u op internet de gevel van dit typisch Brusselse huis bekijken. Op de eerste verdieping zijn er drie vensters waarvan dat van het midden door een indrukwekkende leuning omgeven is. Deze eerste verdieping en de andere schijnen onveranderd zodat wat men nu kan zien (behalve het gelijkvloers) is gelijk op wat de stichters van de Amicale in 1983 konden ervaren.

Na deze vergadering is iedere deelnemer terug naar huis gekeerd, alsof hij het belang van wat zopas gebeurde niet beseftte. In zijn agenda van 1983, die hij bewaard heeft, heeft Pierre geen enkele melding op de datum van 9 december geschreven terwijl hij in zijn agenda van 1984 de data van de vergaderingen van de Amicale wel teruggevonden heeft. Maar hier gaat het om een ander verhaal dat wij in de volgende nummers zullen vertellen...



Sur l'estrade / op het podium : Raoul Chalklin - Bernard Vermeylen - Benoît Piette (RIPL Anhée 1994)

UN HOMME – UNE PANHARD : Benoît Piette : Le virus de la Panhard serait-il génétiquement transmissible ?

EEN MAN – EEN PANHARD : Benoît Piette : Is het virus van de Panhard genetisch overdraagbaar ?

Préface par Hubert de Wasseige.

Après les aventures plutôt mouvementées des frères Hufkens relatées dans le Flat Twin 118, nous allons nous reposer quelques instants en Entre Sambre-et-Meuse, dans des zones plus champêtres, pour écouter les souvenirs de Benoît, tels qu'il ont été contés dans un article paru dans le Flat Twin numéro 20 d'octobre à décembre 1988 (pages 20 et 21) et que nous reproduisons intégralement ci-dessous, suivi d'une traduction en néerlandais.

Si elle est moins foisonnante de Panhard et de bricolages en tous genres, l'histoire de Benoît n'est pas moins intéressante en ce qu'elle est révélatrice de la réalité vécue par plusieurs milliers de familles belges qui ont quotidiennement utilisé une Panhard pour leurs déplacements, et ce du début des années 1960 jusqu'au milieu des années 1970

Les données dont nous disposons (reprises d'une étude publiée par Bernard dans le Flat Twin numéro 49 aux pages 34 à 42) nous apprennent que la PL 17 a connu un franc succès en Belgique puisque 12.133 unités ont été immatriculées entre 1959 et 1965, les meilleures années étant 1960 (3.911 unités) et 1961 (3.448 unités).

On en voyait à tous les coins de rue mais, malheureusement, le réseau Citroën chargé d'assurer leur commercialisation n'a pas été à la hauteur pour les entretiens et les réparations en sorte que le modèle fut petit à petit boudé par le public.

A partir de 1971, le nombre de Panhard immatriculées en Belgique entame une longue et vertigineuse chute. En 1971, 2.836 Panhard étaient encore immatriculées dans le Royaume, dont celle de l'article de Benoît.

L'année suivante, en 1972, la PL 17 de Benoît aura disparu avec plus de 1.000 autres, ramenant le chiffre des Panhard encore inscrites à 1.769, tendance qui va hélas subsister jusques 1990, lorsque le fond de 404 Panhard enregistrées est atteint. Heureusement, à partir de 1990, ces chiffres repartent à la hausse pour atteindre 446 en 1994.

Voorwoord door Hubert de Wasseige

In de Flat Twin 118 verschenen vrij hectische avonturen van de broers Hufkens. Nu gaan wij even rusten in de landelijke streek tussen Maas en Samber, om naar de herinneringen van Benoît te luisteren, dewelke eertijds in de Flat Twin 20 van oktober tot december 1988 (blz 20 en 21) besproken werden. Wij hernemen dit artikel volledig hieronder, met een vertaling in het Nederlands.

Toegegeven, dit verhaal bevat minder Panhards en allerlei knutselgedoe maar het is al even interessant. Het onthult de ervaringen, van enkele duizenden Belgische families, die dagelijks een PL gebruikten vanaf 1960 tot in het midden van de jaren zeventig.

Volgens de door Bernard verzamelde gegevens (zie Flat Twin nummer 49, blz 34 tot 42) heeft de PL 17 veel succes in België gekend. Inderdaad er zijn 12.133 exemplaren in ons land tussen 1959 en 1965 ingeschreven. De beste jaren waren 1960 (3.911 stuks) en 1961 (3.448 stuks).

Zij waren overal zichtbaar maar de meeste garagisten van het Citroën netwerk, die ze verkocht hadden, konden het onderhoud en de herstellingswerken niet behoorlijk uitvoeren, zodat het model stilaan door het publiek niet meer gesmaakt werd.

Vanaf 1971 begint een lange daling van de in ons land geregistreerde Panhards. In 1971 waren er nog 2.836 Panhards in ons koninkrijk ingeschreven (waaronder die van vader Benoît).

Het jaar nadien is de PL van de vader van Benoît verdwenen, samen met meer dan een duizend andere PLs, wat het aantal in 1972 tot 1.769 terugbrengt. Deze dalende trend zal tot 1990 aanhouden, toen het aantal tot het dieptepunt van 404 eenheden zakte. Gelukkig gaat dit cijfer weer omhoog vanaf 1990, met 446 eenheden in 1994.

Benoît nous propose aujourd'hui de l'accompagner à bord de la PL 17 bleu provence de son père, sur la nationale 4 à Suarlée en direction de Gembloux.

Il est sagement assis sur la large banquette arrière accompagné de son frère et de ses deux soeurs. Il observe tout, ressent tout, analyse tout. On le devine conscient de vivre des moments exceptionnels qu'il mémorise pour mieux les raconter par la suite, comme s'il pressentait que la glorieuse période où les Panhard sillonnaient nos routes devait un jour se terminer. Rien ne lui échappe, l'aiguille du compteur de vitesse plus souvent à droite qu'à gauche du chiffre 100, la jauge à essence qui indique que le réservoir d'essence est toujours rempli alors que cela fait longtemps que papa a fait le plein et que les chiffres du totalisateur ont bien changé depuis lors...

Mais taisons-nous et écoutons Benoît.

Vandaag stelt Benoît voor om hem te vergezellen in de provencaalsblauwe PL 17 van zijn vader, van Suarlée, op de Nationaal 4, richting Gembloux.

Hij zit op de achterbank met zijn broer en twee zussen. Hij bekijkt alles, voelt alles, bestudeert alles. Hij schijnt er bewust van te zijn dat hij buitengewone momenten beleeft en hij slaat deze in zijn geheugen op, om ze wat later te mogen vertellen, alsof hij het voorgevoel had dat het glorieuske tijdperk, toen Panhards onze wegen doorkruisten, tot een einde zou komen. Niets ontsnapt hem : de naald van de snelheidsmeter die vaker aan de rechter kant dan de linker kant van het cijfer "100" ligt, de brandstof meter die toont dat de benzinetank nog vol is alhoewel vader al lang geleden getankt heeft en de cijfers op de kilometerteller sindsdien veel veranderd zijn...

Maar laten we zwijgen en naar Benoît luisteren.

LA PANHARDITE AIGÛE... UNE MALADIE ?

Rouler en Panhard... c'est je crois, sans trop me tromper, un plaisir que partagent beaucoup de lecteurs de cette revue ! Afin d'accéder à ce nirvana roulant, les maladies sont innombrables et quelquefois contagieuses... : je m'en vais vous conter la mienne.

Les premiers symptômes se déclarent

Depuis mon enfance, j'ai toujours voulu que mon père possède une voiture originale, qui devait se différencier des autres véhicules par une forme, un moteur et des performances hors du commun. Mon choix s'est finalement porté sur la Dyna Z : sa carrosserie toute ronde, avec à l'avant son feu antibrouillard cyclope me fascinait.

Hélas, mon père ne se décida que plus tard à changer sa VW... et fit l'acquisition d'une PL17 modèle luxe ; c'était en janvier 1963.

L'infection se généralise

Elle était bleue... (Provence) Elle s'appelait "Libellule"

Je me souviendrai toujours de cette froide journée de janvier C'était un samedi ; mon père et moi ne tenions plus en place Vers dix heures, il se décida enfin, et effectua son ultime voyage en Coccinelle vers le garage Citroën de la place Dailly à Schaerbeek où, paraît-il, nous attendait une voiture "bleue comme le ciel de Provence".

Arrivé au garage, il ne me fallut pas longtemps pour l'apercevoir : malgré ses lignes plus tendues que celles de la Dyna, elle m'avait déjà conquis.

Dès les premiers tours de roues, mon père remarqua une nervosité à laquelle il n'était vraiment pas habitué...et surtout peu comparable à celle de notre Coccinelle de 1953 !

La période de rodage, scrupuleusement suivie, fut pour mon père l'occasion d'étonnements continuels : nous avions plus de place, nous roulions plus vite, et nous consommions beaucoup moins.

Lorsque nous retournions dans notre famille à Warnant près de Dinant, nous pouvions apprécier le confort, la place et la tenue de route assez extraordinaire de notre nouvelle auto. Il faut vous dire que nous étions quatre enfants, et que la Coccinelle n'avait malheureusement pas grandi comme nous !

Je ne serais pas honnête si je passais sous silence les pannes rencontrées. Sans trop m'appesantir sur ce chapitre, je peux affirmer qu'elles furent peu nombreuses et se limitèrent souvent à des ennuis découlant d'une méconnaissance de la mécanique Panhard lors des entretiens. Il est vrai que le moteur Panhard était particulier, et beaucoup de mécaniciens, habitués aux mécaniques plus traditionnelles des Opel, Ford ou Renault, n'osaient pas se risquer à soulever le lourd capot d'une Panhard... et les spécialistes de la Marque Doyenne n'étaient pas légion !

Je me rappelle d'une panne, survenue au cours de l'été 66 sur la Nationale 4 aux environs de Suarlée. Nous ne parvenions plus à monter la côte vers Gembloux.

Après quelques heures d'infructueux dépannage notamment par Touring Secours, nous fûmes finalement "sauvés" par un garagiste qui avait jadis travaillé comme ajusteur à l'usine Citroën-Panhard de Forest (*il s'agissait du Garage Didi au carrefour éponyme de la N4*).

La panne ? Des bougies non appropriées (*leur culot était trop court*).

Suite à cette réparation, mon père est resté en contact avec ce garage, et y allait fréquemment, et ce, malgré son éloignement. Mais n'en tirez surtout pas des conclusions hâtives et douteuses sur la fiabilité de "Libellule" !

Un rétablissement... non voulu

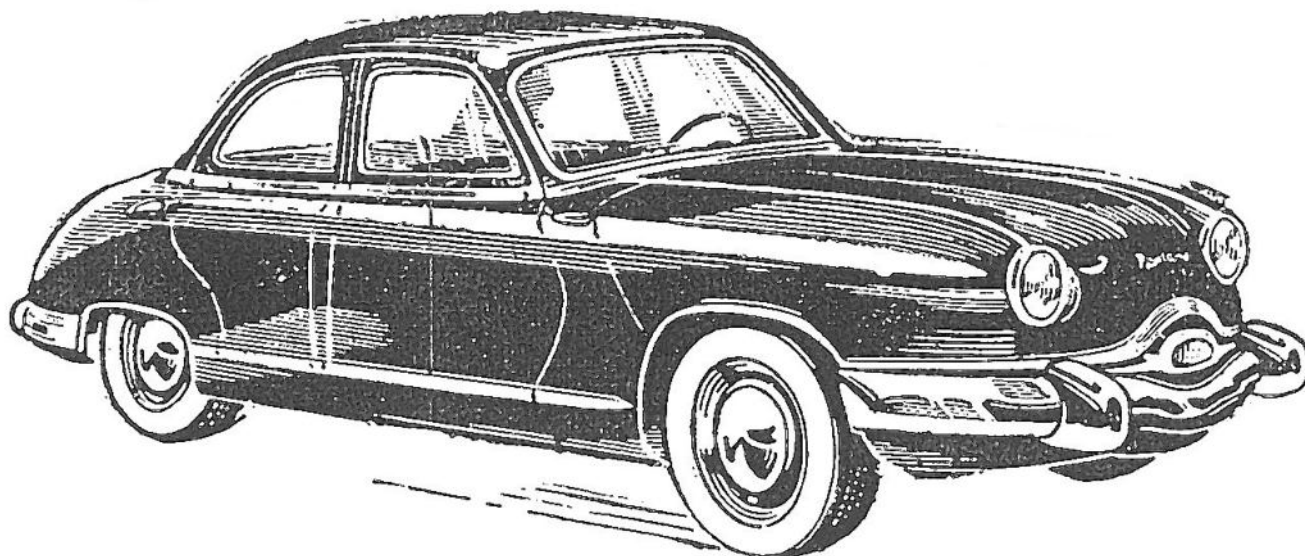
Après huit ans de bons et loyaux services, mon père prit la cruelle décision de s'en séparer... pour le prix des accessoires de sécurité de sa nouvelle acquisition (soit un peu moins de deux mille francs 50 EUR). Il est vrai que depuis quatre ans déjà, la firme doyenne avait stoppé la production de voitures, la plupart des agents Citroën se désintéressaient tout à fait des Panhard. Ils nous proposaient des voitures frappées du double chevron, comme la GS ou même l'ID, mais mon père qui voulait une double banquette, (ce qui n'était pas proposé chez Citroën à l'époque) n'y a jamais trouvé une chaussure à son pied.

Notre nouvel achat, une Ford 17M 'S', d'une affligeante banalité, nous fit assez vite regretter la tenue de route légendaire de la PL17. Sa consommation ne fit rien pour arranger les choses, surtout après la première flambée des prix sur les produits pétroliers. Nous avons troqué une voiture contre une machine à rouler couleur vert-de-gris, un véritable char d'assaut échappé de l'offensive Von Runstedt, capable de nous mener du point "A" au point "B".

Notre "Demoiselle" faisait de même, mais avec plus de charme !

Cette "Volga allemande" me désensibilisa très fort de l'intérêt que je portais jusque-là aux voitures : en quelque sorte, sa froideur m'en vaccina. Jusqu'au jour où... Mais à, c'est une autre histoire...

Benoît Piette





Elle était bleue "ciel de Provence", elle s'appelait Libellule.

Zij was blauw... (Provençaalse blauw). Zij heette "Libellule" (waterjuffer)



Nous avons eu également un accident : l'avant gauche de la PL17 fut embouti par une BMW 1500 pendant les congés de Carnaval en 1969, lui fournissant ainsi un bien triste déguisement.

Wij waren ook in een verkeersongeval betrokken : de voorzijde van de PL17 werd tijdens de krokusvakantie van 1969 door een BMW 1500 aangereden, wat hem een treurige aanblik verschafte.

DE ZWARE PANHARDITIS... EEN ZIEKTE ?

Met een Panhard rijden dat is, als ik me niet vergis, een genoegen waarvan veel lezers van dit tijdschrift genieten ! Om dit rijdende nirvana te bereiken, bestaan er talrijke ziekten die soms besmettelijk kunnen zijn. Ik ga u over de mijne iets vertellen.

De eerste symptomen

Sinds mijn kindsheid heb ik altijd gewenst dat mijn vader een origineel voertuig zou bezitten, anders dan die andere, met buitengewone vorm, motor en prestaties. Tenslotte verkoos ik de Dyna Z. Ik werd door zijn rond koetswerk en cyclopische mistlamp vooraan betoverd.

Jammer dat mijn vader slechts later de beslissing nam om zijn VW te vervangen en zich een PL 17 luxe aanschafte; dit gebeurde in februari 1963.

Veralgemening van de besmetting

Die koude dag van februari ga ik nooit vergeten. Het was een zaterdag ; mijn vader en ik stonden te trappen van ongeduld. Om 10 uur nam hij eindelijk een beslissing en legde hij zijn laatste rit af met de Kever naar de Citroën garage van de Place Dailly, in Schaarbeek, waar een blauwe als de Provençaalse hemel wagen op ons wachte. Toen we bij de garage aankwamenduurde het niet lang voordat ik hem bemerkte : ondanks een meer strakke lijn dan de Dyna, had hij me al veroverd. Bij de eerste kilometers bemerkte mijn vader een nervositeit waaraan hij werkelijk niet gewend was en die vooral niet te vergelijken was met onze Kever van 1953. Tijdens het inrijden (dat mijn vader nauwlettend naleefde) hield zijn verbazing niet op : er was meer ruimte, we reden sneller en verbruikten veel minder. Telkens wij onze familie bezochten, in de streek van Maas en Samber, waardeerden we het comfort, de ruimte en de wegligging van onze nieuwe auto. We waren met vier kinderen en de Kever was niet met ons meegegroeid !

Ik zou niet eerlijk zijn als ik over de verschillende gevallen van autopech zou zwijgen. Ik ga niet te veel tijd aan dit aspect besteden, daar deze problemen zeldzaam waren. Zij waren beperkt tot slechte kennis van de Panhard mechaniek bij de garagisten die de onderhoudsbeurten uitvoerden. Toegegeven, die mechaniek was bijzonder en veel mekaniekers, die meer gewend waren aan de traditionele motoren van Opel, Ford of Renault, durfden de motorkap van een Panhard niet op te heffen en de deskundigen van het oudste merk ter wereld waren zeldzaam.

Ik herinner me een incident dat in de loop van de zomer 1966, op de nationaal 4, in de streek van Suarlée, voorkwam. Wij slaagden er niet in om de berg naar Gembloux te beklimmen. Na enkele uren van vruchteloze reparaties, werden wij eindelijk gered door een garagist die vroeger als afsteller bij de Citroën-Panhard fabriek van Vorst gewerkt had. Het defect? Ongepaste bougies (hun voet was te kort). Ten gevolge van deze herstelling is mijn vader in contact met die garage gebleven en ging daar vaak, alhoewel die garage verafgelegen was.

Maar dat is geen reden om hieruit vroegtijdige en twijfelachtige besluiten af te leiden nopens de betrouwbaarheid van de Libellule (*waterjuffer*).

Ben niet gewenste genezing van de Panharditis

Na 8 jaar van goede en trouwe diensten, nam mijn vader de moeilijke beslissing om aan de Panhard te verzaken tegen de prijs van de beveiligingsaccessoires (ongeveer 50 euros) van de nieuwe wagen. Toen was het oudste merk ter wereld met de productie van wagens al vier jaar opgehouden en de meerderheid van de Citroën agenten toonden geen belangstelling voor de Panhards.

Onze nieuwe aankoop, een Ford 17 M S was een bedroevende banale wagen en deed ons vlug terug verlangen naar legendarische wegligging van de PL 17. Het hoge verbruik van benzine en de stijgende brandstofprijzen vergrootten ons verdriet.

Wij hadden een wagen tegen een groen grijs machine ingeruild, een tank die aan het Von Rundstedt offensief ontsnapt was en die ons vanaf punt A naar punt B kon vervoeren. Onze Demoiselle deed hetzelfde, maar met meer charme.

Deze Duitse koele Volga tastte mijn belangstelling en waardering voor wagens fel aan, tot de dag waarop maar dat is een ander verhaal.

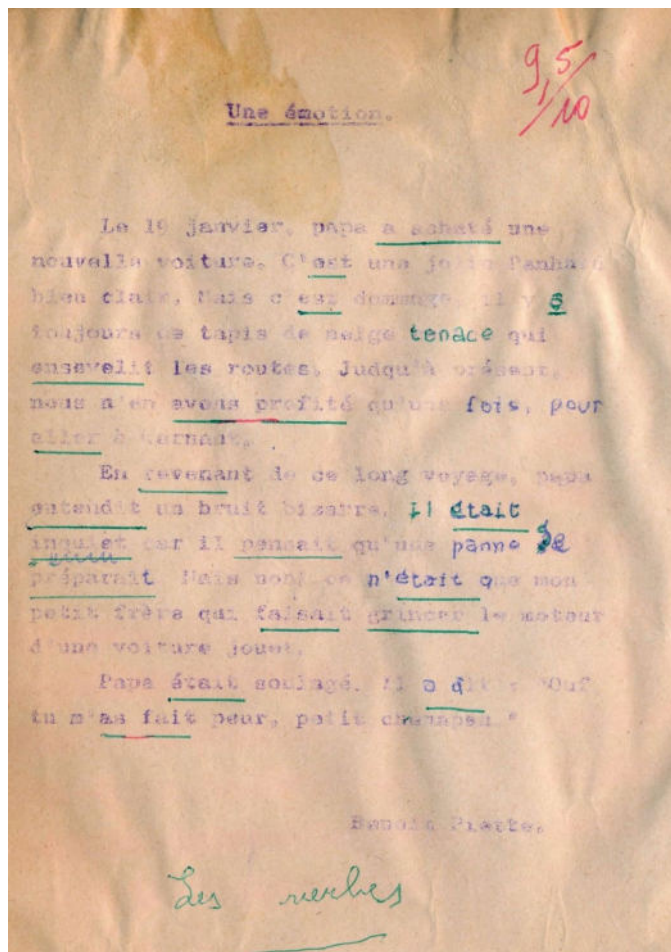
Benoit Piette



Ci-dessus, la Ford 17 M S qui fit tant regretter la PL 17. Le tunnel aérodynamique de Ford Köln était apparemment en panne quand l'engin fut conçu.

Hierboven, de Ford 17 M S die de PL 17 deed terug verlangen. Blijkbaar was de windtunnel van Ford Köln defect toen dit ding ontworpen werd.

En complément à ce récit, Benoît a transmis à Flat Twin la copie d'une rédaction qu'il a rédigée en février 1963, quelques semaines après l'acquisition de la PL 17 familiale. Nous reproduisons ci-dessous intégralement son stencil et une retranscription de ce dernier car il n'est pas facilement lisible.



Aansluitend op dit verhaal heeft Benoît aan Flat Twin een kopie overgemaakt van een door hem in februari 1963 geschreven opstel, enkele weken na de aankoop van de PL17. Wij tonen hieronder de kopie met een herschrijving daar de tekst op de kopie niet goed zichtbaar is

Une émotion

Le 19 janvier, papa a acheté une nouvelle voiture. C'est une jolie Panhard bleu ciel. Mais c'est dommage qu'il y a toujours un tapis de neige tenace qui ensable les routes. Jusqu'à présent, nous n'en avons profité qu'une fois pour aller à Warnant.

En revenant de ce long voyage, papa entendit un bruit bizarre. Il était inquiet car il pensait qu'une panne se préparait. Mais non ! Ce n'était que mon petit frère qui faisait grincer le moteur d'une voiture jouet.

Papa était soulagé. Il a dit " Ouf, tu m'as fait peur, petit chenapan ! "

Een ontroering

Op 19 januari heeft Papa een nieuwe wagen gekocht. Het is een mooie hemelse blauwe Panhard. Maar jammer dat een hardnekkig sneeuwtapijt onze wegen maar blijft bedekken.

Est nu toe hebben rij hem slechts één een keer gebruikt, om ons naar Warnant te brengen. Een rij van deze lange reis terughuamen, hoorde mijn vader een vreemd geluid. Hij werd onrustig omdat hij vreesde dat er autopech op komst was. Maar neen ! Het was slechts mijn broertje die de motor van een speelgoedwagen liet knarsen.

Papa was opgelucht. Hij zei " Oef, jij hebt mij laten schrikken, spitsboefje ! "

Benoît nous a également transmis la photographie du « petit chenapan » dont question dans sa rédaction.

On a l'impression qu'il esquisse un pas de danse tandis que son père agence les bagages dans le coffre. La perspective d'un long voyage en PL 17 le fait manifestement tressaillir de joie. Remarquez à l'arrière-plan l'impressionnante caravane attelée à une Opel Kapitän. Quelque part à gauche, au-dessus de l'aile avant de l'Opel, on devine un véhicule difficile à identifier. Nos lecteurs seront-ils plus perspicaces que nous ? Cette photo a été prise avec l'appareil Kodak instamatic de Benoît.



Benoît heeft ons ook een foto gestuurd van het in zijn opstel vermelde "spitsboefje".

Het schijnt te willen dansen terwijl zijn vader bagage in de koffer laadt. Het perspectief van een rit in de PL 17 doet hem blijkbaar van blijdschap dansen. In de achtergrond kunt u een indrukwekkende caravan opmerken, dewelke aan een Opel Kapitän gekoppeld is. Ergens links, boven de voorvleugel van de Opel, is een ander voertuig te zien maar moeilijk te identificeren.

Zouden onze lezers hieromtrent scherpzinniger zijn dan wij?

De foto werd met het Kodak Instamatic toestel van Benoît genomen.

Par ailleurs, si la narration de Benoît est qualifiée | Het relaas van Benoît wordt in de oorspronkelijke editie

d'anecdote dans la mise en page originale de 1988, elle est riche d'enseignements et d'expérience à propos de l'histoire de Panhard en Belgique.

Le bon choix de Monsieur Piette.

En optant pour une PL 17 en 1963, Monsieur Piette a fait le bon choix quand on voit les voitures proposées par la concurrence à un prix similaire (*à ce moment, une PL 17 coûtait 69.750 francs belges de l'époque*). Jugez-en à la vue des autres voitures qu'il aurait pu acheter et dont nous reproduisons ci-dessous les photographies et les prix.








A noter que seules quelques concurrents sont équipés de refroidissement par air !





van 1988 als een anekdote beschreven. Het is niettemin vol nuttige inlichtingen en ervaringen nopens de geschiedenis van Panhard in België.

De goede keuze van vader Piette.

Toen hij een PL 17 in 1963 verkoos heeft vader Piette de goede beslissing genomen ten opzichte van de door de concurrentie tegen een gelijkaardige prijs voorgestelde wagens (*een PL 17 kostte toen 69.750 Belgische franken*). Om onze lezers in staat te stellen zich een mening hierover te kunnen vormen tonen wij hieronder de foto's en de prijzen van de andere destijds beschikbare wagens.

Slechts enkele concurrenten zijn uitgerust met luchtkoeling!!

<i>Modèle</i>	<i>A partir de / Vanaf</i>		
Austin A 40 Farina <i>2 doors only</i>	69.200 Fr	RWD	
Fiat 1100	68.150 Fr	RWD	
Ford 12 M	69.500 Fr	FWD	
Ford Consul 315	86.500 Fr	RWD	
Ford Cortina	69.100 Fr	RWD	
Hilman Super Minx	94.900 Fr	RWD	
Morris 1100 (BMC ADO 16)	82.400 Fr	FWD	

Moskvitch Scaldia	59.900 Fr	RWD	
Opel 1200 P1 <i>only 2 doors</i>	71.400 Fr	RWD	
Opel Rekord P2 - 1700 cm ³	88.900 Fr	RWD	
Peugeot 403 7CV	85.500 Fr	RWD	
Saab 96 <i>2 doors only</i>	75.000 Fr	FWD	
Simca Aronde Elysée P60	74.000 Fr	RWD	
Simca Ariane Miramas SL	86.900 Fr	RWD	
Skoda Octavia <i>only 2 doors</i>	59.900 Fr	RWD	
Vauxhall Victor Standard	83.500 Fr	RWD	
Volkswagen 1500 <i>only 2 doors</i>	85.700 Fr	RWD	
Wartburg Limousine	62.900 Fr	FWD	

FWD = Front-Wheel Drive

RWD = Rear-Wheel Drive

Prix relevés dans Royal Auto de janvier 1963 – Pijnsopnames door Royal Auto van januari 1963

Essayez de faire asseoir 4 enfants sur la banquette arrière de la plupart de ces voitures dont quelques unes ne sont que des deux portes. Ce serait peut-être envisageable dans d'autres voitures comme la Wartburg mais au prix

Probeer maar 4 kinderen te laten zitten op de achterbank van de meeste wagens hierboven, die voornamelijk met slechts twee deuren uitgerust zijn. Dat zou misschien met andere wagens (bv Wartburg) denkbaar zijn maar ten

d'une consommation en carburant double.
Pour trouver un véhicule aussi spacieux que la PL 17, il faut se tourner vers la Simca Ariane qui coûtait bien plus cher (86.900 Fr) et dont les performances étaient inférieures.

La vérité sort de la bouche des enfants.

Le pittoresque épisode du chenapan met le doigt sur une qualité de la PL 17 que la publicité de l'époque tentait de démontrer : le silence.

En effet, dans la plupart des modèles concurrents, le vacarme produit par le moteur est tel qu'il couvre tous les autres bruits produits par des jouets mécaniques ou autres. Dans nombre de voitures, Monsieur Piette n'aurait pas entendu le grincement de l'auto mécanique.

Par ces publicités, Citroën tentait de convaincre l'acheteur du silence de fonctionnement de la PL 17. Mais je préfère la démonstration de Benoît alors âgé de seulement 8 ans. Benoît a aussi fait un dessin montrant la PL 17 bleue de son papa circulant sur une route enneigée.

koste van verdubbeld benzineverbruik .
Om over dezelfde ruimte als in een PL 17 te beschikken moest men een Simca Ariane overwegen maar deze was duurder (86.900 Fr) en leverde minder prestaties op.



De waarheid komt uit kindermond.

De schilderachtige episode van het "spitsboefje" legt de vinger op een kwaliteit van de PL 17 die de advertenties trachtten te bewijzen : de stilte.

In de meeste door de concurrentie verkochte modellen zou de door de motor veroorzaakte herrie alle andere geluidsbronnen overstemmen en zou vader Piette het knarsen van de speelgoedwagen niet hebben kunnen waarnemen.

Met deze advertenties probeerde Citroën de koper te overtuigen dat de werking van de PL 17 geruisloos is. Maar onze lezers gaan zeker de voorkeur geven aan de bewijsvoering van Benoît die toen amper 8 jaar oud was. Benoît heeft ook een tekening gemaakt van de blauwe PL 17 van zijn vader die op een besneeuwde weg rijdt



Soumettez le dessin à l'un de vos enfants ou petits-enfants. Peut-il montrer la Panhard ? Peut-il dire à quoi servent les traits discontinus au milieu de la route ?

Combien de portes compte la voiture qui n'est pas une Panhard ? A quoi voit-on que la scène reproduite se passe en hivers ?

Leg deze tekening aan uw kinderen of kleinkinderen voor. Kunnen ze de Panhard tonen ? Waartoe dient de in het midden van de weg onderbroken lijn ?

Met hoeveel deuren is de andere wagen uitgerust ? Hoe is het merkbaar dat de scène zich tijdens de winter afspeelt ?



Benoît - Paul Frère

Petit Benoît deviendra grand, voire Président.

Heureusement, Benoît a été guéri de son désenchantement pour les véhicules automobiles consécutif au remplacement de la Panhard par un char d'assaut. Au début des années 1980, il achète une Panhard Dyna Z et devient membre du club Panhard qu'il découvre grâce à une annonce publiée par Jacques Bougnet dans l'Autosatisfaction. En 2001, après avoir été secrétaire et trésorier pendant 15 ans, il devient président de l'Amicale, fonction qu'il exercera sans désemparer jusqu'en 2013. Après avoir obtenu des bons points pour sa rédaction et ses exercices de grammaire en 1963, Flat Twin lui octroie la note de 10/10 pour son investissement de près de 30 ans en faveur de l'Amicale. Et ce n'est pas fini ! Benoît vient de rejoindre l'équipe de rédaction de Flat Twin avec beaucoup d'enthousiasme.

Van peuter tot volwassene en zelfs voorzitter.

Gelukkig werd Benoît genezen van zijn teleurstelling nopens wagens die door het inruilen van de Panhard tegen een tank veroorzaakt werd. In het begin van de jaren 1980 heeft hij een Panhard Dyna Z aangekocht en is lid van onze club geworden. Een door Jacques Bougnet in "Autosatisfaction" gepubliceerde advertentie had hem de gelegenheid gegeven de Amicale te ontdekken. Benoît is eerst gedurende 15 jaren, tot 2001, schatbewaarder en secretaris van de Amicale geweest. Dan werd hij voorzitter tot 2013. Nadat hij in 1963 goede punten met zijn opstel en spraakkunst oefeningen behaald heeft, kent Flat Twin hem de score 10/10 toe voor zijn betrokkenheid gedurende bijna 30 jaar bij de Amicale. En het is niet voorbij ! Benoît heeft zich zopas met enthousiasme bij de redactieploeg van Flat Twin aangesloten.

La Panhardite n'est pas une maladie.

Une maladie est néfaste pour l'homme, le diminue psychologiquement et physiquement. Le témoignage de Benoît nous montre au contraire que la PL 17 est l'amie de la famille. Elle permet de véhiculer rapidement de nombreux enfants dans de bonnes conditions de confort et de sécurité. Elle a accompagné Benoît de son enfance à 8 ans jusqu'à son adolescence à 16 ans, contribuant au développement de sa personnalité. De plus, elle réunit autour d'elle un papa et son fils, favorisant une belle complicité palpable dans la description que fait Benoît de l'excitation le jour où ils sont allés chercher la voiture neuve au garage Citroën de la place Dailly. Cette belle complicité se renouvellera à la prochaine génération, quand Benoît sera Président et que son fils François deviendra membre de l'Amicale.

Panharditis ? Da's geen ziekte !

Een ziekte is kwalijk voor de mens en doet hem psychisch en fysisch pijn. Uit de getuigenis van Benoît vloeit het tegendeel voort : de PL 17 is de vriend van de familie. Hij vervoert veilig en met comfort talrijke kinderen. Hij heeft Benoît vanaf zijn kindheid (8 jaar) tot zijn tienerjaren (16 jaar) vergezeld en heeft tot de ontwikkeling van zijn persoonlijkheid bijgedragen.

Hij heeft vader en zoon verenigd en een mooie samenzwering tussen hen bevorderd, dewelke tastbaar is toen zij de nieuwe wagen bij de Citroën garage van de Place Dailly samen zijn gaan halen.

Bij de volgende generatie zal deze samenzwering hernieuwd worden wanneer Benoît voorzitter wordt terwijl zijn zoon François zich bij de Amicale aansluit.

Les nouveaux membres : inscrits entre le 15 mai et le 1^{er} septembre
BERGHIERS Bruno : 265, steenweg op Hoeilaart - 1900 Overijse
CALLEUYER Marcel : 1, rue du Village - 6541 Leers et Posteau
DE ROY Guy : 124, Grande rue au Bois - 1050 Bruxelles
DICKINSON Quentin : 126, rue du Ham, boîte 1.- 1180 Bruxelles
HUPARIS Ernest : Kapelssteenvweg 34 - 2130 Brasschaat
HURLET Jean-Pol : 73A, route de Coe - 4970 Stavelot
PIETTE Benoît : 59, Boulevard du Centenaire - 1302 Dion-le-Val
RANCATI Roberto : 13/9 rue des Hamendes - 6050 Lodelinsart
Ce qui porte le nombre total des membres à 37 à ce jour.

En dernière minute, un 38^{ème} membre se joint à nous :
LABOUREUR Robert, 11 avenue des Narcisses - 1180 Bruxelles

Une étonnante symétrie du hasard.

Pendant que la famille Piette se voit, en 1971, obligée de dire adieu à la PL 17, les quatre frères Hufkens essaient la Ville d'Anvers et ses environs à la recherche de Panhard.

Si l'Amicale avait existé à ce moment, Monsieur Piette aurait pu rencontrer Ernest et l'histoire se serait peut-être mieux terminée.

Treize ans plus tard, en 1984, Benoît deviendra membre de l'Amicale en même temps qu'Ernest.

Een verbazende symmetrie van het toeval.

Terwijl de familie Piette in 1971 zich genoodzaakt zag om aan de PL 17 te verzaken, gingen de vier broers Hufkens in de streek van Antwerpen op zoek naar Panhards.

Als de Amicale toen al bestaan had, had vader Piette misschien Ernest kunnen ontmoeten, met als mogelijk gevolg een gunstiger besluit aan het verhaal van Benoît.

Dertien jaar later, in 1984, zijn Benoît en Ernest lid van de Amicale geworden, wat in Flat Twin nummer 4 aangekondigd werd.

Le virus de la Panhard est-il génétiquement transmissible ?

Monsieur Piette achète une PL 17 qu'il garde 8 ans, son fils Benoît en parle dans sa rédaction, devient secrétaire puis président de l'Amicale dont son petit-fils François sera également membre. Que faudrait-il de plus pour vous convaincre ? Dois-je vous montrer les cahiers et dessins de Clément et Cléa, les deux enfants de François ?

Is de virus van de Panhard genetisch overdraagbaar?

Vader-Piette koopt een PL 17 aan die hij gedurende 8 jaar gebruikt, zijn zoon Benoît stelt een tekst hierover op, wordt secretaris en later voorzitter van de Amicale, waarvan zijn kleinzoon François lid wordt. Is dat niet genoeg om u te overtuigen? Of moet ik u de geschriften en tekeningen van de twee kinderen van François, Clément en Cléa, tonen?



Un homme, une Panhard, Julien Vandenbulcke.

Julien le collectionneur.

Julien Vandenbulcke, qui nous a hélas quitté quelques jours après Bernard, le 14 septembre dernier, a été membre de l'Amicale pendant de longues années. Energique et dynamique, il a, comme nombre de Panhardistes, accumulé beaucoup de Panhard dont environ cinq étaient en état de marche. Les autres servaient de banque de pièces de rechange mais, comme tout Panhardiste digne de ce nom, Julien caressait l'espoir d'en remettre l'une ou l'autre en état. Aussi, d'après les témoignages que j'ai recueillis, il se targuait de venir leur dire bonjour régulièrement et surtout de tourner à la main le ventilateur à aubes de chacune, afin d'éviter que le moteur ne se bloque.



Julien, le fougueux Panhardiste.

Lors de ma première participation à un rallye de l'Amicale en 1986, j'ai pu faire sa connaissance. Vêtu d'un blazer bleu marine foncé sur une poche duquel était cousu le logo « PL », il m'a tendu une carte de visite avec ses coordonnées et le dessin d'une 24. Malheureusement, j'ai égaré cette relique.

Julien portait aussi souvent une casquette de chauffeur de maître décorée par le logo de la marque doyenne. Pour le RIPL de 2006 à Wimereux, il s'était procuré un tigre en peluche qu'il a étalé sur le capot de son cabriolet après l'avoir revêtu de sa casquette fétiche.

Ce Panhardiste enthousiaste ne cachait pas son admiration pour la marque doyenne. Mais n'allez pas croire que le soin avec lequel il bichonnait ses Panhard l'amenait à les conduire de manière prudente et timorée de peur de les abîmer. Que du contraire, il savait les mener tambour battant, exploitant le moindre cheval fourni par le moteur. Benoît se souvient encore du jour où, se rendant en mai 1986 à un des tout premiers RIPL à Rösrath (Allemagne) en compagnie de son épouse, il a été dépassé en trombe par le cabriolet de Julien mené à plus de 140 km/h...

Een man een Panhard, Julien Vandenbulcke

Julien de verzamelaar.

Julien Vandenbulcke, die ons helaas enkele dagen na Bernard heeft verlaten op 14 september jongstleden, was vele jaren lid van de Vereniging. Energiek en dynamisch heeft hij, net als veel Panhardisten, veel Panhard-voertuigen verzameld, waarvan ongeveer vijf nog in werkende staat waren. De anderen dienden als reserveonderdelen, maar zoals elke Panhardist met trots, hoopte Julien er één of twee weer in werkende staat te brengen. Volgens getuigenissen die ik heb verzameld, was hij er trots op om hen regelmatig te begroeten en vooral om handmatig aan de ventilator van elk voertuig te draaien, om te voorkomen dat de motor zou vastlopen.



Julien, de bevlogen Panhardist.

Tijdens mijn eerste deelname aan een rally van de Vereniging in 1986 heb ik hem leren kennen. Gekleed in een donkerblauwe blazer waarop het logo "PL" was genaaid, overhandigde hij me een visitekaartje met zijn contactgegevens en een tekening van een 24. Helaas ben ik dit relik kwijtgeraakt.

Julien droeg ook vaak een chauffeurpet versierd met het logo van het oudste merk. Voor de RIPL van 2006 in Wimereux had hij een pluchen tijger gevonden die hij over de motorkap van zijn cabriolet had uitgespreid nadat hij zijn favoriete pet had opgezet.

Deze enthousiaste Panhardist verborg zijn bewondering voor het oudste merk niet. Maar denk niet dat de zorg waarmee hij zijn Panhards vertroetelde hem ertoe bracht om ze voorzichtig en bedeesd te besturen uit angst voor beschadiging. Integendeel, hij wist ze met volle energie te besturen, gebruikmakend van elk paard dat de motor leverde. Benoît herinnert zich nog steeds de dag dat hij in mei 1986, samen met zijn vrouw, op weg was naar een van de allereerste RIPL in Rösrath (Duitsland). Ze werden met hoge snelheid ingehaald door de cabriolet van Julien, die met meer dan 140 km/u voorbij raasde.



Il m'a aussi été rapporté que Julien aimait se faire appeler « Docteur Panhard », qualification qui ne paraît pas usurpée quand on sait qu'il a restauré pendant quatre ans de fond en comble son cabriolet PL 17 acquis à l'état d'épave.

Il aimait parader dans ce véhicule qu'il avait sauvé de la destruction et qui a fait l'objet d'un article de plusieurs pages paru dans la revue *Rétroviseur* N° 21 de mai 1990. Sur certaines photographies, on peut voir sa fille qui pose comme mannequin

Julien et l'Amicale.

Julien, un des premiers membres de l'Amicale, était très actif au début. C'est lui qui a organisé le premier rallye qui s'est déroulé à Roulers le 20 mai 1984. 17 Panhard étaient présentes et Julien alignait 3 voitures : une 17, une 24 CT et bien sûr son splendide cabriolet qui a remporté la coupe de la plus belle voiture. La fille de Julien a été élue « Miss Panhard ». Pierre, qui avait aussi participé au rallye avec son fameux « chou rouge » a obtenu la coupe de la voiture la plus ancienne tandis que la coupe réservée au Panhardiste venant du plus loin a été attribuée au président du Panhard Club Deutschland, Jean-Michel Simon, qui venait de Bochum près de Dortmund ! Bien qu'il ait plu toute la journée sans discontinuer¹, toute

Het is ook aan mij gemeld dat Julien graag "Docteur Panhard" genoemd wilde worden, een titel die niet ongepast lijkt als je bedenkt dat hij vier jaar lang zijn PL 17 cabriolet vanaf een wrak volledig heeft gerestaureerd.

Hij hield ervan om rond te rijden in dit voertuig dat hij van de ondergang had gered en dat het onderwerp was van een uitgebreid artikel dat verscheen in het tijdschrift *Rétroviseur* Nr. 21 van mei 1990. Op sommige foto's is zijn dochter te zien die poseert als model.

Julien en de Amicale.

Julien, een van de eerste leden van de Amicale, was in het begin zeer actief. Hij organiseerde het eerste rallye dat plaatsvond in Roeselaere op 20 mei 1984. Er waren 17 Panhards aanwezig, en Julien bracht 3 auto's aan de start: een 17, een 24 CT en natuurlijk zijn prachtige cabriolet, die de prijs won voor de mooiste auto. Julien's dochter werd uitgeroepen tot "Miss Panhard". Pierre, die ook deelnam aan de rallye met zijn beroemde "chou rouge" (rode kool), won de prijs voor de oudste auto, terwijl de prijs voor de Panhardist die van het verst kwam werd toegekend aan de president van de Panhard Club Deutschland, Jean-Michel Simon, die uit Bochum nabij Dortmund kwam! Ondanks de onophoudelijke regen gedurende

¹ Dans son compte-rendu paru aux pages 6 et 7 du F-T N° 3 de juillet à septembre 1984, Bernard a écrit que ce jour-là, les Panhard avaient été refroidies par eau ! / In zijn rapport dat van juli tot september 1984 (pagina's 6 en 7 van F-T nr. 3) werd gepubliceerd, schreef Bernard dat de Panhards die dag door water waren gekoeld !

la randonnée s'est très bien terminée et les 50 participants se sont quittés avec la ferme résolution d'organiser d'autres rallyes.

Le 7 octobre 1984, l'Amicale est présente pour la première fois de son histoire au meeting des clubs de marque, à l'esplanade du Cinquantenaire. Bernard a écrit à ce sujet : "quelques modèles de l'après-guerre étaient présents, le joyau de cet écrin étant bien entendu le magnifique cabriolet PL 17 de Julien Vandenbulcke², qui a fait l'admiration des connaisseurs".

Les années ont passé et les participations de Julien aux activités de l'Amicale sont devenues plus rares. Benoît se souvient de l'avoir revu en 2006 au RIPL de Wimereux.

Julien Vandenbulcke laisse le souvenir ému d'un Panhardiste aussi vigoureux qu'efficace et nous lui souhaitons de reposer en paix. Puisse sa mémoire inspirer d'autres à s'intéresser à notre marque et, pourquoi pas, à rejoindre l'Amicale.



Notre membre Tom Neirinck nous a transmis quelques photographies de la collection de Panhard de Julien qui ont été prises in illo tempore par un collègue et qui illustrent le présent article.

Mais pour terminer, laissons parler Julien qui a été interrogé par un journaliste en 1984, interview publiée dans la revue « [de Weekbode](#) » du 12 octobre 1984³.

Suivra une traduction française de cette interview.

de hele dag¹, eindigde de hele rit zeer goed, en de 50 deelnemers vertrokken met de vastberadenheid om andere rally's te organiseren.

Op 7 oktober 1984 was de Vereniging voor de eerste keer in haar geschiedenis aanwezig op de bijeenkomst van merkenclubs op het Jubelpark. Bernard schreef hierover: "Enkele modellen uit de naoorlogse periode waren aanwezig, met als pronkstuk natuurlijk de prachtige cabriolet PL 17 van Julien Vandenbulcke², die bewondering oogstte van kenners."

De jaren zijn voorbij gegaan en de deelname van Julien aan de activiteiten van de Amicale werd steeds zeldzamer. Benoît herinnert zich dat hij hem voor het laatst zag tijdens de RIPL in Wimereux in 2006. Julien Vandenbulcke wordt herinnerd als een krachtige en doeltreffende Panhardist, en we wensen hem rust in vrede. Moge zijn herinnering anderen inspireren om interesse te tonen in ons merk en, wie weet, zich aan te sluiten bij de Amicale.



Ons lid Tom Neirinck heeft ons enkele foto's van de Panhard-collectie van Julien doorgestuurd, genomen in illo tempore door een collega en die dit artikel illustreren.

Maar om af te sluiten, laten we Julien zelf aan het woord die werd geïnterviewd door een journalist in 1984, het interview werd gepubliceerd in het tijdschrift " [de Weekbode](#) " van 12 oktober 1984³.



2 C'est nous qui soulignons ! / Onze toevoeging! (F-T, N° 5, page 6)

3 Reprise dans le F-T N° 5 du 1er trimestre 1985, à la page 19 / Opgenomen in F-T nr. 5 van het 1e kwartaal 1985, op pagina 19

La Panhard PL 17 n'est certes pas une voiture qui laisse indifférent. Déjà à son époque il y avait ceux qui ne voulaient pas en entendre parler, se moquant de son bruit de casserole et de ses lignes molles, et ceux qui ne juraient que par ses performances et son habitabilité. Il y avait aussi bien sûr et surtout ceux qui craignaient l'ennui mécanique — la Dyna Z traînait derrière elle un lourd passif — et ceux qui, en toute conscience de l'entretien qu'elle demandait, ont bien cru ne jamais pouvoir rouler dans une autre voiture. C'est qu'elles étaient attachantes, ces Panhard...

surdouées même. Le drame vient du fait qu'elles n'ont pas toujours eu la clientèle qu'elles méritaient. Aujourd'hui encore, tenez : il y a les purs et durs, qui parcourent la terre entière accrochés à leur petit bicylindre pour se rendre de meeting en concentration de la marque doyenne... Et puis il y en a qui achètent une Panhard parce que ça vaut une poignée de cerises et que ça a tout de même gagné le Mans à l'indice et le Monte-Carlo. Ne leur jetons pas la pierre, mais ceux-là, s'ils mégotent pour remplacer leurs vis platinées, n'iront pas bien loin et maudiront cette satanée mécanique, leur faisant partout une réputation

du diable ! Une Panhard n'est ni fragile ni capricieuse ; mais elle demande un doigté de technicien et une oreille de chef-mécanicien.

Sur ce chapitre on peut faire confiance à Julien Van Den Bulcke, que ses amis belges appellent parfois docteur ès Panhard. Voilà 25 ans qu'il roule en Panhard et aujourd'hui, il fait raffiner une huile spécialement adaptée à ses moteurs. Son cabriolet PL 17 Tigre 1962 est sans doute le plus beau actuellement en circulation. Petit clin d'œil au passage, c'est le carrossier belge d'Iteeren qui proposa à l'usine d'Ivry son dessin de cabriolet sur la base de la Dyna Z...



Petit clin d'œil à la Belgique, c'est le carrossier d'Iteeren qui réalisa le premier un cabriolet sur la base de la Dyna Z, repris à son compte par Panhard.

Rétroviseur N° 21 de mai 1990



Julien Vandembulcke

1940 - 2023

Julien Vandenbulcke : een Panhardofiel in hart en nieren

Bij de insiders staat Julien Vandenbulcke, bankwerker van beroep en woonachtig in de Lierstraat 18, bekend als de belangrijkste Panhard-verzamelaar in België. Iedereen herinnert zich nog wel die sympathieke, mosselachtige wagens, die in het begin van de zeventiger jaren plots verdwenen. Niettegenstaande de mythe dat Panhard aan zijn slechte motoren zou zijn ten onder gegaan, zijn Panhard-Levassor-wagens nu echte verzamelingsitems geworden. Op het spoor gebracht door Patrick Roelens, gitarist bij Joël Cairo en zelf de trotse eigenaar van een PL 17, gingen we een praatje maken met Julien himself.

WB : Julien, hoe is het zover gekomen ? Vertel op.

J : Alles is begonnen toen ik op een mooie dag een flitsende rode sportwagen zag staan aan een garage in mijn geboortestad Moeskroen. Direct ging ik kijken en proberen en ik was verkocht, hé. Het bleek een Panhard 24 CT te zijn. Alhoewel ik het geld niet had, heb ik hem toch direct gekocht : 120.000 fr. zonder taks in die tijd ! Het heeft mij niet gespeten, want ik rijd er nu nog mee en er zit nog geen spatje op de lak. Van die tijd af ben ik begonnen met er gemiddeld één per jaar bij te kopen. In die twintig jaar heb ik er zo intussen een drieëntwintigtal bijeengespaard.

WB : Welke types heb je in je collectie ?

J : Van alles. Een paar PL 17's, een viertal 24 CT's, een Dyna X en een Dyna Z, alle twee volledig in aluminium, een race-prototype DB Le Mans en mijn pronkstuk, een PL 17 cabriolet. Met die cabriolet neem ik bijna wekelijks deel aan rally's voor old-timers, expo's... Als er prijzen toe te kennen zijn voor de mooiste wagen, dan ben ik altijd bij de eerste ! Ik heb er dan ook vier jaar hard aan gewerkt om van een echt wrak een droomwagen te maken.

WB : Al die oude Panhards van de jaren zestig en vroeger, waar vind je die ?

J : Ik moet zeggen dat ik voorlopig niet veel meer koop. Het wordt te moeilijk. De wagens, die ik heb, komen vooral van oude mensen ; ook zitten er een pak „accidentées” tus-



Julien Vandenbulcke bij zijn eerste Panhard, een 24 CT uit 1964. (SB)

sen, van in garages. Mijn cabriolet heb ik gevonden in een schuur van een kasteel te Arras.

Jaja, soms moet je ver lopen, wil je iets moois en betaalbaar vinden ! Ik ben tot in Marseille geweest om wisselstukken ! In die tijd heb ik ook alle voormalige Panhardconcessionarissen afgedweild. Dikwijls kreeg ik een pak splinternieuwe wisselstukken zomaar cadeau, uit sympathie. Wat voor die mensen niets meer waard was, is voor mij en andere liefhebbers echt goud waard.

WB : Ik kan me goed voorstellen dat mensen oude wagens mooier vinden dan nieuwe, maar wat trekt er u speciaal aan bij de Panhards om u er zo exclusief op toe te leggen ?

J : Tja, het zijn natuurlijk mooie wagens met een zekere charme die men nu niet meer vindt, maar ze zijn vooral altijd ver op hun tijd vooruit geweest. Dit is tevens de ondergang geweest van de Panhard-Levassor-auto's. Alle Panhard-motoren waren in aluminium. Sommige types, zoals mijn Dyna's, zijn volledig in aluminium, carrosserie en al. Nu maakt men zelfs nog geen zulke lichte en zuinige wagens ! Mijn sportwagen uit '64 bijvoorbeeld heeft een cylinderinhoud van 800 cc en deed meer dan 160. De racetypes haalden uit dezelfde motor zelfs meer dan 200. Panhard is eigenlijk altijd de eerste geweest. Eén van de eigenaars, Emile Levassor, was in 1895 tegelijk de eerste

organizator en winnaar van een autorace. Hij legde 1200 km af in 48 u.47 min. in zijn exploat Paris-Bordeaux-Paris. Hiervoor heeft hij trouwens een monument gekregen aan de Porte Maillot te Parijs. De eerste Rolls-Royce's waren in feite verbeterde kopie van Panhard. Panhards waren ook zeer sjieke wagens. Monseigneur Roncalli, de latere paus Johannes XXIII en de actrice Grace Kelly, hebben allebei een Panhard PL 17 cabriolet in hun bezit gehad. Ge kunt denken dat ik me goed voel in de mijne.

WB : Je hebt nu drieëntwintig wagens. Wat doe je daar nu mee ?

J : De meeste staan in mijn atelier. Die knap ik op om te ruilen of te verkopen. Ik heb er een viertal rijklaar, waarmee ik regelmatig ritjes doe, en met mijn cabriolet doe ik dus geregeld mee aan allerlei manifestaties. Zo ben ik drie jaar terug naar de viering geweest van het negentigjarig bestaan van Panhard in Parijs. Het was de grootste Panhard-reünie in Europa, met meer dan tweehonderd wagens.

WB : Ik dacht dat Panhard in '67 failliet gegaan was ?

J : Jaja, dat klopt. Men heeft de autoproduktie stilgelegd, maar Panhard heeft nog heel wat anders op zijn aktief. Nu maken ze vooral militair materiaal, zoals tanks, maar vroeger had je ook nog autobussen, treinen, helikopters en vliegtuigen ! En altijd waren de motoren gebaseerd op de oerdegelijke tweecylinder-boxermotor, die je in alle naoorlogse Panhards kunt aantreffen. Weet je trouwens dat wijlen generaal De Gaulle ten grave gedragen werd op een Panhardpantservoertuig ?

WB : Mogen wij je als besluit vragen wat je toekomstplannen of verwachtingen zijn ?

J : Mijn droom is ooit een vooroorlogse Panhard sanssouples op de kop te tikken. Daarvoor zal ik dan wel een serieus deel van mijn huidige collectie moeten verkopen, maar ik heb het er zeker voor over.

WB : Hopelijks kan een van onze lezers je op het spoor brengen.

Nos membres font l'actualité !

Onze leden in de pers !

Uit : "De Werkbode"

vrijdag 12 oktober 1984

Julien Vandenbulcke : un panhardophile dans le cœur et dans l'âme.

Julien Vandenbulcke, un employé de banque résidant Lierstraat 18, est connu comme le plus important collectionneur de Panhard en Belgique. Tout le monde se souvient encore de ces voitures sympathiques de forme ovoïde qui ont subitement disparu au début des années 1970. Malgré le mythe selon lequel Panhard aurait péri suite à ses mauvais moteurs, ses voitures sont devenues maintenant de véritables objets de collection. Mis au courant par Patrick Roelens, guitariste avec Joël Cairo et aussi fier propriétaire d'un PL 17, nous sommes allés faire un brin de causette avec Julien...

WB : Julien, comment en es-tu arrivé là ? Raconte un peu.

Julien : Tout a commencé lors d'une belle journée, j'ai vu une voiture de sport rouge flashy dans un garage de ma ville natale de Mouscron. Je suis immédiatement allé la voir et l'essayer et j'ai été tout de suite conquis ! Il s'agissait d'une Panhard 24 CT. Bien que je n'eusse pas l'argent, je l'ai tout de suite achetée : 120.000 fr hors taxe à l'époque ! Elle ne m'a jamais déçu parce que je suis toujours au volant et sans éclats sur la peinture. À partir de ce moment, j'ai commencé à en acheter en moyenne une par an, ce qui m'a permis d'en accumuler vingt-trois en vingt ans...

WB : Quels modèles sont dans ta collection ?

Julien : Tous les modèles : deux PL 17, quatre 24 CT, une Dyna X et une Dyna Z, toutes les deux entièrement en aluminium, un prototype de course DB Le Mans et ma pièce maîtresse, un cabriolet PL 17. Avec cette décapotable, je participe presque chaque semaine à des rassemblements pour oldtimers ou à des expositions... S'il y a des prix à décerner pour la plus belle voiture, alors je suis toujours choisi !

Il faut dire que j'ai travaillé dur pendant quatre ans pour transformer une véritable épave en une voiture de rêve.

WB : Où les trouves-tu toutes ces Panhard des années 60 ou encore plus âgées ?

Julien : Je dois avouer que pour le moment, je n'achète plus beaucoup. Ça devient trop difficile. Mes voitures proviennent principalement de personnes âgées; il y a aussi quelques accidentées provenant de garages. J'ai trouvé ma décapotable dans une grange d'un château à Arras.

Evidemment, parfois, vous devez aller loin si vous voulez tomber sur un beau véhicule qui soit payable!

Je suis allé jusqu'à Marseille pour des pièces de rechange ! A cette époque, j'ai aussi visité tous les anciens concessionnaires Panhard et souvent je recevais des lots de pièces détachées neuves en cadeau, par sympathie. Ce qui ne valait plus rien aux yeux de ces personnes valait de l'or pour moi et d'autres passionnés.

WB : Je peux imaginer que les vieilles voitures soient plus attirantes que les modernes, mais qu'est-ce qui t'attire de manière si exclusive dans les Panhard ?

Julien : Oui, ce sont bien sûr de belles voitures avec un certain charme qui ont maintenant disparu, mais qui ont toujours été bien en avance sur leur temps. C'est aussi la chute de la marque Panhard & Levassor. Tous les moteurs Panhard étaient construits en aluminium. Certains comme mes Dyna sont même entièrement en aluminium. Encore maintenant, on ne fabrique plus de telles voitures si légères et si économiques !

Par exemple, ma voiture de sport de 1964, avec sa cylindrée de 800 cm³, monte à plus de 160 km/h. Les modèles de compétition ont même dépassé le 200 avec ce même moteur. En fait, Panhard a toujours été un pionnier.

L'un des fondateurs, Émile Levassor, fut en 1895 le premier organisateur et vainqueur de la première course automobile. Il a parcouru 1200 km en 48 h 47 m lors de la course Paris-Bordeaux-Paris. En souvenir, un monument a été érigé à la Porte Maillot à Paris. Les premières Rolls-Royce n'étaient en fait que des copies améliorées de Panhard.

Les Panhard étaient aussi des voitures très élégantes. Monseigneur Roncalli, le futur pape Jean XXIII, et l'actrice Grace Kelly, possédaient tous deux une Panhard PL 17 cabriolet. Vous comprendrez dès lors que je me sens si bien dans la mienne...

WB : À présent, tu possèdes vingt-trois voitures. Comment les utilises-tu aujourd'hui ?

Julien : La plupart sont dans mon atelier. Je les rénove pour l'échange ou la vente. J'en ai quatre en état de circuler, avec lesquelles je fais régulièrement des balades. Avec mon cabriolet, je participe régulièrement à toutes sortes d'événements. Par exemple, je me suis rendu à Paris à l'occasion du 90^{ème} anniversaire de la naissance de Panhard. Avec plus de deux cents voitures, c'était le plus grand rassemblement de Panhard en Europe.

WB : Je pense que Panhard avait fait faillite en 67, n'est-ce pas ?

Julien : Oui, effectivement sa production automobile a été arrêtée, mais Panhard ne s'est pas arrêté pour autant. Actuellement, elle produit surtout du matériel militaire, comme des blindés, mais auparavant, elle fabriquait des bus, des trains, des hélicoptères et des avions ! Et les moteurs étaient toujours issus du moteur boxer bicylindre originaire que l'on peut retrouver dans toutes les Panhard d'après-guerre.

Au fait, savez-vous que le défunt général de Gaulle a été conduit au cimetière sur un engin blindé Panhard ?

WB: Pour conclure, pouvons-nous te demander quels sont tes projets ou tes attentes pour l'avenir ?

Julien : Mon rêve serait de mettre un jour la main sur une Panhard d'avant-guerre, avec le moteur sans soupapes. Pour cela, je devrai vendre une partie importante de ma collection actuelle, mais je suis certainement disposé à le faire.

WB : Nous espérons qu'un de nos lecteurs pourra vous renseigner.

Panhardrit in de streek van Ieper en Kortrijk zaterdag 30 september 2023.

Voor degenen die vroeg opstaan !

Marc Dandoy heeft weer een schitterende, buitengewoon interessante uitstap georganiseerd. Voor de meesten was het vroeg uit de veren om tijdig in deze Vlaamse uithoek present te zijn. Erg zwaar voor Etienne die zowat heel ons land moest doorkruisen.

Gelukkig beschikt hij daarvoor over een aangepast vervoermiddel, gekozen uit zijn enorme verzameling. En hij was de eerste ter plaatste !

Marc, de man van de dag.

Marc had een perfecte tijdsberekening gemaakt en was als eerste op de parking van het "Texturemuseum" in Kortrijk. Toen Chris en ik in de buurt van de afrit van de autostrade reden, zagen we in de verte een ongewoon voertuig. Dichter genaderd bleek het lichtblauw en op een aanhangwagen te staan. Zo'n afgeronde vorm en blinkende bumpers: dat kon enkel een Panhard zijn! Wie is de gelukkige bezitter?

Marc natuurlijk. Vlug er even naast gereden en gewuifd. Daarna mekaar toch uit het oog verloren zodat we Marc en Marie-Christine nog na onze aankomst zagen parkeren.

De RIPL in Italië heeft Marc moeten missen maar vanaf nu is hij met zijn splinternieuwe autotrailer volledig uitgerust om bij verre afstanden met zijn juweeltjes (PL17 en trailer) aanwezig te zijn.

Lees aandachtig uw Flat Twin!

Kwisvraag: met hoeveel verschillende sloten en kettingen werd de trailer beveiligd?

Schiftingsvragen:

1. Hoelang heeft het voor Marc 's avonds geduurd om de juiste sleutels voor de juiste sloten te vinden?
2. Wat is het gewicht van de sleutelbos waarmee Marc de hele dag moest rond sjouwen?

Antwoorden op: e.hufkens@gmail.com en dandoym@gmail.com.

Alle e-mails krijgen als prijs een Panhardonderdeel en de hoofdprijs, ook uit Etienne's clubmagazine, wordt overlegd met Etienne en Gilles.

Wie Flat-Twin leest en reageert wordt meer Panhard!

Balade Panhard dans la région d'Ypres et de Courtrai samedi 30 septembre 2023.

Il fallait être matinal !

Une fois de plus, Marc Dandoy a organisé une sortie magnifique, extraordinaire et intéressante. Pour la plupart, c'était tôt pour être présent dans ce coin reculé de Flandres à l'heure fixée. Surtout pour Étienne qui a pratiquement dû traverser tout notre pays.

Heureusement qu'il disposait pour cela d'un moyen de transport adéquat, choisi dans son énorme collection. Et en plus, c'est lui qui est arrivé le premier !

Marc, l'homme du jour.

Marc avait confectionné un horaire parfait et est arrivé le premier sur le parking du musée du textile de Courtrai. Au moment où Chris et moi circulions aux environs de la sortie de l'autoroute, nous avons aperçu dans le lointain un véhicule inhabituel. En l'approchant, il s'avéra qu'il s'agissait d'une voiture bleu clair sur une remorque. Une forme ovoïde avec des pare-chocs rutilants : cela ne pouvait être qu'une Panhard. Qui en était l'heureux propriétaire ? Marc bien sûr. Nous nous sommes rapidement portés à sa hauteur et lui avons fait signe des mains. Puis on s'est un peu perdu de vue et c'est après notre arrivée que nous avons vu Marc et Marie-Christine se garer.

Marc n'a pu assister au RIPL en Italie mais maintenant, il est parfaitement équipé pour parcourir de longues distances avec ses petits bijoux (PL17 et remorque).

Lisez attentivement votre Flat Twin !

Question : combien de cadenas et de chaînes ont été nécessaires pour sécuriser la remorque de Marc ?

Questions subsidiaires :

1. La veille au soir, combien de temps Marc a-t-il mis pour mettre les clefs dans les serrures correspondantes ?
2. Quel est le poids du porte-clefs que Marc a dû transporter toute la journée ?

Les réponses doivent être envoyées par mail à e.hufkens@gmail.com et dandoym@gmail.com.

Tous les e-mails seront gratifiés d'une pièce Panhard. Le premier prix proviendra également du magasin d'Étienne et sera déterminé par Étienne et Gilles.

Celui qui lit Flat Twin et réagit devient plus Panhard !

De aankomst van Tom en Tibert.

Even later kwamen Tom Neirinck en zijn zoon Tibert met Toms fonkelnieuwe 24 aangereden. Het was de eerste maal dat we Tom ontmoetten en het ijs was vlug gebroken alsof we mekaar al jaren kenden.

Hij ondervond al onmiddellijk wat het echte Panhardrijden in zich houdt: eenvoudig gereedschap moet je steeds ter hand hebben en ... laat enkel een ervaren Panhardtechniker aan jouw Panhardbijouke sleutelen.

Hij had immers de carburator door "een kenner" laten behandelen en sindsdien viel de motor op stationair draaien geregeld stil. Gilles deed een poging om het euvel te verhelpen door de lucht- en benzine- toevoer bij te regelen maar er bleek meer aan de hand. Toch heeft Tom de ganse dag kunnen meetoeren en heeft zijn 24 steeds geschitterd in onze colonne.

L'arrivée de Tom et Tibert.

Un peu plus tard Tom Neirinck est arrivé avec son fils Tibert et sa toute nouvelle 24. C'était la première fois que nous avons rencontré Tom et la glace fut vite rompue, comme si on se connaissait depuis des années.

Il a tout de suite découvert ce que rouler sérieusement en Panhard implique : il faut toujours avoir un outillage simple à disposition ...et uniquement laisser un technicien Panhard bricoler sur son bijou Panhard.

Il avait d'ailleurs fait traiter son carburateur par « un carbuologue » et depuis lors, le moteur s'arrêtait régulièrement au ralenti. Gilles a tenté de remédier au mal en ajustant l'arrivée d'air et d'essence mais il semblerait qu'il y ait aussi une autre cause. Malgré cela Tom a pu se balader avec nous toute la journée et sa 24 a brillé dans notre colonne.



Het texturemuseum van Kortrijk.

Iedereen heeft al wel van vlas gehoord maar hoe de vork in de steel zit: hoe de vlasplant eruit ziet, hoe de plant voor twee verschillende doelen verschillend gezaaid wordt, hoe de stengel gerood wordt, hoe men tot draden en weven komt, dat alles en nog zoveel meer vernamen we door de zeer interessante uiteenzetting van de gids. We verbaasden ons over de evolutie van eeuwenoude eenvoudige houten werktuigen tot een volledig automatische machine. Hoe de zeer intensieve keiharde arbeid van onze voorouders langzaam maar zeker totaal overbodig werd. Tot slot konden we onze ogen niet geloven over de massa bijproducten: van geluidsisolatie tot het frame van een fiets. Een toffe keuze van Marc, zeer interessant zeker voor de enkele aanwezige vrouwen.

[Een aanrader](#) voor wie er niet bij was!

Le musée du textile de Courtrai.

Tout le monde a déjà entendu parler du lin mais comment cela se passe-t-il vraiment, à quoi ressemble la plante, comment la plante est semée pour deux usages différents, comment arrive-t-on à coudre et à tisser ? Tout cela nous l'avons appris en écoutant le très intéressant exposé du guide. Nous nous sommes étonnés de l'évolution de simples outils en bois séculaires vers une machine complètement automatique. Comment le travail très intensif et dur de nos ancêtres est doucement mais sûrement devenu totalement superflu. Enfin, nous ne pouvions pas croire nos yeux en voyant le nombre de produits dérivés : cela va de l'isolation phonique au cadre d'un vélo. Excellente sélection de Marc qui n'a pas manqué d'intéresser les quelques dames présentes. Une [visite recommandée](#) à tous ceux qui n'ont pu être des nôtres !

Het Bossaert automuseum bij Reninge.

Na een door Marc prima gegidste autorit door Ieper, kwamen we aan het [Bossaert oldtimermuseum](#) bij Reninge waar we “middagmaalden” en het glas van de vriendschap dronken, aangeboden door de Amicale. Ik ben ervan overtuigd dat Tibert, de zoon van Tom, gebrand op zijn stoel zat te schuifelen om eindelijk het automuseum te gaan bewonderen. Tibert is immers van kop tot teen een gepassioneerde autofreak.

Het museum bezit een grote verzameling vooroorlogse (voor mij veel ongekende) merken en typen. En om over dat laatste woord uit te wijden: er pronkten ook oude typemachines met dezelfde naam als de automerken. 's Anderendaags heb ik contact opgenomen met de weduwe van een ex-collega om het typemachine met als merk Triumph voor mij te bewaren. Later kan het naast de zeer uitzonderlijke Triumphwagen zonder deuren, die gebruikt werd om snoepgoed op het strand uit te werpen, ook deel uitmaken van het museum. Hoe het ginder zal geraken, valt waarschijnlijk met Tom Neirinck te regelen. Over dit fraai automuseum geen verdere woorden; de foto's spreken voor zich.

Le musée automobile Bossaert à Reninge.

Après une randonnée en auto à travers Ypres excellemment menée par Marc, nous sommes arrivés au [musée automobile Bossaert](#), à Reninge, où nous avons bu le verre de l'amitié offert par l'Amicale et déjeuné. Je suis persuadé que Tibert, le fils de Tom, trépignait d'impatience pour aller admirer le musée. Tibert est d'ailleurs un passionné d'automobile, des pieds à la tête.

Le musée possède une grande collection de marques et types d'avant-guerre qui me sont inconnus. Et pour rebondir sur le mot « type », il y avait aussi des vieilles « typemachines »¹ qui portaient le même nom que des marques de voiture. L'autre jour, j'ai contacté la veuve d'un ancien collègue pour qu'elle conserve pour moi une machine à écrire de marque Triumph. Plus tard, elle pourra aussi être exposée dans le musée, à côté de l'exceptionnelle voiture Triumph sans portes qui fut naguère utilisée pour distribuer des confiseries sur la plage. Tom Neirinck déterminera peut-être si ce projet peut aboutir. Je n'ai pas d'autres mots concernant ce musée splendide, les photos parlent d'elles-mêmes.



Etienne en Tibertkiezen het hazenpad.

Daarna profiteerde onze gepatenteerde auto-verkneukelaar Tibert zich om eens met een Porsche mee te kunnen rijden. Samen met Étienne kozen zij het hazenpad voor een dolle rit. Daarmee is Tibert weeral een auto ervaring rijker.

Maar waar was Franek ?

Vermits Franek deelnam aan een 4-daagse door Duitsland en Polen, georganiseerd door het tankmuseum, mocht er niemand onderweg technische problemen krijgen. En zo geschiedde het!

Ernest Hufkens.

La course folle d'Etienne et Tibert.

Après cela, notre passionné d'automobile diplômé, Tibert, en a profité pour faire un tour en Porsche. Avec Étienne, il a pris la poudre d'escampette pour une course folle. Voilà Tibert enrichi d'une expérience automobile supplémentaire.

Mais où se trouvait Franek ?

Franek était exceptionnellement absent car il participait à une activité de quatre jours organisée par le musée du tank à travers l'Allemagne et la Pologne et personne ne pouvait se permettre des problèmes techniques. Et heureusement, il n'y en eut pas !

Ernest Hufkens (*traduction Hubert de Wasseige*)

¹ machines à écrire en Néerlandais



Le coin des classiques - Het hoekske der klassieken

L'AGE D'OR DE PANHARD & LEVASSOR : LES SANS - SOUPAPES

S'il y a bien une envie qui sommeille au fond de chaque Panhardiste, c'est bien celle de rouler un jour dans une "Sans-Soupape" ! Cette terminologie évoque une glorieuse période de la firme de l'avenue d'Ivry... mais fait également peur à plus d'un restaurateur ! En effet, ce système sophistiqué était l'apanage des modèles de prestige d'avant-guerre produits par exemple chez VOISIN, PEUGEOT et DAIMLER ainsi que ... PANHARD & LEVASSOR, et plus près de chez nous, MINERVA, IMPERIA et GERMAIN.

C'est à un américain, M. Knight Kilbourne, que revient l'idée de concevoir et de breveter un moteur à quatre temps où les soupapes sont remplacées par deux fourreaux concentriques et percés de lumières, coulissant entre le cylindre et le piston par l'intermédiaire d'un arbre à excentriques.

Pourquoi ce système a-t-il eu tant de succès ? A l'époque, les soupapes étaient fragiles et leur réglage était la bête noire des garagistes. De plus, il leur arrivait fréquemment de se dérégler ou même de griller. Leurs ressorts s'affaiblissaient et cassaient. Enfin, les métaux employés n'étaient pas ceux que l'on utilise actuellement. Il faut également ajouter que la plupart des moteurs conventionnels avaient des soupapes latérales qui ne permettaient pas un bon remplissage de la chambre de compression, ce qui se traduisait par un rendement plutôt médiocre.

Pour beaucoup de constructeurs, le brevet KNIGHT était donc devenu la panacée universelle :

- a. il était à commande desmodromique (c'est à dire que l'ouverture et la fermeture des "soupapes" sont commandées par le moteur lui-même et ce quelle que soit sa vitesse).
- b. le réglage des "soupapes" était totalement superflu.
- c. la chambre de compression était de forme sphérique, avec la bougie d'allumage au milieu ; condition idéale pour un rendement optimum.
- d. le moteur était extrêmement silencieux et ne vibrait pas.
- e. la ligne du moteur était pure (une aubaine pour les carrossiers).
- f. les pistons ne s'ovalisaient jamais.

Mais je vous laisse le soin de découvrir avec A. VAN LOY le secret du fonctionnement des moteurs "Sans-Soupape".

(Extrait du livre de l'ingénieur A. VAN LOY : "Cours pratique d'Automobile", 5e édition revue et complétée, publiée en 1951 aux Editions Erasme S.A. à Forest-Bruxelles)

72. Construction. — Le moteur (fig. 72) comprend un corps de cylindre *A* dans lequel s'ajustent deux chemises cylindriques *B* et *C*. Le piston, muni de segments ordinaires, se déplace dans la chemise intérieure *C*. La culasse *E* du cylindre est amovible et s'ajuste dans la même chemise *C*; elle a la forme d'un piston fixe et est pourvue de segments. Les chemises reçoivent leur mouvement d'un arbre auxiliaire *N* qui est commandé par l'arbre vilebrequin et tourne comme l'arbre à cames des moteurs

à soupapes à demi-vitesse de ce dernier. Deux biellettes *F* et *G* transforment le mouvement de rotation de l'arbre auxiliaire en un mouvement rectiligne alternatif des chemises, qui sont munies de colliers *b* et *c* pour la fixation des pieds de bielle. La chemise extérieure est pourvue de deux lumières *H* et *L*, la chemise intérieure en possède également deux : *K* et *J*. Les lumières *H* et *K* se présentent devant la lumière d'admission *I* du cylindre pendant le temps d'aspiration, les lumières *J* et *L* d'autre part correspondent pendant l'échappement avec l'ouverture d'échappement *U*.

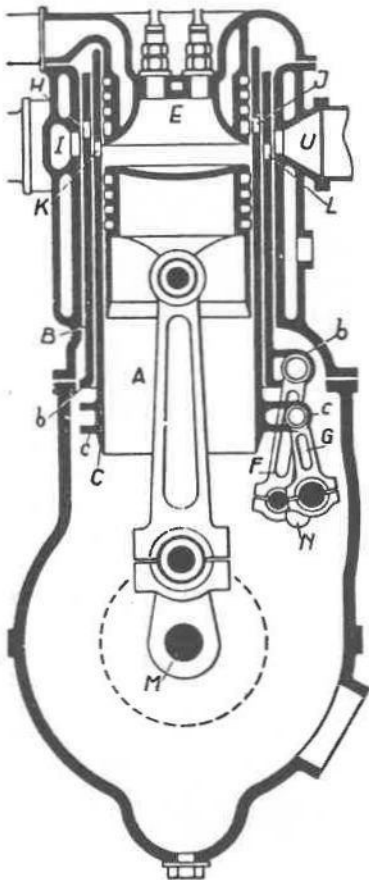


Fig. 72. — Moteur sans soupapes (système Knight).

73. **Fonctionnement.** — Au commencement de l'aspiration (fig. 73) *B* se déplace vers le bas et *C* vers le haut. Le canal d'échappement *U* va se fermer tandis que le canal d'admission se découvre. Au centre de la figure on voit la position du piston et les positions correspondantes des chemises. La fig. 74 représente la position des chemises et du piston au moment où ce dernier a déjà parcouru plus de la moitié de sa course. Le canal d'aspiration est entièrement découvert.

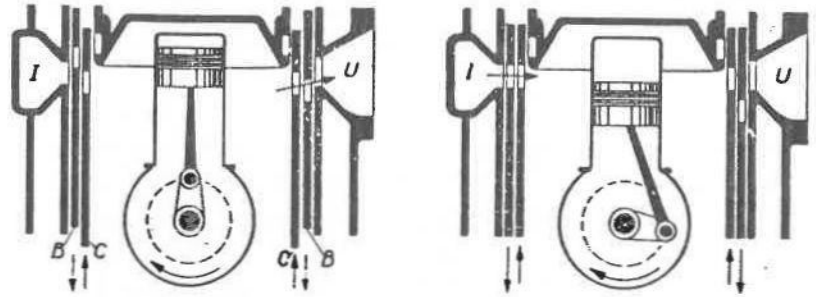


Fig. 73. 1^r Temps : Admission.

Fig. 74.

Au commencement de la compression (fig. 75) les deux chemises montent. Le canal d'échappement est toujours recouvert tandis que celui d'aspiration est sur le point de se fermer. Après l'allumage, au commencement de la détente (fig. 76) les deux canaux sont encore fermés ; les deux chemises montent. La chemise intérieure commence bientôt à descendre.

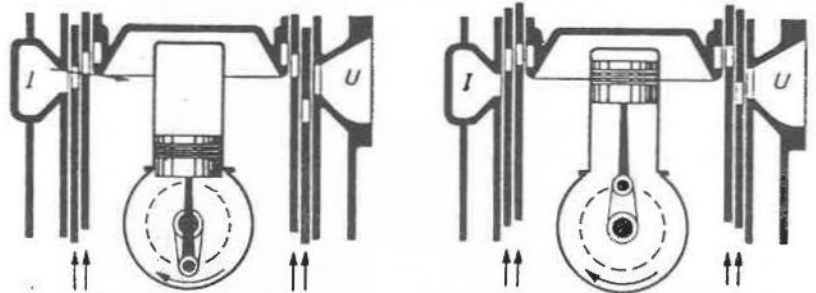


Fig. 75. — 2^e Temps : Compression. Fig. 76. — 3^e Temps : Détente.

temps la chemise extérieure *B* commence à son tour à descendre quoique plus lentement que *C*. Le canal d'échappement se découvre avant la fin du temps. Au commencement du temps d'échappement le canal d'échappement est déjà ouvert. Les deux tiroirs descendent. La fig. 77 montre la position du tiroir et du piston. Avant que ce dernier arrive au milieu de sa course le canal d'échappement est entièrement découvert (fig. 78).

74. **Le réglage.** — Les fourreaux sont commandés par l'arbre auxiliaire *N* par l'intermédiaire des bielles *G* et *F*. Ces dernières reçoivent leur mouvement de deux bagues d'excentrique fixées sur l'arbre intermédiaire mais dont les rayons d'excentricité sont décalés l'un par rapport à l'autre. L'arbre auxiliaire *N* est lui-même commandé par l'arbre vilebrequin et une chaîne silencieuse.

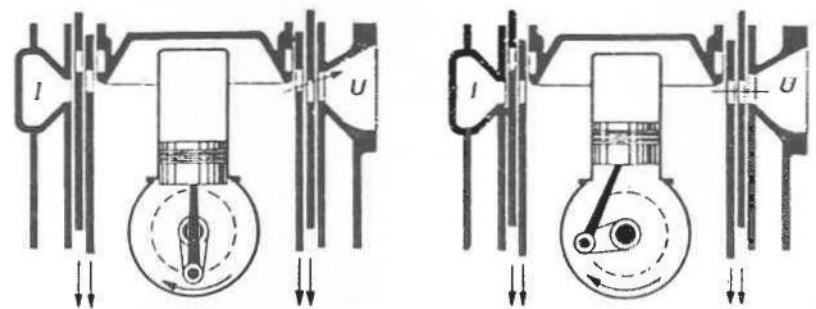


Fig. 77. 4^e Temps : Echappement.

Fig. 78.

Pour régler le moteur après démontage on n'a qu'à régler l'arbre auxiliaire *N* par rapport à l'arbre vilebrequin *M*, le réglage de chacune des chemises devenant superflu.

Le réglage s'effectue en observant soit le moment d'ouverture d'admission, soit le moment de fermeture d'échappement suivant que la tuyauterie d'admission ou d'échappement peut être démontée.

Après avoir amené suivant le cas le repère O A ou le repère FE devant l'index on tourne l'arbre auxiliaire jusqu'au moment où l'on voit l'orifice d'admission s'ouvrir ou l'orifice d'échappement se masquer et on remet la chaîne de commande sur les pignons du vilebrequin et de l'arbre auxiliaire.

75. Avantages et inconvénients des moteurs sans soupapes. — Comme la fermeture aussi bien que l'ouverture des soupapes sont commandées par le moteur même celles-ci s'effectuent toujours au moment nécessaire quelle que soit la vitesse de rotation du moteur. Le remplissage aux grandes vitesses est donc mieux assuré qu'avec les soupapes dont la fermeture dépend de l'état des ressorts de soupape.

Dans le moteur sans soupapes la forme sphérique de la chambre de combustion, favorable au rendement, est facilement réalisable et comme la bougie est placée au centre de cette chambre, la combustion est plus rapide.

Comme inconvénients on peut citer les difficultés de graissage qui, tout en nécessitant une huile plus fluide, doit être toujours abondant à cause des fourreaux.

La rupture des chemises à l'endroit du collier d'attaque par les biellettes, quoiqu'elle soit devenue moins fréquente actuellement, est un accident qu'on évite difficilement aux grandes vitesses de rotation et qui expose toujours à des conséquences graves.

Comme vous l'aurez certainement remarqué, le fonctionnement de ce moteur était particulièrement complexe. Le Sans-Soupape avec également ses défauts :

1. Sa construction était onéreuse et exigeait un usinage extrêmement précis de toutes ses pièces, ce qui impliquait un personnel de montage hautement spécialisé.
2. Son entretien et/ou sa réparation était particulièrement délicat, et pas nécessairement à la portée du garagiste du coin. Les frais d'entretien étaient par conséquent plus élevés que pour un moteur traditionnel.
3. Vu le nombre de pièces en mouvement, le moteur exigeait une plus grande lubrification... Le petit nuage de fumée bleue derrière les Panhard était l'inévitable "coquetterie" de ces voitures ! (Consommation : de 6 à 10 litres d'huile aux 1.000 KM !)
4. Ces mêmes pièces en mouvement freinaient la montée dans les tours. Ces moteurs n'aimaient pas tourner vite.

Mais, grâce à leur souplesse et leur moelleux, (on dirait "Laufkultur" Outre-Rhin), ils obligèrent le moteur à soupapes à se surpasser, à tel point qu'après 1940, il avait regagné une suprématie absolue sur le marché... même chez Panhard.

Benoît Piette

DE GOUDEN EEUW VAN P & L : DE KLEPLOZEN

Als er één groot verlangen in het hart van elke Panhard-fanaat sluimert, dan is dat toch wel de kans om ooit eens een "kleploze" te besturen... Deze naam doet een roemrijke periode van de firma Panhard & Levassor herleven, maar jaagt tegelijkertijd menig restaurateur de stuipen op het lijf ! Dit ingewikkeld systeem was eigenlijk het voorrecht van de vóóroorlogse prestigemodellen zoals VOISIN, PEUGEOT, DAIMLER,... PANHARD & LEVASSOR, en dichterbij ons, MINERVA, IMPERIA en GERMAIN.

Een Amerikaan, M. Knight Kilbourne, ontwikkelde en patenteerde een viertakt motor waarbij de kleppen vervangen worden door twee concentrische mantels met lichtpoorten ; ze lopen tussen de cilinder en de zuiger door middel van een spil met excentrieken.

Waarom heeft dit systeem zoveel succes gehad ? In die tijd waren de kleppen broos ; ze juist afstellen was een moeilijk werk, dat door de garagehouders werd verafschuwd. Het kwam veelvuldig voor dat ze ze ontregelden of zelfs verbrandden ; hun veren verzwakten en braken. Bovendien waren de gebruikte metalen niet deze waarover we vandaag kunnen beschikken. We moeten ook vermelden dat het mernedeel van de conventionele motors laterale kleppen hadden die een goede opvulling van de compressiekamer beletten, wat resulteerde in een eerder middelmatig rendement.

Voor veel constructeurs werd het KNIGHT-patent het algemene geneesmiddel :

- a. het werd desmodromisch bediend (d.w.z. dat het openen en het afsluiten van de kleppen wordt geregeld door de motor zeld).
- b. het afstellen van de kleppen was totaal overbodig.
- c. de compressiekamer was bolvormig, met de ontstekingsbougie in het midden ; ideale positie voor een optimaal rendement.
- d. de motor was buitengewoon stil en vibreerde niet.
- e. de motor had, esthetisch gezien, en zuivere lijn (een buitenkansje voor de wagenmakers).
- f. de zuigers werden nooit ovaalvormig.

Maar ik laat u met A. VANLOY de geheimen van de werking van de "kleploze" motor ontdekken !

(Uit : "Praktische automobielleergang" - Leerboek voor Automobiellebestuurders - zevende druk. Door Ingenieur A. VAN LOY. Uitgegeven in het jaar 1926 bij de N.V. Standaard Boekhandel - Brussel.)

98. — Samenstelling. — De kleploze motor (Knight patent) (fig. 136) bestaat uit het cilinderlichaam A waarin de twee cilindervormige schuiven B en C nauwsluitend passen. De zuiger welke van gewone veeren voorzien is, beweegt zich in de binnenste schuif C. De cilinderkop E is afneembaar en past nauwsluitend in dezelfde binnenste schuif C, hij heeft den vorm van een vaststaanden zuiger en is, ter voorkoming van alle drukverlies, eveneens van veeren voorzien. De schuiven ontvangen hare op- en neerwaartsche beweging door middel van een kleine nevenas N, welke door de krukas M gedreven wordt en

op de halve snelheid van deze laatste draait. Twee kleine drijfstanen F en G zetten de draaibeweging van deze nevenas om in een op- en neergaande beweging van de schuiven, welke ter bevestiging van den drijfstanen voet elk een kraag (b en c) dragen. De buitenste schuif is van gleuven H en L voorzien, terwijl de binnenste schuif eveneens twee gleuven K en J vertoont. De gleuven H en K komen gedurende den inlaattact tegenover de inlaatopening I van den cilinderwand te staan, de gleuven J en L daarentegen corresponderen, gedurende de uitlaatperiode, met de uitlaatopening U.

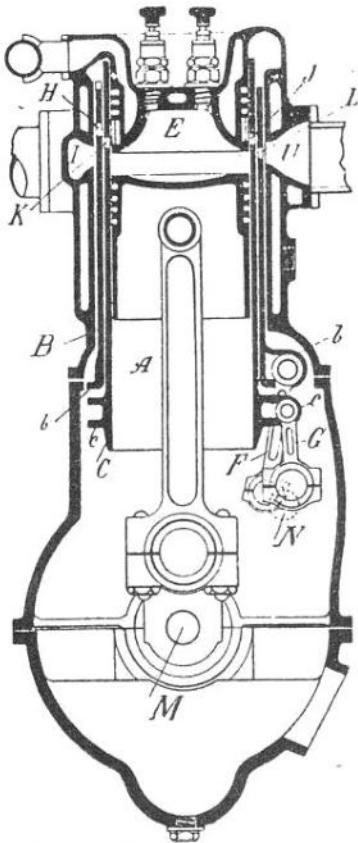


Fig. 136. — Kleplooze motor (stelsel Knight).

99. — Werkwijze. — Bij het begin van den inlaattact (fig. 137) beweegt B zich naar beneden en C naar boven. Het uitlaatkanaal U zal bedekt worden, terwijl het inlaatkanaal I ontbloot wordt. In het midden van de figuren ziet men den stand van den zuiger voor de overeenkomstige standen van de schuiven. Fig. 138 vertoont de standen van de schuiven en van den zuiger als deze laatste reeds meer dan de helft van zijn tact doorloopen heeft. Het inlaatkanaal is nu gansch ontbloot.

Bij het begin van de samendrukkingsperiode (fig. 139) bewegen zich de beide schuiven omhoog. Het uitlaatkanaal is nog steeds bedekt terwijl het inlaatkanaal weldra zal gesloten worden.

Na de ontploffing, bij het begin van den uitzettingstact (fig. 140) zijn de twee kanalen nog steeds gesloten. De beide schuiven bewegen zich omhoog. De

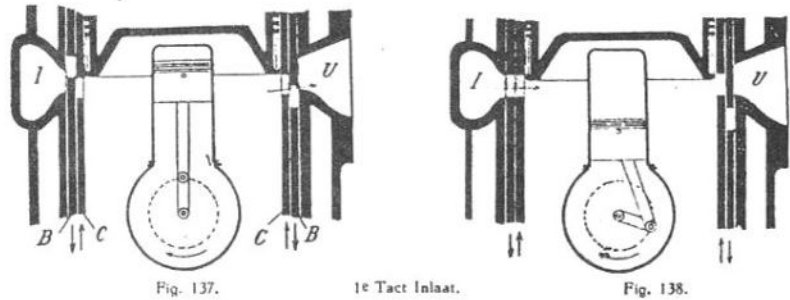


Fig. 137.

1^e Tact Inlaat.

Fig. 138.

binnenste schuif C begint weldra te dalen. Voor het einde van dezen tact begint de buitenste schuif B eveneens te dalen, alhoewel trager dan C. Het uitlaatkanaal wordt ontbloot vóór het einde van dezen tact.

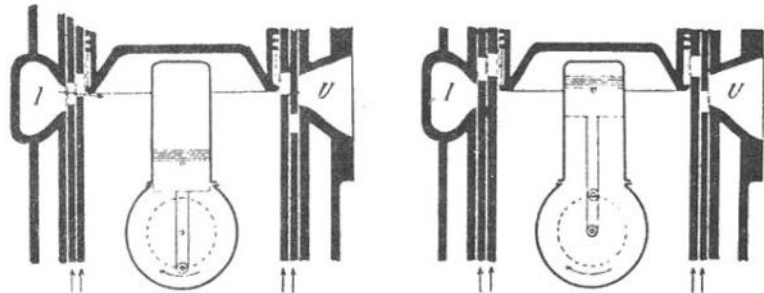


Fig. 139. — 2^e Tact : Samendrukking.

Fig. 140. — 3^e Tact : Uitzetting.

Bij het begin van de uitlaatperiode (fig. 141) is het uitlaatkanaal reeds ontbloot. De beide schuiven dalen. Fig. 142 vertoont de standen van de schuiven en van den zuiger vóór dat deze laatste de helft van zijn tact doorloopen heeft : het uitlaatkanaal is nu gansch ontbloot.

Zoals men bemerken kan, behoort ook deze motor tot het type der viertact-motoren.

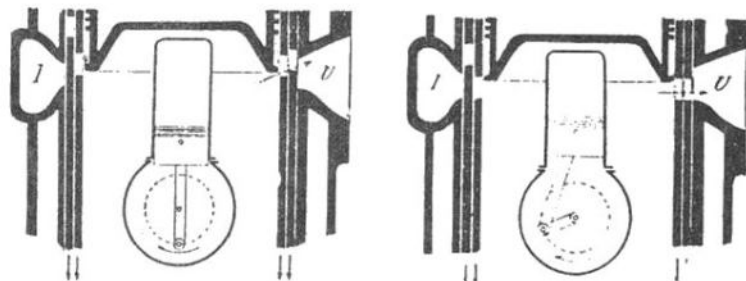


Fig. 141.

4^e Tact : Uitlaat.

Fig. 142.

100. — Regeling. — Het aandrijven van de schuiven geschiedt, zoals wij boven zagen door middel van kleine drijfstangetjes. Die drijfstangetjes (G voor

de binnenste schuif en F voor de buitenste schuif) worden op hunne beurt verbonden aan een excentriek-asje N. Dit laatste drijft dan de beide schuiven aan en ontvangt zelf zijn beweging doorgaans door middel van een geruischlooze ketting van de groote krukas M (fig. 143 en 144). Het asje N draait op de halve snelheid van de as M, juist als ware het een gewone nokkenas. De werking van den motor, berust geheel op dezelfde grondbeginselen als die van een gewonen kleppenmotor.

Zoals men bij de studie van de vier perioden heeft kunnen bemerken, hebben de schuiven gedurende de vier tacten niet steeds een gelijkgerichte beweging. Die eigenaardige beweging wordt, zooals fig. 143 en 144 duidelijk aangeven, bekomen door het plaatsen op het asje N van twee excentriek-ringen, die niet denzelfden stand innemen en waarvan de eene de drijfstang G en de andere de drijfstang F aandrijft. De werking van de tweede drijfstang F loopt dus achter ten opzichte van die van de drijfstang G. Fig. 143 stelt voor het begin van den inlaattact. Men bemerkt dat de binnenste schuif C, die door G aangedreven wordt, reeds stijgt terwijl de buitenste schuif B, die door F aangedreven wordt, nog daalt. Op dit oogenblik is de beweging der twee schuiven dus tegenovergesteld. In fig. 144 waarbij het begin van den samendrukkingstact voorgesteld wordt, stijgen de twee schuiven gelijktijdig : op dit oogenblik is hun beweging dus gelijkgericht.

Werd een kleppenlooze motor gedemonteerd, dan zal de geheele regeling wel bestaan in een stellen van het excentriek-asje N ten opzichte van de kruk M. Het nastellen van elke schuif is hier uitgesloten. Om de excentriek-as te stellen behoeft men maar een der cylindere gade te slaan. Is de excentriek-as voor dezen cylinder gesteld dan is ze ook voor al de andere cylindere gesteld.

Dit regelen kan nu als volgt geschieden. Nadat men de inlaatbuizen aan de eene zijde gedemonteerd heeft en men aldus een vrij zicht krijgt op de inlaatopening, brengt men het merk inlaat-open (I O) van den betreffenden cylinder (b. v. I) vóór de naald. Het excentriek-asje N wordt nu zoo gedraaid tot men langs de inlaatopening in den cylinderwand, de ruimte tusschen de twee schuiven ziet opengaan. Vervolgens wordt de ketting op de twee tandwielen van krukas en excentriek-as gelegd.

Zijn zooals bij moderne motoren soms het geval is, de inlaatopeningen in den cylinderwand niet zichtbaar, dan gaat men met behulp van de uitlaatopeningen te werk. Het stellen geschiedt dan op het sluiten van den uitlaat. Het merk uitlaat-toe (U T) van den betreffenden cylinder wordt vóór de naald gebracht en de excentriek-as zoover gedraaid tot men langs de uitlaatopening in den cylinderwand de ruimte tusschen de twee schuiven ziet sluiten.

De merken U T en I O liggen voor de meeste motoren, zoowel als bij de kleppenmotoren, respectievelijk 10° en 15° voorbij het hoog doodepunt.

U zal zeker opgemerkt dat de werking van deze motor bijzonder ingewikkeld was. Bovendien had hij ook nog zijn tekortkomingen :

1. Zijn constructie was moeilijk en vereiste een bijzonder precies gebruik van al zijn onderdelen, waardoor een hoog gespecialiseerd montagepersoneel nodig was...
2. Zijn onderhoud en/of reparatie was buitengewoon delicaat en kon niet door om het even welke garagehouder worden uitgevoerd. De onderhoudskosten waren bijgevolg hoger dan bij een traditionele motor.
3. Gezien het aantal bewegende delen had de motor een grotere hoeveelheid smeermiddelen nodig... het kleine wolkje blauwe rook achter de Panhard's was de onvermijdelijke behaagzucht van deze wagens ! (verbruik : 6-10 L / 1000 KM)

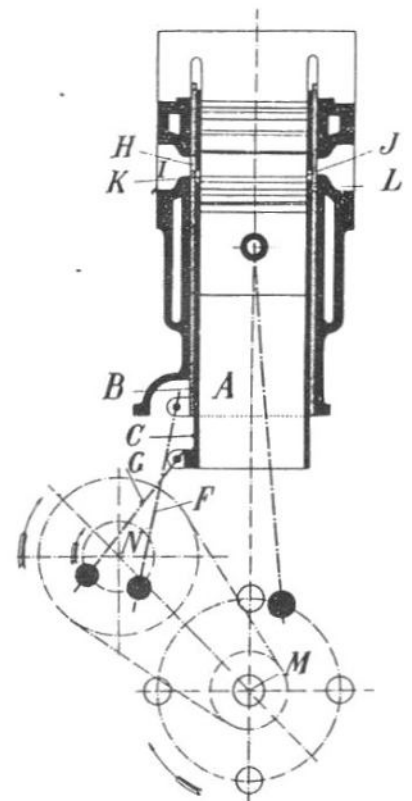


Fig. 143. — Begin inlaat.

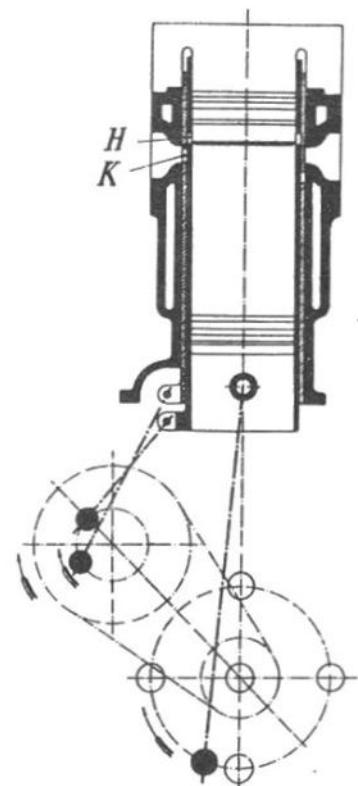


Fig. 144. — Begin samendrukking.

(Vervolg blz 17)

DE GOUDEN EEUW VAN PANHARD & LEVASSOR : DE KLEPLOZEN (vervolg)

4. Diezelfde bewegende delen remden het opdrijven van het toeren-
tal af... die motors hielden niet van snel draaien.

Maar dank zij hun soepelheid en zachtheid (men zou kunnen zeggen
"Laufkultur" van boven de Rijn) dwongen zij de motor met kleppen
zichzelf te overtreffen, en zich definitief op de markt te ves-
tigen na de veertiger jaren.

Benoît Piette

