

AMICALE PANHARD BELGIQUE

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

FLAT-TWIN

PERIODIQUE TRIMESTRIEL
DRIEMAANDELIJKS TIJDSCHRIFT

Numéro 121 – Nummer 121

AVRIL – JUIN 2024

APRIL - JUNI 2024



*Paliseul, Pentecôte 1924 : le tout premier RIPL en Belgique !
Paliseul, Pinksteren 1924: de allereerste RIPL in België!*

Périodique Autonome Narrant l'Histoire d'Automobiles Réellement Différentes

PRESIDENT / VOORZITTER

Étienne Ficht

SECRETAIRE / SECRETARIS

Gilles Blondiau

TRESORIER / SCHATBEWAARDER

Christiane Zwonarz

**RESPONSABLES BULLETIN
VERANTWOORDELIJKE BLAD**

Raymond Parijs

Ernest Hufkens

Bernard Vermeyleen †

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 Éditorial / Editoriaal
4 Actualités Panhard / Panhard in de aktualiteit
11 Nos lecteurs réagissent / Onze lezers reageren.
12 Echos et nouvelles /
13 La Dynavia 2 par Bernard Vermeyleen / De Dynavia 2 door Bernard Vermeyleen.
21 Un homme, une Panhard, la Famille Choffray / Een man, een Panhard, de familie Choffray.
43 Un blindé Panhard AMD178 adapté en draisine pour le front russe / Een Panhard AMD178 pantserwagen dat voor het Russisch front tot Draisine toegepast werd.
44 Un poème dédié à la Panhard rédigé par ... Chat GPT / Een gedicht gewijd aan Panhard geschreven door Chat GPT/



COMPTE BANCAIRE / BANKREKENING :

BE43 7390 1484 1001

EDITEUR RESPONSABLE – VERANTWOORDELIJKE UITGEVER

Étienne Ficht

Editorial - Editoriaal

Quand vous lirez ces lignes, en principe au début du mois d'avril 2024, nous ne serons plus qu'à un jet de pierre du RIPL 2024 organisé par notre Amicale. A l'approche d'une échéance pour laquelle beaucoup se sont fortement investis, il est normal de ressentir quel qu'inquiétude ou appréhension. Mais la rubrique « actualités Panhard » est là pour nous rassurer en nous rappelant que voici 30 ans, pour la Pentecôte 1994, l'Amicale organisait son tout premier RIPL. Vous lirez à la page que le résultat a dépassé les espérances les plus optimistes.

On dit souvent que ceux qui ne connaissent pas l'histoire sont condamnés à répéter les erreurs du passé. J'aurai plutôt envie de donner un tour plus positif à cet enseignement en énonçant que ceux qui connaissent l'histoire (*et vous connaissez tous l'histoire de l'Amicale*) se donnent l'opportunité de revivre les bonnes expériences d'antan.

En 1994, le RIPL fut magnifique. Il le sera également en 2024.

Le présent Flat Twin est différent des précédents en ce qu'il comporte moins d'articles mais ils sont plus longs, surtout la rubrique « un homme, une Panhard » basée sur les albums photo de Monsieur Michel Choffray qui n'a jamais été membre de l'Amicale mais dont le père et le grand-père ont, entre 1920 et 1967, possédé et conduit plusieurs Panhard.

Nous sommes très reconnaissants envers Monsieur Choffray pour ces documents inédits qui dévoilent moult aspects liés à la conduite d'une voiture de la marque doyenne dans la vie de tous les jours. Cela m'incite à vous encourager à ne jamais avoir honte de votre qualité de Panhardiste mais au contraire de ne pas hésiter à l'afficher clairement. Ainsi, peut-être quelqu'un vous approchera pour vous confier que son père a eu une 17 dont il était très satisfait ou bien que son oncle a eu une Dyna avec laquelle il a remporté une compétition.

Demandez-lui alors s'il dispose de souvenirs (photographies, documents, factures etc...) et s'il serait d'accord que ceux-ci paraissent dans le Flat Twin, afin d'en faire profiter nos membres.

Vous constaterez que nous avons également recommencé la rubrique « échos et nouvelles » qui paraissait naguère dans les Flat Twin d'autrefois. Malheureusement, c'est un événement triste que nous devons évoquer, le décès d'un Panhardiste convaincu qui, jusques sur son lit de mort, a continué à professer son attachement à la marque doyenne. Mais cette

Wanneer je deze regels leest, waarschijnlijk begin april 2024, zullen we nog maar een steenworp verwijderd zijn van de RIPL 2024 georganiseerd door onze Amicale. Met de naderende deadline waarvoor velen zich sterk hebben ingezet, is het normaal om enige bezorgdheid of spanning te voelen. Maar de rubriek "Panhard-nieuws" is er om ons gerust te stellen door ons eraan te herinneren dat 30 jaar geleden, met Pinksteren 1994, de Amicale zijn allereerste RIPL organiseerde. Je zult op pagina lezen dat het resultaat de meest optimistische verwachtingen heeft overtroffen.

Er wordt vaak gezegd dat degenen die de geschiedenis niet kennen, gedoemd zijn om de fouten uit het verleden te herhalen. Ik zou eerder een positievere draai willen geven aan deze les door te stellen dat degenen die de geschiedenis kennen (*en jullie kennen allemaal de geschiedenis van de Amicale*) zichzelf de kans geven om de goede ervaringen van weleer opnieuw te beleven.

In 1994 was de RIPL prachtig. Dat zal het ook zijn in 2024.

Deze huidige Flat Twin is anders dan de vorige omdat het minder artikelen bevat, maar ze zijn langer, vooral de rubriek "een man, een Panhard" gebaseerd op de fotoboeken van de heer Michel Choffray, die nooit lid is geweest van de Amicale maar wiens vader en grootvader tussen 1920 en 1967 meerdere Panhard-auto's in hun bezit hadden en bestuurden.

We zijn de heer Choffray zeer dankbaar voor deze unieke documenten die tal van aspecten onthullen die verband houden met het dagelijks rijden met een auto van het oudste merk in het dagelijks leven. Dit moedigt me aan om nooit beschaamd te zijn over je kwaliteit als Panhard-liefhebber, maar integendeel, om er duidelijk voor uit te komen. Misschien zal iemand dan naar je toe komen om te vertellen dat zijn vader een 17 had waar hij zeer tevreden over was, of dat zijn oom een Dyna had waarmee hij een wedstrijd heeft gewonnen.

Vraag hem dan of hij herinneringen (foto's, documenten, rekeningen, enz.) heeft en of hij ermee akkoord zou gaan dat deze in de Flat Twin worden gepubliceerd, zodat onze leden ervan kunnen profiteren.

Je zult merken dat we ook de rubriek "echo's en nieuws" hebben herstart, die vroeger verscheen in eerdere nummers van de Flat Twin. Helaas is het een trieste gebeurtenis die we moeten noemen, namelijk het overlijden van een overtuigde Panhard-liefhebber die tot aan zijn sterfbed zijn toewijding aan het oudste merk bleef belijden.

rubrique pourrait également servir à informer nos membres de tous les événements heureux qui vous touchent : mariage, agrandissement de la famille, obtention d'un prix quelconque, changement de profession, achat d'une Panhard etc... A moins que vous ne préférerez communiquer via notre autre nouvelle rubrique « courrier des lecteurs » que Pierre inaugure dans le présent numéro... A vous de choisir !

Peu importe le canal, l'essentiel est que vous vous sentiez libres d'informer Flat Twin de tout ce qui vous paraît de nature à intéresser l'Amicale, et ce en faisant parvenir votre ou vos contribution(s) écrite(s) à l'adresse mail : hubert.dewasseige@gmail.com.

Enfin, avant de céder la page à « Actualités Panhard », je voudrais attirer votre attention sur l'article sur la Dynavia 2 qui me paraît poignant à deux titres : c'est le tout dernier article connu de Bernard sur une voiture de la marque doyenne et il traite d'une voiture mythique unique dont on ne sait pas ce qu'elle est devenue. La preuve formelle de sa disparition n'a jamais été rapportée et Bernard a toujours caressé le rêve de la retrouver un jour...

Hubert de Wasseige

Maar deze rubriek kan ook worden gebruikt om onze leden op de hoogte te stellen van alle gelukkige gebeurtenissen die u aangaan: huwelijk, uitbreiding van de familie, het winnen van een prijs, verandering van beroep, aankoop van een Panhard, enzovoort... Tenzij je de voorkeur geeft aan communicatie via onze nieuwe rubriek "lezerspost", die Pierre in dit nummer introduceert... De keuze is aan jou!

Het maakt niet uit via welk kanaal, het belangrijkste is dat je je vrij voelt om Flat Twin te informeren over alles wat je de Amicale interessant lijkt, en dit door je geschreven bijdrage(s) naar de volgende e-mailadres te sturen: hubert.dewasseige@gmail.com.

Voordat ik de pagina bijvoeg aan "Panhard actualiteiten", zou ik ten slotte uw aandacht willen vestigen op het artikel over de Dynavia 2 dat mij in twee opzichten aangrijpend lijkt: het is het allerlaatste bekende artikel van Bernard over een auto van Panhard en het gaat over een unieke legendarische auto waarvan we niet weten wat er van geworden is... Formeel bewijs van haar verdwijning werd nooit gerapporteerd en Bernard koesterde altijd de droom haar ooit terug te vinden...

Hubert de Wasseige



ACTUALITES PANHARD - PANHARD IN DE AKTUALITEIT

Par Bernard Vermeyleylen de 1924 à 1964 (*il s'agit d'une compilation des rubriques parues à la page 5 du Flat-Twin n°42 du deuxième trimestre 1994 et aux pages 6 et 7 du Flat-Twin n°80 du deuxième trimestre 2004*).

Par Hubert de Wasseige de 1984 à 2014.

Door Bernard Vermeyleylen van 1924 tot 1964 (*het betreft een compilatie van de rubrieken die verschenen zijn op pagina 5 van de Flat-Twin nr. 42 van het tweede kwartaal van 1994 en op pagina's 6 en 7 van de Flat-Twin nr. 80 van het tweede kwartaal van 2004*).

Door Hubert de Wasseige van 1984 tot 2014.

IL Y A 120 ANS – 120 JAAR GELEDEN

La bonne saison voit fleurir les compétitions nautiques et la marque s'y distingue de nombreuses fois, surtout avec « La Rapée III » à coque Tellier et moteur BS24L de 35 CV (7360 cm³) qui s'est classé premier dans toutes les courses auxquelles il a pris part : le Meeting de Monaco le 5 avril, le Course du kilomètre et du mille le 12 avril, à Meulan le 12 juin...

Du côté des compétitions automobiles, le résultat est plus mitigé : au mois de mai, lors des éliminatoires de la Coupe Gordon-Bennett, la voiture de Teste, qui arbore un nouveau radiateur en coupe-vent, connaît de gros problèmes de surchauffe.

Het goede seizoen ziet de bloei van zeilwedstrijden en het merk onderscheidt zich daarbij vele malen, vooral met "La Rapée III" met een Tellier romp en een BS24L-motor van 35 pk (7360 cm³) die eerste werd in alle races waaraan hij deelnam: de Monaco Meeting op 5 april, de Kilometer- en Mijlrace op 12 april, in Meulan op 12 juni...

Wat betreft autosport is het resultaat meer gemengd: in mei, tijdens de kwalificaties van de Gordon-Bennett Cup, ondervindt de Teste-auto, met een nieuwe windscherpradiator, ernstige oververhittingsproblemen.

IL Y A 100 ANS – 100 JAAR GELEDEN

Le 13 juin 1924, une nouvelle 10 CV type X47 est présentée aux Mines. Ce modèle, qui ne succèdera à la toute récente 10 CV type X44 qu'en fin d'année, se distingue surtout par son moteur SK4C4 de 1480 cm³ (*contre 1390 cm³ pour la X44*), cylindrée obtenue par augmentation de l'alésage porté de 65 à 67 mm, la course restant à 105 mm. Vers la même époque, le bureau d'études expérimente un prototype d'automitrailleuse sur châssis 20 CV à moteur sans soupapes type SK4F2 de 4845 cm³, qui reçoit la désignation X48, bien qu'il ne soit pas présenté aux Mines.

Op 13 juni 1924 wordt een nieuw type X47 van 10 pk gepresenteerd bij de Mines. Dit model, dat de recente X44 van 10 pk pas aan het eind van het jaar zal opvolgen, onderscheidt zich vooral door zijn SK4C4-motor van 1480 cm³ (*tegenover 1390 cm³ voor de X44*), cilinderinhoud verkregen door vergroting van de boring van 65 naar 67 mm, met de slag die op 105 mm blijft. Rond dezelfde tijd experimenteert de ontwerpafdeling met een prototype van een pantserwagen op een 20 pk-chassis met een kleppenloze motor van het type SK4F2 van 4845 cm³, dat de aanduiding X48 krijgt, hoewel het niet bij de Mines wordt gepresenteerd.

IL Y A 90 ANS – 90 JAAR GELEDEN

Le gazogène est maintenant proposé depuis près de dix ans sur les utilitaires, mais il n'avait pas encore été monté sur les voitures de tourisme. C'est l'organisation du Concours national de gazogènes, fin juin, qui a incité à modifier une berline 6 CS Spécial pour y installer un tel appareil. L'ensemble, placé à l'arrière, a été dissimulé sous un carénage qui contraste avec les formes de la voiture mais évite de la faire passer pour une usine à gaz ambulante ; son moteur est un nouveau 16 CV de 2861 cm³ (type SK6C7) qui doit entrer en production à l'automne. Le prototype à gazogène (type X75) remporte le Grand prix offert par le ministère de l'Agriculture, avec une consommation

De gasgenerator wordt nu al bijna tien jaar aangeboden op bedrijfsvoertuigen, maar was nog niet op toerwagens gemonteerd. De organisatie van de nationale gasgeneratorwedstrijd eind juni heeft ertoe geleid dat een speciale 6 CS sedan is aangepast om zo'n apparaat te installeren. Het geheel, aan de achterkant geplaatst, is verborgen onder een bekleding die contrasteert met de vormen van de auto, maar vermijdt dat het eruitziet als een rondrijdende gasfabriek; zijn motor is een nieuwe 16 pk van 2861 cm³ (type SK6C7) die in de herfst in productie moet gaan. Het gasgeneratorprototype (type X75) wint de Grand Prix aangeboden door het ministerie van

moyenne de 16 kg de charbon de bois au 100 km.

Sur un autre plan, la 35 CV des records reprend du service le 18 mai aux mains d'Eyston et Froy, pour récupérer les records battus par une Auto-Union sur le circuit de l'Avus. Elle s'adjuge six nouveaux records, notamment ceux des trois et six heures.

Landbouw, met een gemiddeld verbruik van 16 kg houtskool per 100 km.

Op een ander vlak wordt de 35 pk recordauto op 18 mei opnieuw ingezet door Eyston en Froy, om de records die door een Auto-Union op het Avus-circuit zijn verbroken, te heroveren. Hij behaalt zes nieuwe records, waaronder die van drie en zes uur.

IL Y A 70 ANS – 70 JAAR GELEDEN

Première modification au mois de juin pour la nouvelle Dyna Z1, dont la production monte progressivement en cadence : les portes avant reçoivent des déflecteurs, les jantes sont légèrement modifiées et une languette de réglage apparaît sous les phares. Le cabriolet Junior n'est pas en reste : au mois de mai, il hérite des monogrammes de capot de la Dyna Z, puis, quelques semaines plus tard, de son volant.

Le printemps 1954 est marqué – comme d'habitude, pourrait-on dire – par de nombreuses victoires du flat-twin en compétition : victoires de catégorie le 4 avril, au Tour de Sicile (René Cotton), au 12 heures de Huy, au rallye de Châteaudun (Blanchet) ou aux coupes de vitesse à Montlhéry, et au Circuit de Nîmes le 11 avril ; au 7ème Rallye du Soleil-Cannes, c'est un Junior qui remporte la catégorie jusqu'à 1600 cm³, le 16 avril.

Un peu plus tard, plusieurs victoires de catégorie sont remportées au Rallye de Nantes, puis à la Coupe de Paris. Au circuit des Ardennes, on note une victoire au général ; victoires de catégorie encore aux célèbres Mille Miglia (Faure-Storez sur DB Allemano), au Rallye de Sablé-Solesmes (8 victoires de catégorie), au Rallye de Saint-Quentin (Deheul sur Rafale), aux Rallyes de Laval, d'Orange, de l'Armagnac, au Grand Prix des Voitures de Série à Francorchamps (Welter suivi de Gosselin, tous deux sur Dyna 54), au Circuit d'Orléans, au Bol d'Or, au Rallye Jeanne d'Arc... tout cela, et bien d'autres encore, pour le seul mois de mai.

En juin, ça continue, avec des victoires aux 12 Heures d'Hyères, au Rallye du Dauphiné...

Aux 24 heures du Mans, la barquette DB 750 cm³ de Bonnet-Bayol s'adjuge l'indice de performance...

Eerste wijziging in juni voor de nieuwe Dyna Z1, waarvan de productie geleidelijk toeneemt: de voorportieren krijgen deflectorplaten, de velgen worden licht gewijzigd en er verschijnt een afstelsleuf onder de koplampen. De Junior cabriolet blijft niet achter: in mei krijgt hij de motorkapmonogrammen van de Dyna Z, en enkele weken later, zijn stuur.

Lente 1954 wordt - zoals gewoonlijk, zou men kunnen zeggen - gekenmerkt door talrijke overwinningen van de flat-twin in de competitie: categorie-overwinningen op 4 april, in de Tour de Sicile (René Cotton), bij de 12 uur van Huy, in de rally van Châteaudun (Blanchet) of bij de snelheidswedstrijden in Montlhéry, en op het Circuit de Nîmes op 11 april; in de 7de Rally van de Zon-Cannes wint een Junior de categorie tot 1600 cm³, op 16 april.

Iets later worden er meerdere categorie-overwinningen behaald in de Rally van Nantes, en daarna in de Coupe de Paris. Op het circuit van de Ardennen wordt een algemene overwinning genoteerd; nog steeds categorie-overwinningen in de beroemde Mille Miglia (Faure-Storez op DB Allemano), in de Rally van Sablé-Solesmes (8 categorie-overwinningen), in de Rally van Saint-Quentin (Deheul op Rafale), in de Rallyes van Laval, Orange, Armagnac, in de Grand Prix des Voitures de Série in Francorchamps (Welter gevolgd door Gosselin, beiden op Dyna 54), op het Circuit d'Orléans, de Bol d'Or, de Rallye Jeanne d'Arc... dit alles, en nog veel meer, alleen al in de maand mei.

In juni gaat het verder, met overwinningen in de 12 uur van Hyères, in de Rally van de Dauphiné...

Bij de 24 uur van Le Mans wint de DB 750 cm³ van Bonnet-Bayol de prestatie-index...

IL Y A 60 ANS – 60 JAAR GELEDEN

Au mois de juin 1964, Panhard prend part pour la dernière fois aux 24 Heures du Mans en alignant deux CD à compresseur dotées d'une carrosserie spéciale très profilée. Pas de chance pour la marque doyenne pour ses adieux à la compétition mancelle, puisque les

In juni 1964 neemt Panhard voor de laatste keer deel aan de 24 uur van Le Mans door twee CD's met compressor en een zeer gestroomlijnde carrosserie op te stellen. Geen geluk voor het oudste merk bij zijn afscheid van de Le Mans-competitie, aangezien de

deux voitures engagées doivent abandonner. De leur côté, les PTT ont adopté la fourgonnette PL 17 type F50, dans une version à deux glaces latérales par côté et à portes arrière verticales. Un contingent de 36 véhicules est livré au printemps, à destination des principaux centres de tri et pour l'entretien des lignes à grande distance.

twee ingeschreven auto's moeten opgeven. Aan de andere kant hebben de PTT de bestelwagen PL 17 type F50 aangenomen, in een versie met twee zijruiten per kant en verticale achterdeuren. Een contingent van 36 voertuigen wordt in het voorjaar geleverd aan de belangrijkste sorteercentra en voor het onderhoud van langeafstandsroutes.

IL Y A 40 ANS – 40 JAAR GELEDEN

Le 2ème trimestre de 1984, quelques mois après sa création, l'Amicale Panhard de Belgique commence à trouver son rythme. Les membres se retrouvent chaque dernier vendredi du mois à 20 heures à la « Kin Tavern », soit les 27 avril, 25 mai et 22 juin. Le 20 mai, dans la région de Roulers, s'est déroulé le premier rallye de l'Amicale, organisé par Julien Vandenbulcke (voir le Flat-Twin n° 120, page 29). Enfin, début avril 1984 paraît le Flat-Twin n°2 couvrant le second trimestre. Bernard expose en page 3 un tableau reprenant par type et par province toutes les Panhard encore immatriculées en Belgique le 1^{er} août 1982 : il y en avait alors 429, la majorité étant des PL 17 ou 17 (249) et des Dyna (109). A la page 10, une liste des 23 membres en ordre de cotisation et leurs adresses.

Aux pages 9 et suivantes, Bernard entame une étude fouillée de la Dyna X intitulée « Petite Dyna, grande destinée », laquelle se prolongera jusqu'au numéro 3.

In het tweede kwartaal van 1984, enkele maanden na de oprichting, begint de Amicale Panhard van België zijn ritme te vinden. De leden komen elke laatste vrijdag van de maand om 20.00 uur bijeen in de "Kin Tavern", namelijk op 27 april, 25 mei en 22 juni. Op 20 mei vond de eerste rally van de Amicale plaats in de regio Roeselare, georganiseerd door Julien Vandenbulcke (zie de Flat-Twin nr. 120, pagina 29). Tot slot verscheen begin april 1984 de Flat-Twin nr. 2 die het tweede kwartaal beslaat. Bernard presenteert op pagina 3 een tabel met alle Panhards die op 1 augustus 1982 nog geregistreerd stonden in België, gesorteerd op type en provincie: er waren er toen 429, waarvan de meerderheid PL 17 of 17 (249) en Dyna (109) waren. Op pagina 10 staat een lijst van de 23 leden in orde met hun bijdrage en adressen.

Op pagina 9 en verder begint Bernard een grondige studie van de Dyna X getiteld "Kleine Dyna, groot lot", die zal doorgaan tot nummer 3.

IL Y A 30 ANS – 30 JAAR GELEDEN

Dans l'éditorial du Flat-Twin n° 42 paru au début du deuxième trimestre 1984, on devine toute la frénésie et l'excitation générées par le premier RIPL organisé par l'Amicale et prévu le week-end des 21, 22 et 23 mai 1994.

Il apparaît du compte rendu de cet évènement mémorable paru dans le Flat-Twin suivant n° 43 que ce rassemblement a dépassé les attentes les plus audacieuses puisque si 50 voitures étaient espérées, ce sont finalement 80 Panhard (donc 60 % de plus) qui se rendront à Anhée pour fêter les 10 années d'existence de l'Amicale, parmi lesquelles de nombreux cabriolets (c'était d'ailleurs le thème du rassemblement).

La presse en a fait ses choux gras puisque le Vers l'Avenir y a consacré un long article signé Freddy Gillain dans son édition du mercredi 25 mai 1994 et un entrefilet signé M. Motte a été glissé dans le journal « Le Mosan » du 17 juin 1994.

Et, cerise sur le gâteau (d'anniversaire), les prévisions météorologiques peu encourageantes (la RTBF annonçait des pluies suivies d'averses) ne se sont pas réalisées puisque les précipitations se sont arrêtées

In het editoriaal van Flat-Twin nr. 42, uitgebracht aan het begin van het tweede kwartaal van 1984, voel je de opwinding en spanning die werden gegenereerd door de eerste RIPL georganiseerd door de Amicale en gepland voor het weekend van 21, 22 en 23 mei 1994.

Uit het verslag van dit gedenkwaardige evenement in de daaropvolgende Flat-Twin nr. 43 blijkt dat deze bijeenkomst de stoutste verwachtingen heeft overtroffen. Als er aanvankelijk op 50 auto's werd gehoopt, kwamen er uiteindelijk 80 Panhards (dus 60% meer) naar Anhée om de 10-jarige jubileum van de Amicale te vieren, waaronder veel cabriolets (het thema van de bijeenkomst).

De pers heeft er uitgebreid aandacht aan besteed, met een lang artikel van Freddy Gillain in de Vers l'Avenir van woensdag 25 mei 1994 en een kort stukje van M. Motte in het "Le Mosan" van 17 juni 1994.

En als klap op de vuurpijl (van het jubileum) zijn de weersvoorspellingen, die weinig hoopvol waren (de RTBF voorspelde regen gevolgd door buien), niet uitgekomen, aangezien de neerslag stopte op zaterdag na de maaltijd en de lucht opklaarde, met zelfs wat

samedi après le repas et le ciel s'est dégagé, laissant même passer quelques rayons de soleil et cette météo s'est prolongée en s'amplifiant jusques dimanche.

zonnestrallen die doorkwamen, en dit weer hield aan en verbeterde zich tot zondag.



RIPL 1994 Anhée

Nos lecteurs attentifs se souviendront certainement de l'agitation qui s'est emparée de Benoît enfant le jour où il a accompagné son père pour prendre livraison d'une PL 17 flambant neuve chez le concessionnaire Citroën de la place Dailly. Environ trente ans plus tard, de pareilles émotions ont eu raison du sommeil de François, le fils de Benoît, qui n'a pas dormi la nuit précédant leur participation aux 24 heures Panhard de Dreux le week-end des 16 et 17 avril 1994 (photos prises par François à 9 ans).

Onze attente lezers herinneren zich zeker de opwindende gebeurtenissen die Benoît als kind overviel toen hij zijn vader vergezeld om een gloednieuwe PL 17 op te halen bij de Citroën-dealer op de Place Dailly. Ongeveer dertig jaar later hadden vergelijkbare emoties de overhand bij François, de zoon van Benoît, die niet sliep de nacht voor hun deelname aan de 24 uur van Panhard in Dreux op het weekend van 16 en 17 april 1994 (foto's gemaakt door François op 9).



Mais tous ces événements palpitants n'ont pas empêché Bernard de nous confectionner un Flat-Twin n°42 aussi fouillé, détaillé et illustré que d'habitude, et je pense aux pages 22 à 36 (14 pages !) consacrées aux voitures sportives de marque Callista et Arista mues par une mécanique Panhard, de bien jolies réalisations

Maar al deze opwindende gebeurtenissen hebben Bernard er niet van weerhouden om een even grondige, gedetailleerde en geïllustreerde Flat-Twin nr. 42 samen te stellen als gewoonlijk, met name pagina's 22 tot 36 (14 pagina's!) gewijd aan sportwagens van het merk Callista en Arista

dont la diffusion fut malheureusement trop restreinte et dont il subsiste peu d'exemplaires.

Et comme cela ne suffisait pas, Bernard nous livre une analyse méticuleuse de trois pages (pages 16 à 18) de tous les catalogues consacrés aux breaks 17. Si la famille s'agrandit et que vous vous sentez trop à l'étroit dans votre berline 17, vous savez ce qu'il vous reste à faire.



aangedreven door Panhard-motoren, mooie creaties waarvan de verspreiding helaas te beperkt was en waarvan weinig exemplaren over zijn. En alsof dat nog niet genoeg was, geeft Bernard ons een zorgvuldige analyse van drie pagina's (pagina's 16 tot 18) van alle catalogi gewijd aan de 17 break. Als het gezin groter wordt en je je te krap voelt in je 17 sedan, weet je wat je moet doen.



Enfin, pour clore ce volet relatif au Flat-Twin n° 42, je vais vous poser une question : avez-vous un jour vu Bernard se fâcher ? Personnellement, je l'ai fréquenté à de nombreuses reprises pendant plus de trente ans et la réponse est non. Mais c'est arrivé et si vous ne me croyez pas, prenez le Flat-Twin n° 42, à la page 7, sous le titre « un nouveau livre consacré à Panhard ».

Vous y lirez une critique acerbe d'un ouvrage traitant des Panhard, dont nous tairons le nom et l'auteur, et qui aborde le sujet sans la rigueur de Bernard qui, après y avoir décelé une centaine d'erreurs, regrette que « des personnes non averties vont se servir de ce livre comme référence et colporteront contre-vérités et erreurs qui s'y trouvent. C'est proprement désastreux ».

Quand vous entendrez une personne raconter des inepties au sujet des Panhard, vous saurez d'où cela vient.

Tot slot, om dit onderdeel met betrekking tot Flat-Twin nr. 42 af te sluiten, stel ik je een vraag: heb je Bernard ooit boos gezien? Persoonlijk heb ik hem gedurende meer dan dertig jaar talloze keren ontmoet en het antwoord is nee. Maar het is gebeurd, en als je me niet gelooft, pak dan Flat-Twin nr. 42 erbij, op pagina 7, onder de titel "een nieuw boek gewijd aan Panhard".

Daar lees je een scherpe kritiek op een werk over Panhard, waarvan we de naam en de auteur zullen verzwijgen, en dat het onderwerp benadert zonder de nauwkeurigheid van Bernard. Na het ontdekken van ongeveer honderd fouten betreurt hij dat "onervaren personen dit boek als referentie zullen gebruiken en onwaarheden en fouten zullen verspreiden die erin staan.

Het is echt rampzalig." Dus als je iemand onzin hoort vertellen over Panhard, weet je waar het vandaan komt.

IL Y A 20 ANS – 20 JAAR GELEDEN

Vous arrive-t-il de vous poser des questions au sujet des utilitaires Dyna K ? Eh bien, cet été, ce fut mon cas car dans le stock de pièces et de voitures cédées à l'Amicale par un ancien membre se trouvait un tel véhicule dans un état paraissant restaurable. Que n'aie-je eu le réflexe de me précipiter sur le Flat-Twin n° 80 couvrant la période de mai à août 2004 où Bernard nous propose une étude des plus approfondies sur ce modèle, laquelle est illustrée par de nombreux documents d'époque et pas moins de 17 tableaux décortiquant la production sous tous les paramètres et critères possibles.



Sinon, à côté des rubriques habituelles (actualités, palmarès Panhard, Panhard à l'honneur, Panhard à la carte etc...), un compte rendu détaillé de l'AG de 2003 et la dernière leçon du Professeur Sputael sur la restauration d'un moteur de Panhard.

Komt het wel eens voor dat u vragen heeft over de bedrijfsvoertuigen Dyna K? Nou, deze zomer was dat bij mij het geval, want in de voorraad onderdelen en auto's die door een voormalig lid aan de Amicale zijn geschonken, bevond zich zo'n voertuig in een schijnbaar herstelbare staat. Wat had ik graag het initiatief genomen om de Flat-Twin nr. 80 te raadplegen die de periode van mei tot augustus 2004 beslaat, waar Bernard ons een zeer diepgaande studie over dit model voorstelt, geïllustreerd met talrijke documenten uit die tijd en niet minder dan 17 tabellen die de productie in alle mogelijke parameters en criteria ontrafelen.



Afgezien daarvan, naast de gebruikelijke rubrieken (nieuws, Panhard-ranglijsten, Panhard in de schijnwerpers, Panhard op bestelling, enz.), is er een gedetailleerd verslag van de algemene vergadering van 2003 en de laatste les van Professor Sputael over de restauratie van een Panhard-motor.

IL Y A 10 ANS – 10 JAAR GELEDEN.

Au printemps 2014, l'Amicale a trente ans et 113 numéros de Flat-Twin a son actif. On pourrait légitimement croire que tout a été dit sur les Panhard mais c'est mal connaître Bernard qui nous a concocté un numéro 114 exceptionnel imprimé au mois de mai sur les imprimeries du membre de l'Amicale Claude Loits à Hoeilaart.

Il s'agit en fait d'une luxueuse brochure de 144 pages en couleur entièrement consacrée à la Dyna Z1 dont plus de 39.000 exemplaires ont été assemblés de 1953 au 4 mai 1956.

Cet ouvrage, intégralement rédigé dans les trois langues nationales, aborde les multiples facettes de cette brillante voiture fabriquée en aluminium (le contexte, la conception, les prototypes, le lancement commercial etc...) en s'appuyant la plupart du temps sur des illustrations ou des documents d'époque inédits trouvés par l'auteur lorsqu'il a étudié les

In het voorjaar van 2014 vierde de Amicale haar dertigjarig bestaan en had ze 113 nummers van Flat-Twin geproduceerd. Men zou terecht kunnen denken dat alles al gezegd is over de Panhard, maar dat is niet weten wie Bernard is, die voor ons een uitzonderlijk nummer 114 heeft samengesteld, gedrukt in mei bij de drukkerij van Amicale-lid Claude Loits in Hoeilaart.

Het betreft eigenlijk een luxe brochure van 144 pagina's in kleur, volledig gewijd aan de Dyna Z1, waarvan meer dan 39.000 exemplaren zijn geassembleerd van 1953 tot 4 mei 1956.

Dit werk, volledig geschreven in de drie nationale talen, behandelt de vele facetten van deze schitterende auto gemaakt van aluminium (de context, het ontwerp, de prototypes, de commerciële lancering, enz.), meestal gebaseerd op illustraties of ongepubliceerde documenten uit die tijd die de auteur vond toen hij de archieven van de fabrikant in

archives du constructeur à Mulhouse.

Bernard a ainsi pu mettre la main sur tous les avis de facturation émis par l'usine pour la production de chaque véhicule, soit près de 40.000 documents examinés un par un. Un travail de titan et de moine mais le résultat est un opus incontournable sur le sujet qui n'est pas épuisé pour autant car il donne envie d'en savoir plus et de continuer les investigations sur cette fascinante voiture dont les performances en 1954 lui permettraient de s'insérer sans problèmes dans la circulation d'aujourd'hui.

Malheureusement, elle était vendue à perte et la page 123 donne une explication : le coût de revient avait été calculé sur base d'une reprise par Chausson des chutes d'aluminium à un prix supérieur à celui qui sera finalement payé.

Mais d'où vient l'erreur ? Le Service comptable se serait trompé ? Ou bien y aurait-il eu un malentendu entre Chausson et Panhard ? Si vous connaissez un étudiant en comptabilité, en histoire automobile ou en gestion d'entreprises à la recherche d'un thème pour un mémoire de fin d'études, en voici un !

Mulhouse bestudeerde.

Bernard heeft zo toegang gekregen tot alle factureringsinformatie die door de fabriek is verstrekt voor de productie van elk voertuig, wat neerkomt op bijna 40.000 documenten die één voor één zijn onderzocht. Een titanen- en monnikenwerk, maar het resultaat is een onmisbaar werk over het onderwerp dat nog niet uitgeput is, omdat het de wens wekt om meer te weten en het onderzoek naar deze fascinerende auto voort te zetten, waarvan de prestaties in 1954 haar zonder problemen in het huidige verkeer zouden laten passen.

Helaas werd ze met verlies verkocht, en pagina 123 geeft een verklaring: de kostprijs was berekend op basis van het overnemen door Chausson van de aluminiumresten tegen een hogere prijs dan uiteindelijk betaald zou worden.

Maar waar komt de fout vandaan? Heeft de boekhoudafdeling zich vergist? Of is er een misverstand geweest tussen Chausson en Panhard? Als u een student kent in boekhouding, autohistorie of bedrijfsbeheer die op zoek is naar een onderwerp voor een eindschrijft, dan is dit er een!

LA DYNA Z1 A 60 ANS

*TOUS LES SECRETS D'UNE
REVOLUTIONNAIRE*

DE DYNA Z1 WORDT 60

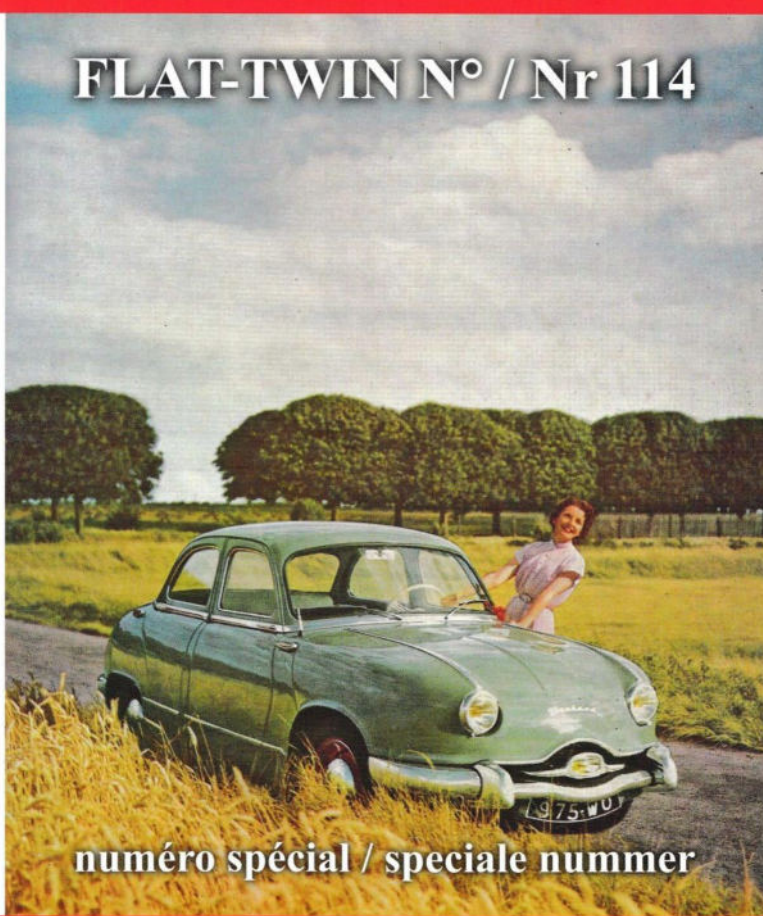
*ALLE GEHEIMEN VAN EEN
REVOLUTIONAIR ONTWERP !*

60 JAHRE DYNA Z1

*ALLE GEHEIMNISSE EINER
REVOLUTIONÄRIN*



FLAT-TWIN N° / Nr 114



numéro spécial / speciale nummer

COURRIER DES LECTEURS – BRIEVEN VAN DE LEZERS

Velen van jullie hebben positief gereageerd op de hervatting van de uitzending van de Flat Twin sinds 1 juli. Wij danken u voor uw aanmoediging, die ons diep heeft geraakt. Pierre Van Boeckel die, laten we niet vergeten, een van de stichtende leden van de Amicale is sinds hij op vrijdag 9 december 1983 aanwezig was in de "Kin Taverne", schreef ons op 17 januari 2024 om zijn observaties over de laatste Flat Twin 121 te delen. We geven hieronder zijn brief volledig weer en nodigen u uit om niet te aarzelen om te doen zoals Pierre deed en ons te schrijven als u commentaar wilt geven op een artikel of gewoon nuttige informatie wilt delen.

De PL17 is zeker een wagen die niemand onverschillig laat. Zelfs in zijn tijd lachte de ene met het "tweetaktgekletter" (nvdv: van de viertaktmotor???) en de rare ronde vormgeving, terwijl de andere in de wolken was met de voortreffelijke prestaties en het ruime interieur.

Maar de ene vreesde zeker ook de mechanische problemen (vooral bij de eerste en slecht onderhouden Dyna Z modellen) terwijl de andere (met 'n correct onderhouden Panhard) overtuigd was van nooit nog met een andere wagen te zullen willen rijden. Het probleem voor de Panhards was dat ze dikwijls niet bij de gepaste klanten terechtkwamen en ook in meerdere garages niet met de gepaste zorg werden onderhouden.

En ook vandaag nog zijn er zij die het ganse jaar door met hun tweepitter van de ene meeting naar de andere RIPL rijden, terwijl anderen een betaalbare oldtimer kopen die destijds dan toch meermaals heeft geschitterd in le Mans en de Monte Carlo. We gaan nu niemand veroordelen maar in elk geval zullen zij die niet tijdig hun "platinnekes" vervangen niet ver geraken en dan hun wagen vervloeken. Een Panhard heeft geen grillen en is niet delikaat als hij maar met de nodige zorg en deskundig wordt onderhouden.

Op dat vlak is Julien Van Den Bulcke een voorbeeld, zijn belgische vrienden noemen hem zelfs "Dokter Panhard". Hij rijdt nu al 25 jaar in Panhard, gebruikt steeds een aangepaste motorolie, en zijn cabriolet PL17 tigre 1962 is ongetwijfeld de mooiste die vandaag rondrijdt.

Terloops melden we hier nog dat de belgische carrosserie Albert d'Ieteren (met een prototype cabriolet Dyna) aan de oorsprong ligt van de PL17 cabriolet die dan uiteindelijk door de avenue d'Ivry werd gecommmercialiseerd.

We danken Pierre voor deze relevante opmerkingen die elke eigenaar van Panhard nooit uit het oog mag verliezen.

Vous avez été nombreux à réagir positivement suite à la reprise de la diffusion du Flat Twin depuis le 1^{er} juillet dernier. Nous vous remercions pour vos encouragements qui nous ont beaucoup touchés. Pierre Van Boeckel qui, rappelons-le, est un des membres fondateurs de l'Amicale puisqu'il était présent au « Kin Tavern » le vendredi 9 décembre 1983, nous a écrit le 17 janvier 2024 pour nous faire part de ses observations à propos du dernier Flat Twin 121. Nous reproduisons ci-dessous intégralement sa missive en vous invitant à ne pas hésiter à faire comme Pierre et à nous écrire si vous souhaitez commenter un article ou tout simplement communiquer des renseignements utiles.

La PL17 est assurément une voiture qui ne laisse personne indifférent. Même à l'époque, les uns se moquaient de ses pétarades de deux temps (savaient-ils que le flat-twin est un quatre temps ?) et de sa silhouette étrangement ronde, tandis que les autres¹ ne tarissaient pas d'éloges pour ses performances exceptionnelles et son vaste espace intérieur.

Mais les premiers redoutaient sûrement les problèmes mécaniques (surtout avec les premières Dyna Z quand elles étaient mal entretenues) alors que les seconds étaient convaincus qu'ils ne voudraient jamais conduire un véhicule d'une autre marque. Le problème avec les Panhard, c'est qu'elles tombaient souvent dans de mauvaises mains et que la plupart des garagistes ne leur procuraient pas les soins et l'entretien appropriés.

Aujourd'hui encore il y a d'un côté ceux qui circulent toute l'année, de meeting à RIPL avec leur PL tandis que d'autres n'y voient qu'un Oldtimer bon marché, sans réaliser que la Panhard s'est illustrée à plusieurs reprises sur les circuits du Mans et de Monte-Carlo. Nous ne jugerons personne mais ceux qui ne remplacent pas leurs vis platinées à temps n'iront de toute façon pas loin et puis ils critiqueront leur voiture. Une Panhard n'a pas de tares et n'est pas fragile quand elle reçoit les soins adéquats et est convenablement entretenue.

Sur ce point, Julien Van Den Bulcke a été exemplaire, ses amis belges l'appelant même « Docteur Panhard ». Il a circulé en Panhard pendant plus de 25 ans, a constamment utilisé la bonne huile et son cabriolet PL17 Tigre de l'année 1962 est sans doute le plus bel exemplaire connu aujourd'hui.

Nous en profitons pour signaler que le carrossier belge Albert d'Ieteren, avec son prototype de cabriolet Dyna, est à l'origine du cabriolet PL17 qui sera finalement commercialisé par l'avenue d'Ivry.

Nous remercions Pierre pour ces observations pertinentes que tout propriétaire de Panhard se doit de ne jamais perdre de vue.

1. Qui entretenaient leur Panhard correctement.

NIEUWS - ECHOS ET NOUVELLES

Met droefheid informeren wij u over de dood van Raymond Hufkens, broer van Ernest en eigenaar van een cabriolet PL17 die veel werd besproken in het artikel « de legende van de vier broers Hufkens » gepubliceerd in de Flat Twin 118 van het 3e kwartaal 2023.

We betuigen onze condoleances aan Ernest en aan alle leden van zijn uitgebreide familie en wensen hen veel moed om deze trieste beproeving te overwinnen.

U zult merken dat in de rouwbrief die we hieronder reproduceren, de gedrevenheid van de overleden Panhardist wordt vermeld.

C'est avec tristesse que nous vous informons du décès de Monsieur Raymond Hufkens, frère d'Ernest et propriétaire d'un cabriolet PL17 dont il a beaucoup été question dans l'article « la légende des quatre frères Hufkens » paru dans le Flat Twin 118 du 3^{ème} trimestre 2023.

Nous adressons à Ernest et à tous les membres de sa grande famille nos condoléances attristées et leur souhaitons beaucoup de courage pour surmonter cette triste épreuve.

Vous remarquerez que sur le faire part de décès que nous reproduisons ci-dessous, il est fait état de la qualité de panhardiste du défunt.

*Zich naar de omstandigheden schikken,
is de eigenschap van een wijs man.*



Omgeven door de zorg en vriendschap van zijn familie en vrienden
is van ons heengegaan

de Heer

Raymond Hufkens

gepassioneerd liefhebber Panhard

geboren te Berchem op 11 juni 1936
en in de priorij te Antwerpen overleden op 13 februari 2024,
voorzien van de laatste sacramenten
en de gebeden der stervenden.

De Begrafenis, waartoe u vriendelijk wordt uitgenodigd,
heeft plaats in de Kapel van het Allerheiligste Sacrament te Antwerpen, Hemelstraat 23
op **maandag 19 februari 2024 om 10.00 uur**.

Aansluitend leggen we Raymond te ruste
op de begraafplaats van Berchem.

Gelegenheid tot gebed of groeten in dezelfde priorij,
Hemelstraat 23, Antwerpen, waar hij ligt opgebaard, toegankelijk tot zondagavond 19 uur.
Liefst een klein seinje, 03 229 01 80, rekening houdend met de kerkelijke diensten aldaar.

Rozenkransgebed zal plaats vinden eveneens in de priorij,
in de kamer waar hij ligt opgebaard, op zondag 18 februari 2024 om 16 uur.

Gregoriaanse missen zullen opgedragen worden voor zijn zielerust.

Geen bloemen of kransen.

Rouwadres: Ernest Hufkens, Bredabaan 845, 2030 Brasschaat
Digitaal condoleren via www.michaeldeleu.be



LA PANHARD DYNAVIA À LA RECHERCHE DE L'EFFICACITÉ AÉRODYNAMIQUE

par Bernard Vermeylen

Depuis les débuts de l'industrie automobile, il y a plus de 130 ans, les formes des carrosseries ont beaucoup évolué. Dès les années 1900, certains chercheurs avaient compris que la résistance à l'air était l'obstacle le plus difficile à vaincre par la force motrice. Des formes plus fluides, scientifiquement étudiées, sont donc la meilleure réponse à cette question, avec pour résultat une forte amélioration des performances et une baisse de la consommation.

Pratiquement, il faut attendre les années 1930 pour voir les constructeurs adopter progressivement les carrosseries aérodynamiques en série.

Louis Bionier, directeur des Études Carrosserie chez Panhard & Levassor depuis 1929, s'est senti très vite concerné par cette problématique. Il est en effet passionné par la nature et passe de longues heures à observer les poissons et les oiseaux. Comme il le répète quand il donne des conférences sur le sujet : *« L'ingénieur et le styliste ont à leur disposition tout ce que la nature a créé pour eux à des fins bien déterminées. Il suffit donc de chercher... et de trouver ce dont ils ont besoin, afin qu'à leur tour ils puissent, au mieux, réaliser une création capable de répondre à toutes les fonctions demandées »*. La Dynamic lancée en 1936 est une première réponse à ces préoccupations. Mais il sent bien qu'il faut aller plus loin, et pendant la guerre, il étudie un véhicule aux formes beaucoup plus radicales, connu sous le nom de code « VP6 », dont les lignes très effilées font penser à une goutte d'eau. Cette première étude n'a existé que sous forme de maquette.

Avec la sortie de la petite Dyna, présentée en octobre 1946, Panhard abandonne les grandes voitures pour concentrer ses efforts sur un petit véhicule moderne et techniquement à la pointe, une traction avant à moteur bicylindre à plat refroidi par air de 610 cm³. C'est donc sur cette nouvelle base que Louis Bionier relance ses recherches en vue d'optimiser au maximum les

DE PANHARD DYNAVIA OP ZOEK NAAR AÉRODYNAMISCHE EFFICIËNTIE

doorar Bernard Vermeylen

Sinds de begindagen van de auto-industrie, meer dan 130 jaar geleden, zijn de vormen van carrosserieën aanzienlijk geëvolueerd. Al in de jaren 1900 begrepen sommige onderzoekers dat luchtweerstand het moeilijkste obstakel was om te overwinnen door aandrijfkracht. Meer gestroomlijnde, wetenschappelijk bestudeerde vormen zijn daarom het beste antwoord op deze kwestie, met als resultaat aanzienlijke verbeteringen in prestaties en een daling van het brandstofverbruik.

Praktisch gezien duurde het tot de jaren 1930 voordat autofabrikanten geleidelijk aan aerodynamische carrosserieën gingen gebruiken voor massaproductie.

Louis Bionier, directeur Carrosserieonderzoek bij Panhard & Levassor sinds 1929, voelde zich al snel betrokken bij deze problematiek. Hij was namelijk gepassioneerd door de natuur en bracht lange uren door met het observeren van vissen en vogels. Zoals hij herhaaldelijk benadrukte tijdens lezingen over het onderwerp: *"De ingenieur en de ontwerper hebben alles wat de ganze natuur ter beschikking voor hen heeft gecreëerd voor welbepaalde doeleinden. Het is dus alleen maar een kwestie van zoeken... en vinden wat ze nodig hebben, zodat ze op hun beurt een creatie kunnen maken die in staat is om aan alle vereiste functies te voldoen."* De Dynamic, gelanceerd in 1936, was een eerste antwoord op deze zorgen. Maar hij voelde dat er meer nodig was, en tijdens de oorlog bestudeerde hij een voertuig met veel radicalere vormen, bekend onder de codenaam "VP6", waarvan de zeer gestroomlijnde lijnen deden denken aan een waterdruppel. Deze eerste studie bestond alleen in de vorm van een model.

Met de introductie van de kleine Dyna, gepresenteerd in oktober 1946, verliet Panhard de grote auto's om zich te concentreren op een klein, modern en technisch geavanceerd voertuig, een voorwielaangedreven voertuig met een luchtgekoelde tweecilinder boxer-motor van 610 cm³. Het is dus op deze nieuwe basis dat Louis Bionier zijn onderzoek naar het

formes de carrosserie. Dans ce but, il a mis au point une technique originale, d'abord en collant des fils de laine sur les maquettes pour étudier le comportement des flux d'air, lors des tests en soufflerie à l'Institut aérotechnique de Saint-Cyr. Ensuite, la technique est perfectionnée : on utilise de petites girouettes fixées au moyen de ventouses en divers points de la carrosserie, ensuite filmées à différentes allures, avec ou sans vent latéral. La projection du film sur un écran quadrillé permet alors de déterminer les lignes de l'écoulement de l'air.

optimaliseren van carrosserievormen nieuw leven inblaast. Hiervoor ontwikkelde hij een originele techniek, eerst door wollen draden op de modellen te plakken om het gedrag van luchtstromen te bestuderen tijdens tests in de windtunnel van het Aërodynamisch Instituut van Saint-Cyr. Vervolgens werd de techniek verfijnd: kleine windvaantjes werden op verschillende punten van de carrosserie bevestigd met behulp van zuignappen en gefilmd bij verschillende snelheden, met of zonder zijwind. Door de film te projecteren op een gerasterd scherm konden de luchtstroomlijnen worden bepaald.



Le fruit de ces travaux est présenté sur le stand de la marque au Salon de l'automobile de Paris en octobre 1948. Son nom, « Dynavia » évoque à la fois la voiture de tourisme en production et l'aviation, autre domaine où l'aérodynamique est fondamentale. Après Paris, la Dynavia fait sensation au salon de Londres, puis à Bruxelles et Genève, en janvier et mars 1949. Selon le communiqué de presse, quatre axes sont à la base de l'étude de ce que l'on nomme aujourd'hui un *concept-car* :

1. Éviter au moteur des efforts non payants.
2. Donner à la mécanique l'habitacle requis par elle, mais en assurant une accessibilité totale.
3. Procurer à quatre passagers tout le confort possible, y compris la visibilité

Het resultaat van deze inspanningen werd gepresenteerd op de stand van het merk op de Autosalon van Parijs in oktober 1948. De naam ervan, "Dynavia", roept zowel de toerwagen in productie op als de luchtvaart, een ander gebied waar aerodynamica van essentieel belang is. Na Parijs maakte de Dynavia indruk op de autosalon van Londen, gevolgd door Brussel en Genève in januari en maart 1949. Volgens het persbericht zijn vier aandachtspunten de basis van de studie van wat vandaag de dag een concept-car wordt genoemd:

1. Geen onnodige belasting voor de motor.
2. De motor moet een vereiste ruimte en ook een volledige toegankelijkheid krijgen.
3. Het bieden van alle mogelijke comfort aan vier passagiers, inclusief volledig

intégrale.

4. Modeler des formes agréables à l'œil.

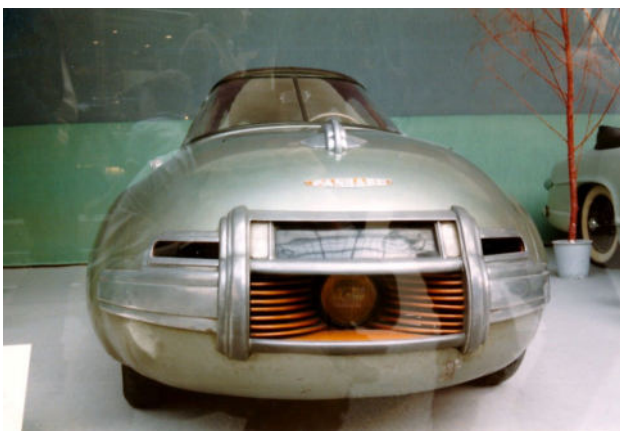
Le communiqué précise : « *La Dynavia a résolu ce difficile problème des formes, et donne le maximum d'économie, de sécurité et de confort dans la vitesse* ».

Il ajoute, non sans humour : « *Panhard a fait de la chirurgie esthétique, et lorsqu'on regarde la voiture de profil, ailes, radiateur et phares ont disparu* ».

La forme très profilée de la carrosserie n'est pas la seule caractéristique remarquable de la Dynavia. La carrosserie est construite en Duralinox (alliage d'aluminium), toute la proue se soulève, afin de dégager totalement l'accès à l'ensemble mécanique, et enfin, l'éclairage avant a fait l'objet d'une étude approfondie menée par Cibié : l'unique projecteur central formant antibrouillard sert pour l'éclairage de route, tandis que deux réflecteurs ellipsoïdes latéraux à faisceau plat, sortes 'd'ailes de lumière', doivent élargir la visibilité sans éblouir. Malheureusement, cette invention brevetée par Cibié en 1935 s'avère, pour diverses raisons, inapplicable sur une voiture de série.

Malgré tout, la conclusion du communiqué de presse est prophétique : « [on] lit l'avenir dans les lignes de la Dynavia. Loin d'être, mais avenir certain, et Panhard sera, encore, dans la circonstance, un précurseur ».

Cet avenir, c'est évidemment la Dyna 1954.



Pesant 650 kg, affichant un Cx (coefficient de traînée) de 0,17, soit un chiffre tout à fait remarquable, encore aujourd'hui, la Dynavia pointerait à 130 km/h, contre 100 km/h pour la

voiture.

4. Vormvormen die het oog prettig vindt

Het persbericht verduidelijkt: "*De Dynavia heeft dit moeilijke probleem van vormen opgelost en biedt maximale brandstofbesparing, veiligheid en comfort bij snelheid*".

Het voegt er met humor aan toe: "*Panhard heeft plastische chirurgie toegepast, en als je naar de auto van opzij kijkt, zijn de vleugels, de radiator en de koplampen verdwenen*".

De zeer gestroomlijnde vorm van de carrosserie is niet het enige opmerkelijke kenmerk van de Dynavia. De carrosserie is gebouwd van Duralinox (een aluminiumlegering), de hele voorkant kan omhoog worden geklapt om volledige toegang tot het mechaniek te bieden, en het voorlicht is onderworpen aan een grondig onderzoek door Cibié: de enkele centrale koplamp, die dient als mistlamp, wordt gebruikt voor de wegverlichting, terwijl twee ellipsoïde zijdelingse reflectoren met vlakke bundel, soorten 'lichtvleugels', het zicht moeten verbreden zonder te verblinden. Helaas bleek deze uitvinding (gepatenteerd door Cibié in 1935) voor verschillende redenen niet toepasbaar op een productieauto.

Ondanks alles is de conclusie van het persbericht profetisch: "[men] leest de toekomst in de lijnen van de Dynavia. Misschien een verre toekomst, maar een zekere toekomst, en Panhard zal, opnieuw, in deze omstandigheden, een voorloper zijn".

Deze toekomst is natuurlijk de Dyna 1954.



Met een gewicht van 650 kg, een Cx (luchtweerstandcoëfficiënt) van 0,17, wat een opmerkelijk cijfer is, zelfs vandaag de dag, zou de Dynavia 130 km/h kunnen bereiken,

Dyna X84 équipée du même moteur. En octobre 1948, lors d'un essai effectué sur le parcours Orléans-Vierzon à la moyenne de 106 km/h, la consommation mesurée était d'environ 5 litres aux 100 kilomètres.

Deux exemplaires ont été fabriqués, à l'usine Panhard d'Orléans : l'un plutôt destiné aux expositions : on la verra, après Paris, aux salons de Londres en octobre 1948, puis à ceux de Bruxelles (janvier 1949 et Genève (mars 1949). La Dynavia n° 2 sert aux essais.

La seule Dynavia survivante, celle vue dans les salons, est exposée toute l'année au musée de l'automobile de Mulhouse, est celle présentée au Salon Époqu'Auto 2023.

La seconde Dynavia et son histoire inédite

Quant à la Dynavia n° 2, qui a reçu la plaque d'identification n° 300.503, elle participe à une exposition aux Pays-Bas en 1950, avant d'être remotorisée par un moteur 4 CV Sprint.

Le 7 août 1951, une note interne précise que cette voiture se trouvant alors à la concession de la rue de la Tour à Paris doit être rapatriée à l'usine pour une mise au point au service des Expériences, puis subir une réfection de la peinture.

Sans doute pense-t-on déjà à la revendre, car, le 14 janvier 1952, le service commercial signale que la voiture doit être facturée pour un million de francs à la succursale de Toulouse, pour le compte d'un certain Lachasse, cette fois sous le n° de série 461.801, conforme à sa motorisation en 4 CV. Mais l'affaire ne se réalise finalement pas, et la voiture est alors vendue au garage Guérin, le célèbre concessionnaire Panhard de Grenoble, pour le prix de 700.000 francs, (*soit le prix d'une Dyna 4 CV découvrable neuve*). C'est Étienne de Valance¹, mais il n'a alors que 23 ans, et est employé au service commercial, qui est chargé de convoier la Dynavia par la route jusqu'à Grenoble.

tegenover 100 km/h voor de Dyna X84 met dezelfde motor. In oktober 1948, tijdens een test op het traject Orléans-Vierzon met een gemiddelde snelheid van 106 km/h, bedroeg het gemeten verbruik ongeveer 5 liter per 100 kilometer.

Twee exemplaren werden geproduceerd in de Panhard-fabriek van Orléans: Een eerder bedoeld voor tentoonstellingen: het zal na Parijs worden gezien in de salons van Londen in oktober 1948 en vervolgens in die van Brussel (januari 1949) en Genève (maart 1949). Dynavia # 2 is om te testen.

De enige overgebleven Dynavia, degene die op de salons te zien was, wordt het hele jaar door tentoongesteld in het automuseum van Mulhouse en werd tentoongesteld op de Salon Époqu'Auto 2023.

De 2de Dynavia en haar ongekeerde geschiedenis

De Dynavia nr. 2, die identificatieplaat nr. 300.503 kreeg, nam deel aan een tentoonstelling in Nederland in 1950, voordat ze werd voorzien van een 4 CV Sprint motor.

Op 7 augustus 1951 vermeldt een intern document dat deze auto, die destijds in de showroom aan de Rue de la Tour in Parijs stond, terug moet gebracht worden naar de fabriek voor afstelling bij de experimentele afdeling en vervolgens opnieuw moet worden geschilderd.

Waarschijnlijk denkt men er al aan om hem te verkopen, want op 14 januari 1952 meldt de verkoopafdeling dat de auto voor één miljoen frank moet worden gefactureerd aan de vestiging in Toulouse, namens een zekere Lachasse, dit keer onder serienummer 461.801, overeenkomstig zijn 4 CV-motor. Maar de deal gaat uiteindelijk niet door, en de auto wordt dan verkocht aan garage Guérin, de bekende Panhard-dealer in Grenoble, voor de prijs van 700.000 frank (*de prijs van een nieuwe 4 CV cabriolet*). Het was Étienne de Valance, destijds 23 jaar oud, en werkte op de commerciële afdeling, die verantwoordelijk was voor het vervoer van de Dynavia naar Grenoble.

1 Futur responsable de la compétition chez Panhard
Toekomstig hoofd van de competitie bij Panhard.

Pour lui permettre d'être utilisée régulièrement sur la route, la face avant a été modifiée afin d'installer deux projecteurs conventionnels.

De nouveaux témoignages permettent d'en savoir un peu plus sur cette voiture remarquable. Monsieur Guérin l'a utilisée dans le cadre familial pendant trois ans. Elle faisait souvent l'aller-retour entre Grenoble et Barcelonnette, où Monsieur Guérin la conduisait au fort de Saint Ours où il avait fait ses classes. Jean-Philippe, son fils assis à l'arrière, se souvient de ces trajets durant lesquelles la Dynavia n'hésitait pas à se mesurer, et avec succès, aux imposantes Hotchkiss dans la montée du col Bayard. Ensuite, en 1955, la voiture a été cédée.

Om ervoor te zorgen dat ze regelmatig op de weg kan worden gebruikt, wordt de voorkant aangepast met twee conventionele koplampen.

Nieuwe getuigenissen werpen een beetje meer licht op deze opmerkelijke auto. Meneer Guérin gebruikte hem drie jaar lang binnen de familiekring. Hij maakte vaak de heen en terug reis tussen Grenoble en Barcelonnette, waar Monsieur Guérin hem naar het fort van Saint Ours bracht, waar hij zijn militaire dienst deed. Jean-Philippe, zijn zoon die achterin zat, herinnert zich deze ritten waarbij de Dynavia niet aarzelde om zich te meten, en met succes, met de imposante Hotchkiss bij de beklimming van de Col Bayard. Vervolgens, in 1955, werd de auto verkocht.



*Cette photo a été prise au fort de Saint Ours, Monsieur Guérin posant à côté de la voiture.
Deze foto is genomen bij het fort van Saint Ours, waar Monsieur Guérin naast de auto poseert.*

Elle passe entre les mains de la société Trouillet, vendeur d'automobiles à Echirolles.

Elle est tout d'abord achetée par Monsieur Gilbert Orcel, qui la garde pendant un peu plus d'un an, avant de la revendre aux établissements Trouillet.

Ze komt in handen van het bedrijf Trouillet, een autobedrijf in Echirolles.

Hij wordt eerst gekocht door Monsieur Gilbert Orcel, die hem iets meer dan een jaar houdt, voordat hij hem doorverkoopt aan de Trouillet-vestigingen.



Ces photos ont été prises près de Grenoble.

En 1958, elle est achetée aux établissements Trouillet par son dernier propriétaire, Monsieur Pierre Lauroz.

Celui-ci l'utilise abondamment. En particulier, il l'engage avec succès dans des courses régionales, battant même des Porsche, selon son frère Marc.

Un jour, la voiture est accidentée à l'avant ; on la voit sur les photos en cours de reconstruction. Le projet semble inachevé.



Deze foto's werden nabij Grenoble genomen

In 1958 wordt hij gekocht van de Trouillet-vestigingen door zijn laatste eigenaar, Monsieur Pierre Lauroz.

Hij gebruikte hem veelvuldig. In het bijzonder zette hij hem succesvol in bij regionale races, waarbij hij zelfs Porsches versloeg, volgens zijn broer Marc.

Op een dag raakte de auto beschadigd aan de voorkant; op de foto's is te zien dat hij wordt herbouwd. Het project lijkt onvoltooid.





Le jeune homme posant près de la voiture sur la photo 2 est le dernier propriétaire, Pierre Lauroz. On voit bien sur ces photos que la voiture n'a pas (encore) été accidentée.

Le jeune propriétaire de la Dynavia est alors appelé pour servir en Algérie pour deux ans. Nous sommes dans les années 1959-1960.

Il existe ensuite deux versions de la fin de l'histoire : son père l'aurait vendue à un casseur pour débarrasser la place (*ce sont les mots tenus par Pierre dans les années 1985*) ; mais, d'après Marc, Pierre l'aurait confiée à un ami... et ne l'aurait pas retrouvée à son retour.

Pierre est décédé il y a une dizaine d'années.

La Dynavia n°2 n'a jamais été déclarée détruite.

De jongeman die poseert naast de auto op foto 2 is de laatste eigenaar, Pierre Lauroz. Uit deze foto's blijkt duidelijk dat de auto (nog) niet beschadigd is .

De jonge eigenaar van de Dynavia wordt dan opgeroepen om twee jaar in Algerije te dienen. We zijn in de jaren 1959-1960.

Er zijn dan twee versies van het einde van het verhaal: zijn vader zou hem aan een sloper hebben verkocht om ruimte te maken (*dit zijn de woorden van Pierre in de jaren 1985*); maar volgens Marc zou Pierre die wagen aan een vriend hebben toevertrouwd... en hem bij zijn terugkeer niet hebben teruggevonden.

Pierre stierf ongeveer tien jaar geleden.

De Dynavia nr. 2 is nooit als vernietigd gemeld.



Pierre et sa future épouse posent avec la voiture. La voiture a été accidentée à l'avant. On peut supposer que la réparation est en cours, car l'encastrement des projecteurs n'est pas encore finalisé.

On peut aussi supposer que lors du départ de Pierre pour l'Algérie, la voiture était toujours en réparation. Cela aurait pu amener la décision de la faire évacuer de la maison familiale, d'autant plus ... qu'elle restait en stationnement sur la chaussée.

Ce sont les dernières photos connues de la Dynavia n°2.

Historique de la documentation sur la Dynavia n°2 :

L'ensemble des négatifs originaux a été transmis de main à main par Monsieur Guérin à Francis Alliot dans les années 1985 – 1987. Comme ces négatifs comprennent des photos du dernier propriétaire posant avec la voiture, cela veut dire que Monsieur Guérin avait suivi le parcours de sa voiture après l'avoir cédée aux établissements Trouillet.

à l'occasion du salon Epoqu'auto 2023, les négatifs originaux ont été cédés au Musée National de l'Automobile (Schlumpf) de Mulhouse, pour son fonds. Le Musée est dépositaire de la Dynavia n°1

Pierre en zijn toekomstige vrouw poseren met de auto. De auto is beschadigd aan de voorkant. We kunnen aannemen dat de reparatie nog aan de gang is want de montage van de koplampen is nog niet gedaan.

We kunnen ook veronderstellen dat toen Pierre naar Algerije vertrok, de auto nog steeds in reparatie was. Dit zou de beslissing kunnen verklaren om hem uit het ouderlijk huis te verwijderen, vooral omdat de auto op de weg geparkeerd bleef..

Dit zijn de laatst bekende foto's van Dynavia nr. 2.

Geschiedenis van de documentatie over Dynavia nr. 2:

Alle originele negatieven werden door Monsieur Guérin overhandigd aan Francis Alliot in de jaren 1985-1987. Omdat deze negatieven foto's bevatten van de laatste eigenaar die naast de auto poseert, betekent dit dat Monsieur Guérin de reis van zijn auto heeft gevolgd nadat hij hem aan de Trouillet-vestigingen had verkocht.

Tijdens de Epoqu'auto-beurs in 2023 werden de originele negatieven geschonken aan de collectie van het Nationaal Automuseum (Schlumpf) in Mulhouse. Het museum is de bewaarder van Dynavia nr. 1.

Un homme, une Panhard : Les souvenirs de famille de M. Michel Choffray.

Par Hubert de Wasseige

Partie I : l'Avant Guerre

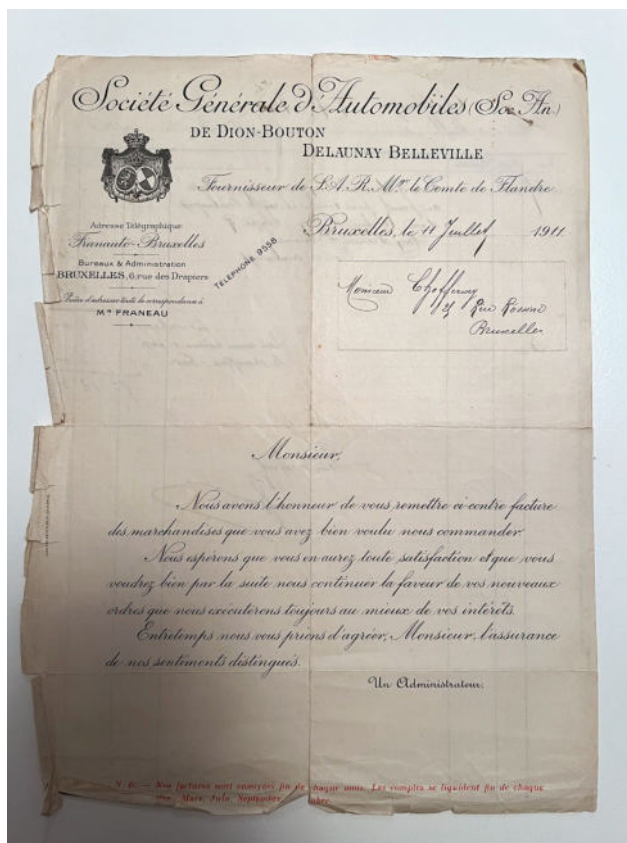
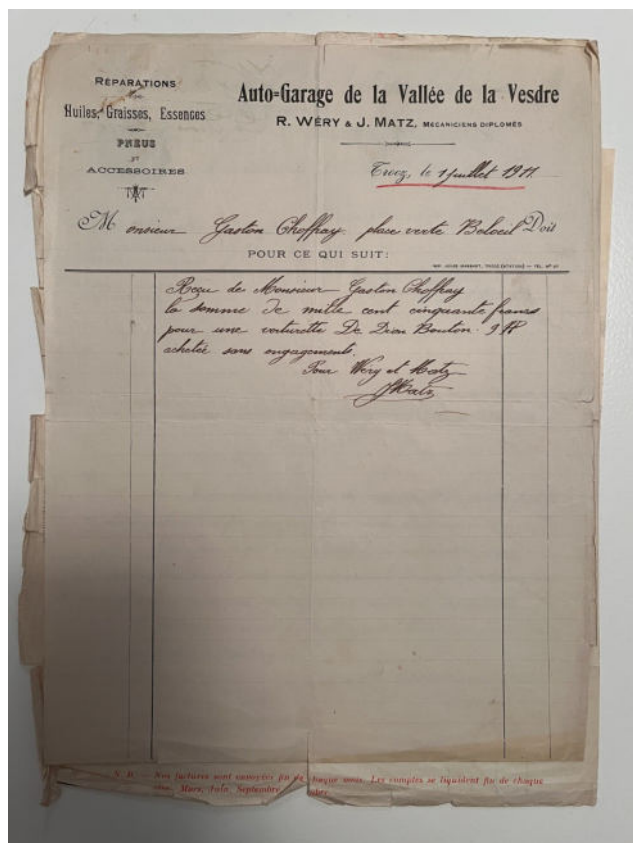
Monsieur Michel CHOFFREY a eu la gentillesse de transmettre à Flat Twin une pile de documents et de photographies relatives à tous les véhicules possédés par sa famille depuis ...1911, soit plus de 110 ans.

Nous les avons classés, analysés et confrontés à tout ce que nous connaissons sur l'automobile en général et Panhard en particulier pour reconstituer une fresque de tous les aspects administratifs, fiscaux, mécaniques, commerciaux etc... liés à l'utilisation d'une voiture le siècle dernier. Et devinez quoi... pendant plus de quarante ans, la famille de Monsieur Choffray s'est majoritairement déplacée en Panhard, et qui plus est des Panhard achetées neuves (ou presque), de la Torpedo sans soupapes de 1920 à la 24 BT de 1965. Flat Twin vous propose de partager avec la famille Choffray cette aventure automobile à la fois riche et intense.

Une éphémère de Dion Bouton suivie d'une Pipe qui sera réquisitionnée.

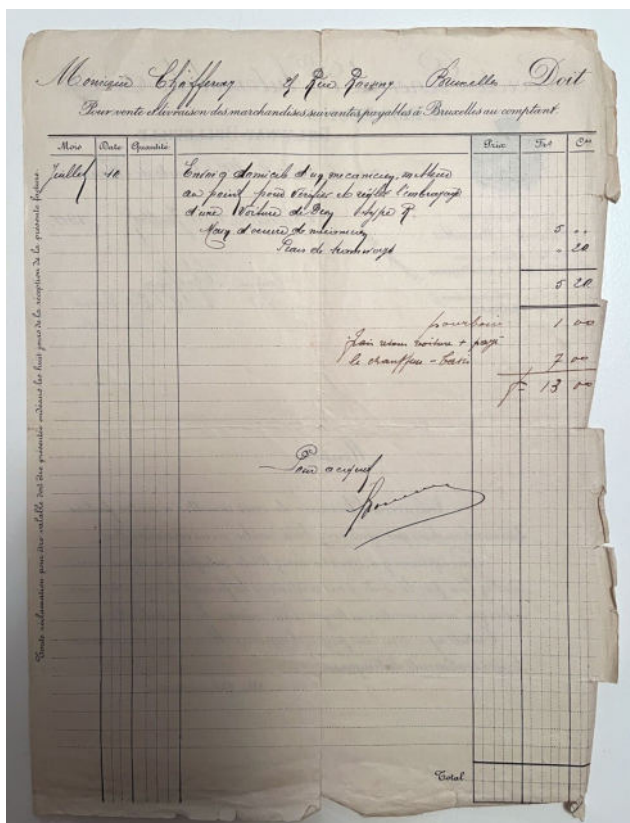
Tout commence le 1^{er} juillet 1911 lorsque Monsieur Gaston Choffray qui résidait alors Place Verte à Beloeil paie la somme de 1.150 francs belges à Messieurs R. Wéry et J. Matz, mécaniciens diplômés travaillant sous la dénomination « Auto-Garage de la Vallée de la Vesdre », pour acquérir une voiturette De Dion Bouton 9 HP « achetée sans engagement ».

Le 11 juillet 1911, la « Société Générale d'Automobiles (Soc. An.) », Fournisseur de Son Altesse Royale Monsieur le Comte de Flandres, dont les bureaux et l'administration se trouvent 6 rue des Drapiers à Bruxelles, envoie au même Monsieur Gaston Choffray qui semble avoir déménagé rue Rossini à Bruxelles, un courrier rédigé en italiques auquel est joint une facture de fourniture de pièces et de réparations concernant ce véhicule. Dans ce courrier on ne peut plus courtois, l'expéditeur déclare entre autres amabilités à Monsieur Choffray : « Nous espérons que vous aurez toute satisfaction et que vous voudrez bien par la suite nous continuer la faveur de vos nouveaux ordres que nous exécuterons toujours au mieux de vos intérêts ».

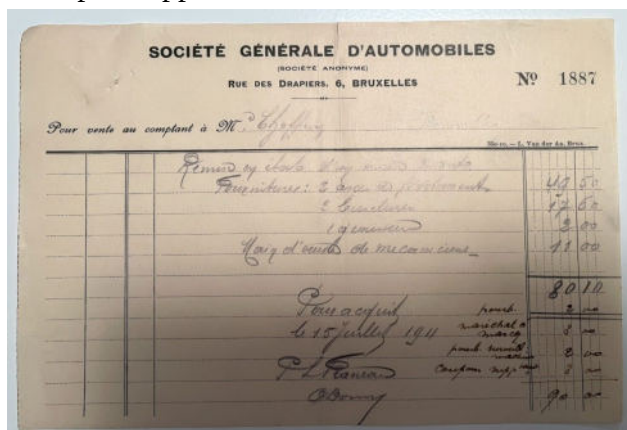


La facture jointe à cette lettre du 11 juillet 1911 est rédigée à la main. Sauf erreur, nous avons cru déchiffrer ce qui suit : « Envoi à domicile d'un mécanicien metteur au point pour vérifier et régler l'embrayage d'une voiture de Dion type R. Main d'œuvre de mécanicien : 5 francs. » Puis une rubrique

que nous n'avons pu déchiffrer facturée 20 centimes, le pourboire facturé 1 franc et ensuite une dernière rubrique facturée 7 francs, le total étant de 13 francs.



Quatre jours plus tard, le 15 juillet 1911, la même Société Générale d'Automobiles émet une seconde facture n°1887 portant sur des travaux nettement plus conséquents de « Remise en état d'un ...{ ? } » facturés 90 francs au total. De nouveau rédigée à la main, cette facture est difficile à déchiffrer. Les postes que nous avons pu lire sont la fourniture de deux axes (49,50 francs), 2 buselures (17,60 francs), un graisseur (2,00 francs), la main d'œuvre du mécanicien (11,00 francs), les pourboires de 2,00 francs, 3,00 francs et 2,00 francs, ce dernier pour la « surveillance machine » et enfin un « coupon supplémentaire de 3,00 francs ».



Après cela, vous vous attendez sûrement à ce que je vous montre des photos de Monsieur Choffray avec sa de Dion Bouton dont il a assuré la remise en état.

Eh bien non, la facture du 15 juillet est le dernier document consacré à ce véhicule dont on se demande ce qu'il est devenu, d'autant plus que le 5 août 1911, soit une vingtaine de jours plus tard, Monsieur Choffray va passer commande d'un châssis 12 chevaux type 4 G aux usines Pipe dont le siège social est situé 10, rue de Ruysdael à Bruxelles tandis que les magasins et ateliers occupent des installations plus vastes 192, chaussée de Mons toujours à Bruxelles.

Eh oui, il s'agit d'un châssis belge (cocorico...) équipé d'un moteur 4 cylindres avec un alésage de 75 mm et une course de 110 mm. C'est donc un moteur à course longue ce qui lui conférait une certaine souplesse.

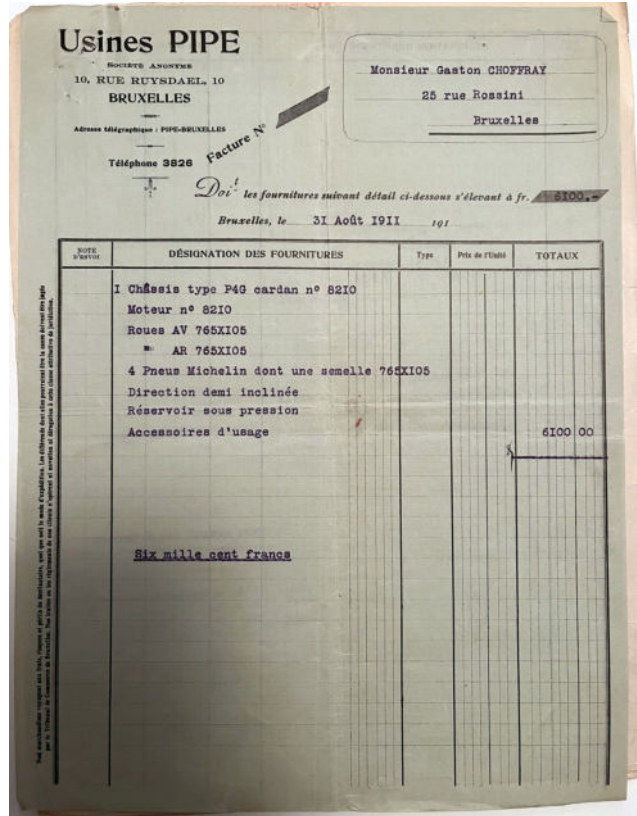
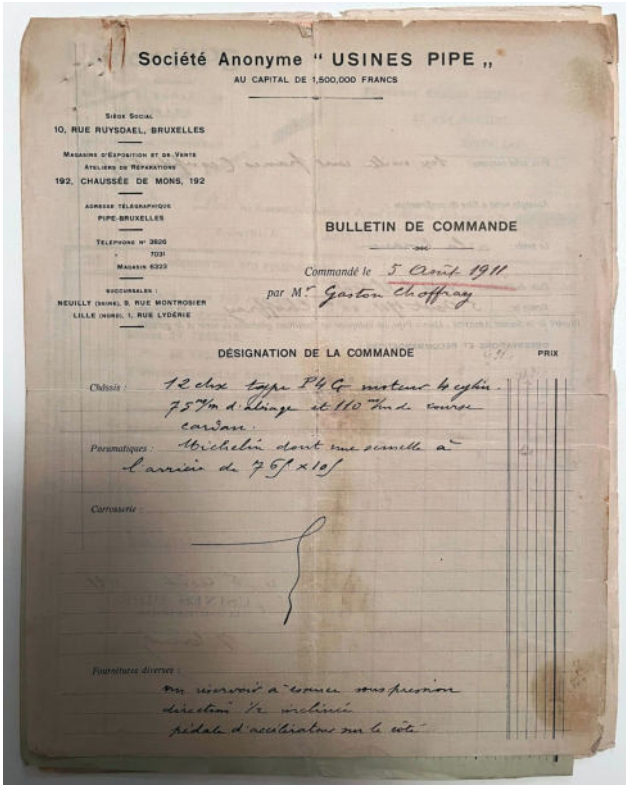
Autre particularité : c'était le seul châssis de la gamme pour lequel il était possible de choisir entre une transmission aux roues arrière motrices par chaîne ou par cardans, raison pour laquelle le bon de commande spécifie que Monsieur Choffray a opté pour les cardans.

Vous aurez aussi remarqué l'absence de mention dans la rubrique « carrosserie » du bon de commande, ce qui signifie que Monsieur Choffray a décidé soit de pourvoir lui-même la carrosserie, soit de s'adresser à un autre établissement.

Les pneumatiques et trois fournitures « diverses » sont incluses dans le prix de « 6.100 francs (confidentiel) » {sic} indiqué au dos du bon de commande.

Le délai de livraison approximatif convenu, « vers le 19 août », ne sera pas respecté puisque Monsieur Choffray devra attendre le 31 août 1911 pour se voir remettre son châssis, du moins si l'on en croit la facture émise par Pipe à cette occasion. Mais avouez que de nos jours, il est plutôt rare voire exceptionnel de bénéficier d'un délai de livraison inférieur à un mois.

A ce moment, Monsieur Choffray serait-il ainsi devenu le propriétaire de deux voitures, la Pipe et la de Dion Bouton acquise 2 mois plus tôt ? Il était déjà peu courant d'être propriétaire d'une seule voiture en 1911 alors que dire de la possession de deux automobiles achetées à moins de deux mois d'intervalle...



Cela nous paraît peu vraisemblable et nous supposons que la de Dion Bouton a été acquise puis remise en état dans le but d'être vendue avec un bénéfice qui a permis l'acquisition de la Pipe. Une autre hypothèse serait qu'elle ait été accidentée. Monsieur Choffray aurait aussi pu continuer à utiliser la de Dion Bouton dans l'attente que le châssis de la Pipe soit équipé d'une carrosserie (on ignore à quel carrossier il a confié cet ouvrage).

Bref, on peut émettre de nombreuses hypothèses et nous ne connaissons sans doute jamais le fond de l'histoire qui est peut-être tout autre.



Septembre 1912



Laroche - 2 juillet 1913

La Pipe semble avoir été abondamment utilisée, en témoignent ces photos qui nous la montrent en septembre 1912 à un endroit non déterminé, à Laroche le 2 juillet 1913 et à Ostende, route de Blankenberge le 31 mai 1914, à la Pentecôte, moins de 3 mois avant le début de la première guerre mondiale.



Ostende

Pendant la guerre, la Pipe a été réquisitionnée par l'armée belge.

MINISTÈRE DE LA DÉFENSE NATIONALE
 Service de l'Administration
 des Corps et Groupes de l'Armée

DE LA GUERRE, BUREAU
 Requisitions

Bruxelles, le 22 mai 1920.

SECRÉTARIAT GÉNÉRAL
 2^e DIVISION
 10^e Bureau

N° 108 AUTOS/137

Monsieur,

J'ai l'honneur de vous faire savoir que la Commission spéciale chargée de procéder au recensement et à la taxation des véhicules automobiles, réquisitionnés pour les besoins de l'armée, a attribué à votre voiture "Pipe" N° de la plaque de roulage 12546, N° du châssis 3241, N° du moteur 2108, la valeur de 6.000 francs, [sommation].

Cette somme, déduction faite de celles que vous auriez perçues à valeur, suivant décompte indiqué en marge, sera mise à votre disposition au moyen d'une ordonnance de paiement émise sur l'Agence du Trésor, à Bruxelles.

après renvoi de la déclaration ci-jointe.

Le propriétaire d'une voiture taxée "châssis nu" est admis à faire valoir ses droits à une indemnité complémentaire, sur production des factures de carrosserie et accessoires, ou autres documents justificatifs.

La Commission spéciale, dont il est question plus haut, était présidée par l'Inspecteur Général de l'Administration de l'Armée et composée d'officiers et d'ingénieurs spécialistes.

Elle a conduit ses travaux avec un parfait esprit d'impartialité et une conscience très élevée des responsabilités qui lui incombent.

Elle s'est entourée de toutes les garanties désirables en vue de dégager la valeur des véhicules au moment de la réquisition, appliquant, pour ceux en usage depuis un temps plus ou moins long, les taux d'amortissement admis par les meilleures autorités en la matière.

Le Ministre de la Défense Nationale,
 Ch. de BROQUEVILLE

20
 Directeur Général
 Hoffray

A Monsieur Hoffray, Gaston
 Rue de Suède, 37
 Bruxelles

DECOMPTÉ DES SOMMES PERÇUES

DATE	ORGANISME qui a versé le paiement	MONTANT
7-11-15	Administration de l'Armement n° 253	2.000 -
27-12-15	idem n° 1434	1.500 -
25-10-16	idem n° 142	1.800 -
TOTAL		5.300 -
Taxation de la Commission		6.000 -
Reste à percevoir		700 -

MINISTÈRE DE LA DÉFENSE NATIONALE
 Service de l'Administration
 des Corps et Groupes de l'Armée

DE LA GUERRE, BUREAU
 Requisitions

Bruxelles, le 22 Mai 1920.

SECRÉTARIAT GÉNÉRAL
 2^e DIVISION
 10^e Bureau

N° 108 AUTOS/137.

Monsieur,

J'ai l'honneur de vous faire savoir que la Commission chargée de procéder au recensement et à la taxation des véhicules automobiles réquisitionnés pour les besoins de l'armée, a reçu communication de votre lettre rappelée en marge, par laquelle vous sollicitez la révision de la taxation de votre voiture "PIPE" n° 12546 et que ce collègue a pris à ce sujet la décision suivante:

"Evaluation de la Commission
 *Châssis (sept. 1911) 2500 frs; carrosserie évaluée à 2000 frs, faits de facture; accessoires 500 frs-
 *Total: 5000 frs.
 *Amortissement Décembre 1911 0,62 2600 x 0,62 = 3532
 *Le total des réparations mécaniques exécutées en 1914, monte à 674,70 fr suivant factures.
 *Amortissement 0,90 = 600 frs.
 * En ajoutant ce chiffre qui est extrêmement large
 *La valeur monte à 6000 frs que la Commission admet.
 *Impossible de tenir compte des réparations de carrosserie, phares et lanternes nécessitées en grande partie par des accrochages ou accidents."

J'ajoute que la somme qui vous reste sera mise à votre disposition ainsi qu'il est dit dans ma lettre ci-jointe, émise comme la présente, et que vous pouvez en percevoir le montant sans compromettre vos intérêts.

Veillez agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments dévoués.

Le MINISTRE DE LA DÉFENSE NATIONALE
 P.O.
 Pour le Directeur Général
 Hoffray

A Monsieur CHOFFRAY Gaston
 Rue de Suède 37
 BRUXELLES

Une fois la paix revenue, la Pipe ne sera pas restituée à Monsieur CHOFFRAY (aurait-elle été détruite pendant les combats ?) et le 22 mai 1920, la Commission spéciale chargée de procéder au recensement et à la taxation des véhicules automobiles réquisitionnés pour les besoins de l'armée informe Monsieur Hoffray, qui habite alors rue de Suède à Ixelles, de ce qu'elle a attribué à sa voiture Pipe la valeur de 6.000 francs.

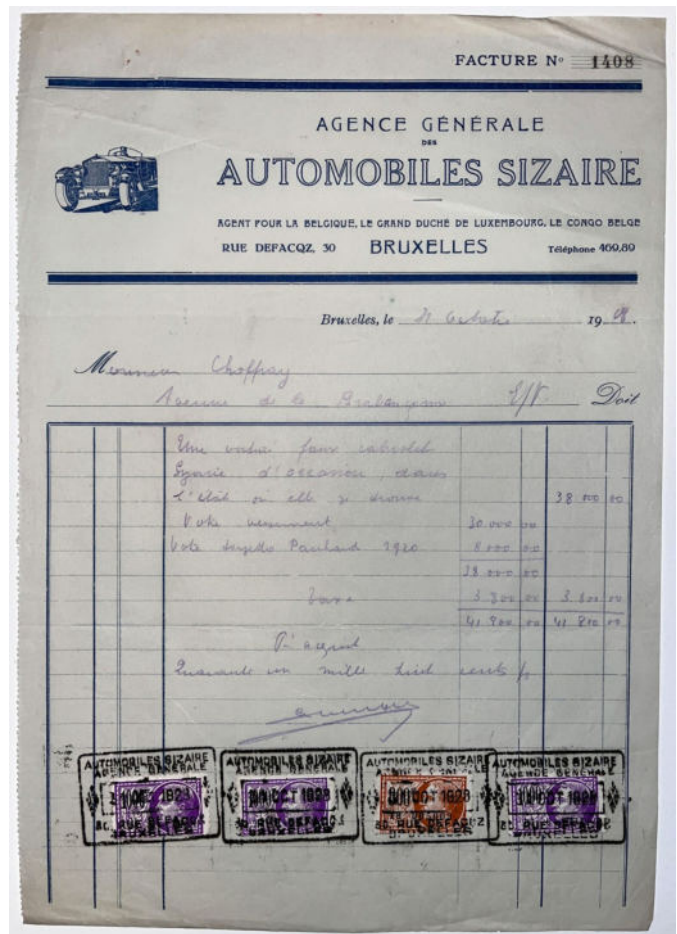
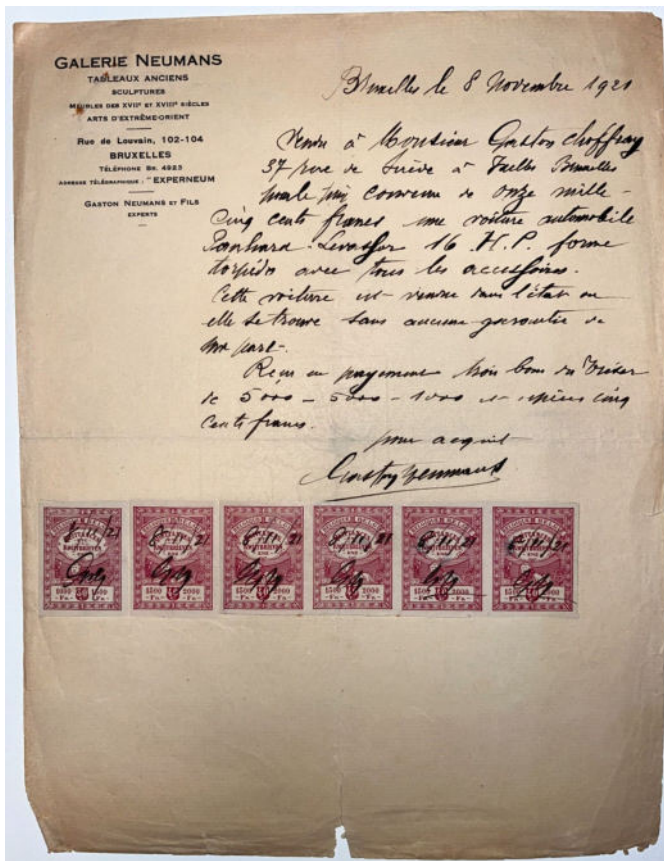
Comme il a déjà perçu les sommes de 2.000 francs le 7 novembre 1915, de 1.500 francs le 27 décembre 1915 et de 1.800 francs le 25 octobre 1916, il lui revient un solde de 700 francs qu'il percevra après renvoi d'une déclaration à signer,

A noter que le montant de 6.000 francs, 100 francs de moins que le prix d'achat du châssis seul, paraît tout à fait acceptable quand on sait que le véhicule avait 3 à 4 ans d'âge au moment de la réquisition intervenue en 1914 ou en 1915.

Deux Panhard sans soupapes séparées par l'entracte d'une Sizaire.

Une bonne année après le courrier du ministère de la Défense nationale du 20 mai 1920, le 8 novembre 1921 exactement, Monsieur Choffray achète à Monsieur Gaston Neumans qui dirige la Galerie d'Art Neumans, spécialisée en tableaux anciens, sculptures et meubles des XVIIème et XVIIIème siècles, une voiture Panhard Levassor 16 H.P. « forme torpédo avec tous ses accessoires » pour la somme de 11.500 francs qui sera payée par trois bons du trésor, deux de 5 mille francs et un de mille francs, le solde de 500 francs étant réglé en espèces. Monsieur Neumans précise sur le document rédigé de sa main pour acter cette transaction que « Cette voiture est vendue dans l'état où elle se trouve sans aucune garantie de ma part ». On n'est jamais trop prudent...

D'après les archives de René Bellu, cette Panhard serait une X28 propulsée par un moteur SK4E2 sans soupapes de 3175 cm³ (85 x 140 mm). Le châssis pèse à lui seul 1010 kg et coûte 38.000 FF. Son empattement est de 347 cm et ses voies 142 cm. Les carrosseries proposées par Panhard sont Torpédo, Conduite intérieur et Coupé de ville.



Vous aurez remarqué que le document manuscrit actant cette transaction ne précise pas le numéro de châssis ni l'année du véhicule. Mais sept ans plus tard, le 31 octobre 1928, Monsieur Gaston Choffray, qui a entretemps déménagé pour résider rue de la Brabançonne, va acheter d'occasion un « faux cabriolet » de marque Sizaire à l'agence Automobiles Sizaire sise rue Defacqz, 30 à Bruxelles, et ce, pour la somme de 38.000 francs dont à déduire la somme de 8.000 francs suite à la reprise de la Torpedo Panhard acquise auprès de la Galerie Neumans.

Sur la facture n° 1408 établie par l'agent Sizaire, il est spécifié que l'année de la Panhard est 1920. Elle avait donc à peu près un an d'âge lors de l'achat par Monsieur Choffray en 1921. Autre observation : elle a bien conservé sa valeur puisque payée 11.500 francs, elle sera revendue 8.000 francs 7 ans plus tard. Par contre, la facture ne précise rien au sujet du « faux cabriolet » Sizaire (année, modèle, motorisation, numéro de châssis etc...).

Mais avant d'évoquer en quelques lignes l'achat de la Sizaire, voici quelques photos de la Panhard de 1920 utilisée par Monsieur Choffray de 1921 à 1928 et qui a reçu le numéro d'immatriculation 34901.



Ici, vous pouvez la voir à Rochefort, à la Pentecôte 1924



Et le voici à Paliseul en compagnie d'une autre Panhard encore à soupapes : Monsieur Choffray aurait-il fait un RIPL avant la lettre à lui tout seul ?



Route de Bouillon à Paliseul - 22 mai 1924





Comme vous le voyez, la P&L a beaucoup été utilisée pour de longues distances et parfois même en montagne, notamment en août 1924 dans les Alpes et plus précisément dans le massif de la Chartreuse dans le département français de l'Isère.

Les photos ci-avant montrent la vallée du Grésivaudan non loin de Grenoble.

A gauche, toujours dans le massif de la Chartreuse, on distingue la dent de Crolles qui s'élève à 2 062 m d'altitude. Située moins d'une heure de Grenoble elle domine la ville de Crolles.

Après sept ans de bons et loyaux services, la P&L a été remplacée par une Sizaire.



Sizaire était un constructeur à l'histoire plutôt mouvementée qui présente quelques points communs avec Panhard : de nombreuses victoires en compétition, du moins au début du siècle, et beaucoup d'innovations techniques : en 1913, premier constructeur européen à proposer un véhicule doté en série d'un éclairage électrique et d'un jeu complet d'instruments de bord avec un compte tours ; en 1918, première voiture avec quatre roues indépendantes et direction à crémaillère.

Les documents dont nous disposons ne permettent pas de déterminer le modèle exact de Monsieur Choffray.

Autre point commun entre les deux constructeurs : ils ont eu le don de recruter des dessinateurs de talent pour leur publicité. Nous savons tous que c'est Alexis Kow qui a confectionné des publicités pour Panhard tandis que Sizaire a eu recours aux services d'Hergé.

Oui, vous avez bien lu, il s'agit bien de celui qui créera plus tard la série des Tintin !



Bruxelles, le 10/3/30

Doit à COMPAGNIE INTERNATIONALE D'AUTOMOBILES

SOCIÉTÉ ANONYME A BRUXELLES
FONDÉE EN 1907
ADMINISTRATION, BUREAU ET MAGASIN
12, RUE DU MAGISTRAT, 12
SALON D'EXPOSITION : 21, AVENUE LOUISE

Monsieur Choffray
55, avenue de la Brabançonne
BRUXELLES

ADRESSE TÉLÉPHONE : AUTOCARS
TÉLÉPHONES :
DIRECTION et GÉNÉRALISTE 481-491-501-511
PÂTE de BOUCHE 488-500 503-522
RÉPARATIONS
Compte Chèques Postaux 231.000

Pour travaux ainsi que pour vente et location des marchandises similaires, expédies à vos risques et périls.
PAYEMENT STRICTEMENT COMPTANT
au siège de la Société à Bruxelles.

Les mécaniciens ou conducteurs procurés par la Compagnie au client le sont à la condition expresse que le client les considère comme engagés par lui, entièrement à son service et sous sa surveillance, et qui par conséquent aucune responsabilité quelconque ne pourra être encourue par la Compagnie.

1930	Une voiture Panhard	
10 mars	Chassis 15 CV dénomination belge	
	moteur 6 cylindres 2 l 340, alésage 69,5	
	course 103, n° 70.697.	
	Carrosserie conduite intérieure	60,000
	Taxe de luxe	3,600
		63,600
	Reprise de votre voiture Sizaire, cabriolet	13,600
		50,000
	CINQUANTE MILLE FRANCS.	

Rem rabaque au 22/3/30 de 15000 au 22/3/30 Rem rabaque au 22/3/30 de 30000 au 22/3/30

Tout réclamation doit être faite dans les 8 jours de la réception de la facture. Les réparations sont payables à l'encaissement.

C

BRUXELLES BRUXELLES BRUXELLES

Mais nous pouvons supputer que Monsieur Choffray n'a pas été très satisfait de sa Sizaire. En effet, le 10 mars 1930, moins de 18 mois après son acquisition, il s'en débarrasse pour une somme modique (13.600 francs, soit à peu près le tiers du prix payé pour l'acquérir) pour se procurer auprès de la Compagnie Internationale d'Automobiles établie rue du Magistrat, 12 à Ixelles, une Panhard 15 CV « de dénomination belge ».

Cette fois, la facture est beaucoup plus détaillée concernant le véhicule vendu, précisant que le moteur est un six cylindres de 2 litres 340 avec un alésage de 69,5 mm et une course de 103 mm tandis que le numéro du moteur est 70.697. Mais à propos de la Sizaire reprise, pas la moindre information.

La facture indique en outre que la taxe de luxe est de 3.600 francs qui sont payés par trois timbres de 100, 2.500 et 1.000 francs collés sur la facture (du reste, vous aurez remarqué que pour les deux factures précédentes, les taxes ont été payées de la même manière).

La comparaison de la dévaluation des véhicules successivement acquis par Monsieur Choffray tourne nettement à l'avantage de la Panhard qui passe de 11.500 francs en 1921 à 8.000 francs en 1928, soit une dépréciation de 30 % en 7 ans, ce qui représente 4,28 % par an.

La Sizaire quant à elle a perdu 74 % de sa valeur en moins de 18 mois !

Pour revenir à la Panhard, d'après les archives de René Bellu, il s'agit d'une 12-14 CV « six » type X63 baptisée aussi 13 CV, lancée au salon de 1929, équipée d'une boîte de vitesses à 4 rapports et d'une carrosserie de type Weymann.

Le prix demandé correspond au montant renseigné (châssis nu : 42.000 FF). Étrangement, elle est devenue une 15 CV en passant la frontière...

Nous ne savons pas combien de temps Monsieur Gaston Choffray a gardé sa Panhard mais comme son précédent véhicule de la marque doyenne, il l'a beaucoup utilisée pour voyager. Ci-dessous, quelques photographies de cette prestigieuse sans soupapes dont le numéro d'immatriculation était 24560.



Cette photo a été prise à « Coxyde les Bains » en août 1930, soit 5 mois après l'achat. C'est un habile montage de deux photographies juxtaposées pour donner l'impression qu'il y a deux garages et deux voitures.

Debout, à gauche, Monsieur Gaston Choffray. Devant lui, entre la roue avant et le solide pare-chocs tubulaire, son fils Jean-Louis. En ce temps-là, les configurations des voitures permettaient aux enfants de se livrer à toutes sortes de jeux.





Glouglou, la Panhard a soif et il est nécessaire de la ravitailler en carburant. Le moteur sans soupapes est gourmand en essence !

Quelqu'un pourrait nous donner la marque du camion avec roues à bandages pleins stationné quelques mètres plus haut ?

Combien de temps Monsieur Choffray a-t-il conservé la Panhard ?

Qu'est-elle devenue pendant la deuxième guerre mondiale ?

Mystère et boule de gomme, les archives familiales ne renseignant rien à cet égard.

Ceci termine momentanément la saga Panhard de la famille Choffray, la suite et fin au prochain numéro !

Een man, een Panhard: De familieherinneringen van de heer Michel Choffray

Door Hubert de Wasseige

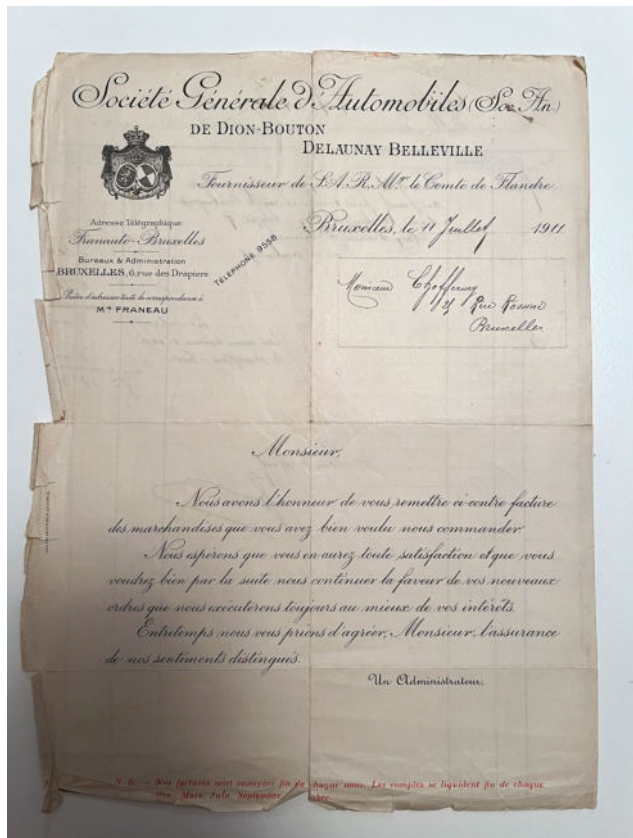
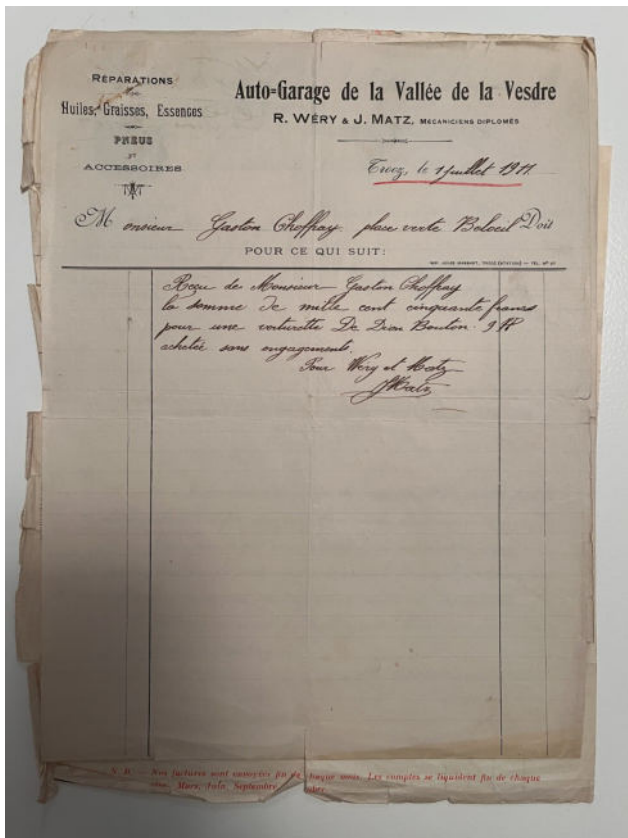
Deel I : Voor de oorlog

Meneer Michel Choffray heeft de vriendelijkheid gehad om een stapel documenten en foto's door te geven aan Flat Twin met betrekking tot alle voertuigen die zijn familie sinds ... 1911 heeft gehad, dus meer dan 110 jaar. We hebben ze geclassificeerd, geanalyseerd en vergeleken met alles wat we weten over auto's in het algemeen en Panhard in het bijzonder om een beeld te vormen van alle administratieve, fiscale, mechanische, commerciële, enzovoort aspecten verbonden aan het gebruik van een auto in de vorige eeuw. En raad eens ... gedurende meer dan veertig jaar heeft de familie van de heer Choffray zich voornamelijk verplaatst in Panhard, en het zijn ook nog eens Panhards die nieuw zijn gekocht (of bijna nieuw), van de Torpedo zonder kleppen van 1920 tot de 24 BT van 1967. Flat Twin nodigt u uit om samen met de familie Choffray dit rijke en intense autoavontuur te delen.

Een kortstondige Dion Bouton gevolgd door een Pipe die gevorderd zal worden.

Op 1 juli 1911 begint alles wanneer de heer Gaston Choffray, die destijds woonachtig was op de Place Verte in Beloeil, de som van 1.150 Belgische franken betaalt aan de heren R. Wéry en J. Matz, gediplomeerde monteurs werkzaam onder de naam "Auto-Garage de la Vallée de la Vesdre", om een De Dion Bouton 9 HP "zonder verplichting gekocht" aan te schaffen.

Op 11 juli 1911 stuurt de "Société Générale d'Automobiles (Soc. An.)", Leverancier van Zijne Koninklijke Hoogheid de Graaf van Vlaanderen, met kantoren en administratie gevestigd aan de Lakenweversstraat 6 in Brussel, een brief naar dezelfde heer Gaston Choffray, die kennelijk verhuisd lijkt te zijn naar de Rossinistraat in Brussel, waarbij een bijlage van een factuur voor onderdelen en reparaties met betrekking tot dit voertuig is gevoegd. In deze bijzonder hoffelijke brief verklaart de afzender onder andere aan de heer Choffray: "Wij hopen dat u volledig tevreden zult zijn en dat u ons in de toekomst de gunst zult verlenen om uw nieuwe orders uit te voeren, die we altijd zullen uitvoeren in uw beste belang."



De factuur die bij deze brief van 11 juli 1911 is gevoegd, is met de hand geschreven. Tenzij we ons vergissen, hebben we het volgende kunnen ontcijferen: "Thuisbezorging van een monteur om de koppeling van een De Dion type R-auto te controleren en af te stellen. Arbeidskosten monteur: 5 frank."

Vervolgens een rubriek die we niet hebben kunnen ontcijferen, gefactureerd voor 20 cent, de fooi gefactureerd voor 1 frank en vervolgens een laatste rubriek gefactureerd voor 7 frank, wat een totaal maakt van 13 frank.

Memo	Date	Quantité	Prix	Total	CM
	14 July				
Envoi d'un cylindre et d'un mécanisme, en tôle au point pour l'essai et réglage (emballage d'une valve de bicyclette type 7 Prix d'essai de réparation Prix de livraison			5.00		
			5.00		
Prix de la valve			1.00		
Prix de la valve - bicyclette			7.00		
				13.00	

Vier dagen later, op 15 juli 1911, stelt dezelfde Société Générale d'Automobiles een tweede factuur nr. 1887 op voor aanzienlijk grotere werkzaamheden voor "Herstel van een ...{?}" in totaal gefactureerd voor 90 frank. Opnieuw met de hand geschreven, is deze factuur moeilijk te ontcijferen. De posten die we hebben kunnen lezen zijn de levering van twee assen (49,50 frank), 2 buselures (17,60 frank), een smeernippel (2,00 frank), de arbeidskosten van de monteur (11,00 frank), fooien van 2,00 frank, 3,00 frank en 2,00 frank, de laatste voor "machinebewaking", en tot slot een "extra coupon van 3,00 frank".

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE D'AUTOMOBILES		N° 1887	
(SOCIÉTÉ ANONYME)			
RUE DES DRAPERS, 6, BRUXELLES			
Pour vente au comptant à M. Hoffray			
Premier et deux des autres assés		49.50	
Fournitures: 2 buselures		17.60	
1 roulement		2.00	
Prix d'essai de mécanisme		11.00	
		80.10	
Prix d'essai		2.00	
à 15 juillet 1911		2.00	
P. L. L.		2.00	
Obony		2.00	
		90.00	

Daarna verwacht u waarschijnlijk dat ik foto's laat zien van de heer Choffray met zijn De Dion Bouton waarvoor hij het herstel heeft verzorgd.

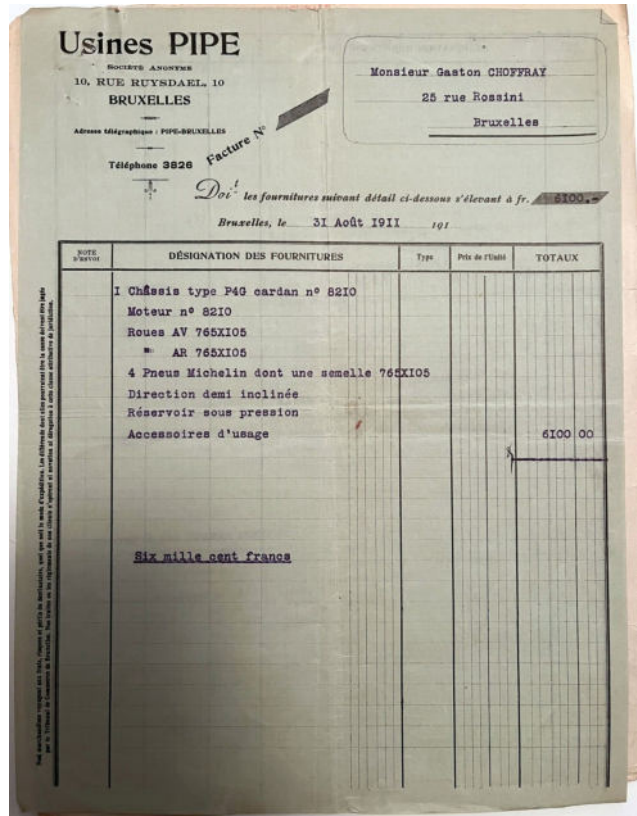
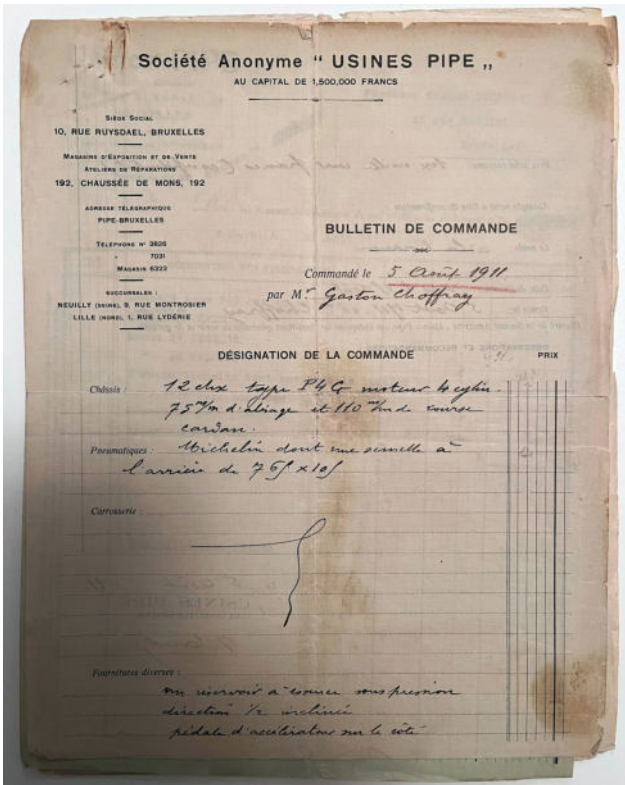
Wel, de factuur van 15 juli is het laatste document gewijd aan dit voertuig waarvan men zich afvraagt wat er mee is gebeurd, temeer omdat op 5 augustus 1911, ongeveer twintig dagen later, de heer Choffray een bestelling plaatst voor een chassis van 12 pk, type 4G, bij de Pipe-fabrieken waarvan het hoofdkantoor is gevestigd aan de Ruysdaelstraat 10 in Brussel, terwijl de winkels en werkplaatsen zich bevinden op het uitgestrekte terrein van Bergensesteenweg 192, ook in Brussel.

Ja, het gaat om een Belgisch chassis uitgerust met een 4-cilindermotor met een boring van 75 mm en een slag van 110 mm. Het is dus een motor met een lange slag, wat hem enige soepelheid gaf. Een andere bijzonderheid: het was het enige chassis in het assortiment waarbij men kon kiezen tussen een aandrijving op de achterwielen door middel van een ketting of aandrijfassen, vandaar dat de bestelbon specificiert dat de heer Choffray heeft gekozen voor aandrijfassen.

U heeft ook opgemerkt dat er geen vermelding is in het onderdeel "carrosserie" van de bestelbon, wat betekent dat de heer Choffray heeft besloten om zelf de carrosserie te voorzien, of om naar een andere instelling te gaan. De banden en drie "diverse" fournituren zijn inbegrepen in de prijs van "6.100 frank (vertrouwelijk)" {sic} vermeld op de achterkant van de bestelbon.

De afgesproken leveringstermijn, "rond 19 augustus", werd niet nagekomen, aangezien de heer Choffray tot 31 augustus 1911 moest wachten om zijn chassis te ontvangen, althans volgens de factuur die door Pipe bij die gelegenheid werd uitgegeven. Maar toegegeven, tegenwoordig is het vrij zeldzaam, zo niet uitzonderlijk, om binnen een maand een leveringstermijn te hebben.

Op dat moment zou de heer Choffray dus de eigenaar zijn geworden van twee auto's, de Pipe en de De Dion Bouton die 2 maanden eerder was gekocht? Het was al ongebruikelijk om in 1911 eigenaar te zijn van slechts één auto, laat staan dat men binnen twee maanden twee auto's zou bezitten...



Dit lijkt ons weinig waarschijnlijk en we vermoeden dat de De Dion Bouton werd gekocht en vervolgens werd hersteld met het doel om met winst te worden verkocht, wat de aanschaf van de Pipe mogelijk heeft gemaakt. Een andere hypothese zou zijn dat deze betrokken was bij een ongeluk.

De heer Choffray had ook de De Dion Bouton kunnen blijven gebruiken in afwachting dat het chassis van de Pipe zou worden voorzien van een carrosserie (aan welke carrosseriebouwer heeft hij dit werk toevertrouwd?).

Kortom, er kunnen tal van hypothesen worden geopperd en we zullen waarschijnlijk nooit het werkelijke verhaal kennen, dat misschien heel anders is.



Septembre 1912



Laroche - 2 juillet 1913

Het lijkt erop dat de Pipe uitgebreid werd gebruikt, zoals blijkt uit de onderstaande foto's die haar laten zien in september 1912 op een onbepaalde locatie, in Laroche op 2 juli 1913, en in Oostende, op de route naar Blankenberge op 31 mei 1914, met Pinksteren, minder dan 3 maanden voor het begin van de Eerste Wereldoorlog.



Ostende

Tijdens de oorlog werd de Pipe opgeëist door het Belgische Leger.

MINISTÈRE DE LA DÉFENSE NATIONALE
 Service de l'Administration
 des Corps et Groupes de l'Armée

DE LA GUERRE
 BUREAU
 Requisitions

Bruxelles, le 22 mai 1920.

SECRÉTARIAT GÉNÉRAL
 2^e DIVISION
 10^e Bureau

N° 108 AUTOS/137

Rapporté en marge dans la réponse, les
 définitives d'impôt et la date en la
 présente.

ANNEXE
 RÉPONSE

Monsieur,

J'ai l'honneur de vous faire savoir que la Commission spéciale chargée de procéder au recensement et à la taxation des véhicules automobiles, réquisitionnés pour les besoins de l'armée, a attribué à votre voiture "Pipe" N° de la plaque de roulage 12546, N° du châssis 3241, N° du moteur 2108, la valeur de 6000 francs, [chiffres] six mille.

Cette somme, déduction faite de celles que vous auriez perçues à valeur, suivant décompte indiqué en marge, sera mise à votre disposition au moyen d'une ordonnance de paiement émise sur l'Agence du Trésor, à Bruxelles.

après renvoi de la déclaration ci-jointe.

Le propriétaire d'une voiture taxée "chassis nu" est admis à faire valoir ses droits à une indemnité complémentaire, sur production des factures de carrosserie et accessoires, ou autres documents justificatifs.

La Commission spéciale, dont il est question plus haut, était présidée par l'Inspecteur Général de l'Administration de l'Armée et composée d'officiers et d'ingénieurs spécialistes.

Elle a conduit ses travaux avec un parfait esprit d'impartialité et une conscience très élevée des responsabilités qui lui incombent.

Elle s'est entourée de toutes les garanties désirables en vue de dégager la valeur des véhicules au moment de la réquisition, appliquant, pour ceux en usage depuis un temps plus ou moins long, les taux d'amortissement admis par les meilleures autorités en la matière.

Le Ministre de la Défense Nationale,
 Ch. de BROQUEVILLE
 Directeur Général

A Monsieur Choffray, Gaston
 Rue de Suède, 37
 Bruxelles

DATE	ORGANISME qui a effectué le paiement	MONTANT
7-4-15	Administration de l'Armement n° 253	2.000 -
27-12-15	idem n° 1434	1.500 -
25-10-16	idem n° 1442	1.800 -
TOTAL		5.300 -
Taxation de la Commission		6.000 -
Solde à percevoir		700 -

MINISTÈRE DE LA DÉFENSE NATIONALE
 Service de l'Administration
 des Corps et Groupes de l'Armée

DE LA GUERRE
 BUREAU
 Requisitions
 GÉNÉRAL

Bruxelles, le 22 Mai 1920.

SECRÉTARIAT GÉNÉRAL
 12^e Bureau

N° 108 autos/137.

Rapporté en marge dans la réponse, le
 Secrétaire général ou la Direction
 générale, la Direction, le Bureau, le
 numéro et la date de la réponse.

2 ANNEXES
 RÉPONSE
 à une lettre reçue
 le 6 Mai 1920.

Monsieur,

J'ai l'honneur de vous faire savoir que la Commission chargée de procéder au recensement et à la taxation des véhicules automobiles réquisitionnés pour les besoins de l'armée, a reçu communication de votre lettre rappelée en marge, par laquelle vous sollicitez la révision de la taxation de votre voiture "PIPE" n° 12546 et que ce collègue a pris à ce sujet la décision suivante:

"Evaluation de la Commission
 *Châssis (sept. 1911) 2500 frs; carrosserie évaluée à 2000 frs, faite de facture; accessoires 500 frs.
 *Total: 5000 frs.
 *Amortissement Décembre 1911 0,62 2600 x 0,62 = 3552
 *Le total des réparations mécaniques effectuées en 1914, monte à 674,70 fr suivant factures.
 *Amortissement 0,90 = 600 frs.
 * En ajoutant ce chiffre qui est extrêmement large
 *La valeur monte à 6000 frs que la Commission admet.
 *Impossible de tenir compte des réparations de carrosserie, phares et lanternes nécessitées en grande partie par des accrochages ou accidents."

J'ajoute que la somme qui vous reste sera mise à votre disposition ainsi qu'il est dit dans ma lettre ci-jointe, émanée comme la présente, et que vous pouvez en percevoir le montant sans compromettre vos intérêts.

Veillez agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments dévoués.

Le MINISTRE DE LA DÉFENSE NATIONALE
 P.O.
 Pour le Directeur Général

A Monsieur CHOFFRAY Gaston
 Rue de Suède 37
 BRUXELLES

Na de oorlog werd de Pipe niet teruggegeven aan de heer CHOFFRAY (zou ze vernietigd zijn tijdens de gevechten?) en op 22 mei 1920 informeert de speciale commissie belast met het registreren en belasten van gerequisitioneerde voertuigen voor de behoeften van het leger de heer Choffray, die op dat moment op de Zwedenstraat in Sint-Gillis woont, dat zij zijn Pipe-auto heeft gewaardeerd op 6.000 frank.

Aangezien hij al bedragen van 2.000 frank heeft ontvangen op 7 november 1915, 1.500 frank op 27 december 1915 en 1.800 frank op 25 oktober 1916, heeft hij nog een saldo van 700 frank tegoed dat hij zal ontvangen na terugzending van een te ondertekenen verklaring.

Het bedrag van 6.000 frank, 100 frank minder dan de aankoopprijs van alleen het chassis, lijkt heel acceptabel gezien het feit dat het voertuig 3 tot 4 jaar oud was op het moment van de requisitie in 1914 of 1915.

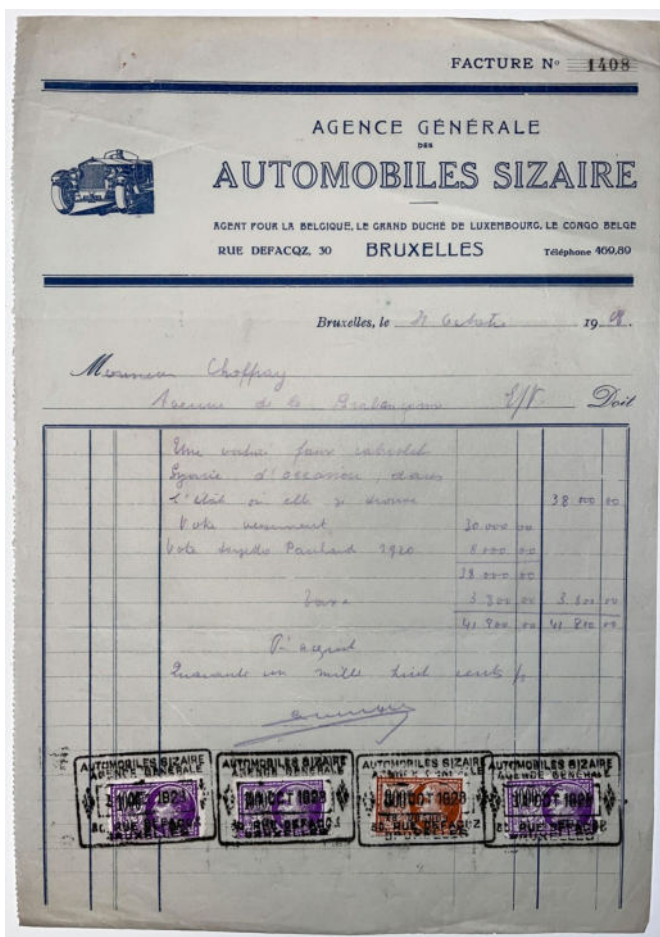
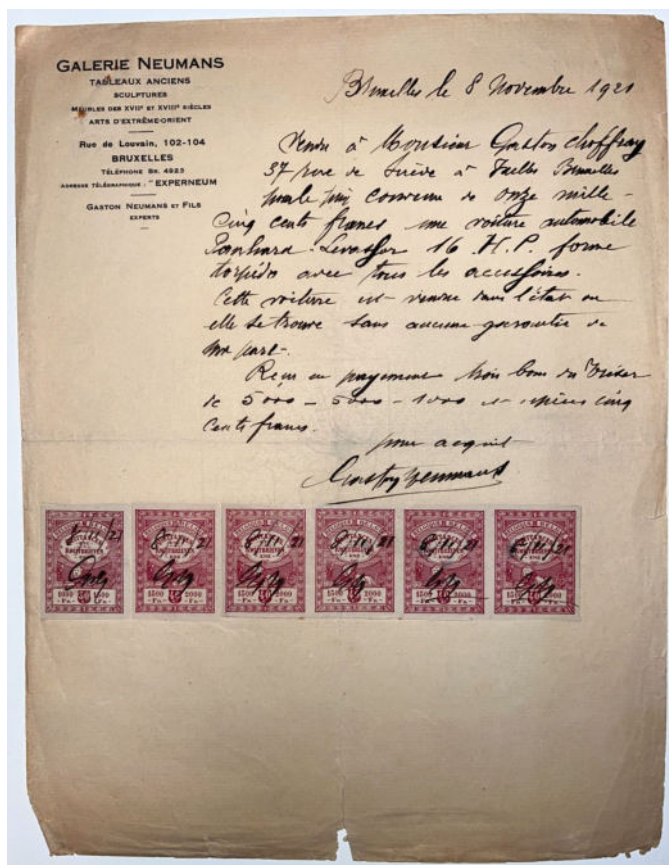
Two Panhards without valves parted by the intermezzo of a Sizaire.

Een goed jaar na de brief van het Ministerie van Landsverdediging van 20 mei 1920, precies op 8 november 1921, koopt de heer Choffray van de heer Gaston Neumans, die de Galerie d'Art Neumans leidt, gespecialiseerd in oude schilderijen, sculpturen en meubels uit de zeventiende en achttiende eeuw, een Panhard Levassor 16 H.P. "torpedovorm met alle accessoires" voor een bedrag van 11.500 frank, dat zal worden betaald met drie schatkistbons, twee van vijfduizend frank en een van duizend frank, waarbij het saldo van 500 frank contant wordt betaald.

De heer Neumans vermeldt op het document dat hij eigenhandig heeft opgesteld om deze transactie te bevestigen dat "Deze auto wordt verkocht in de staat waarin hij zich bevindt zonder enige garantie van mijn kant". Men kan niet voorzichtig genoeg zijn...

Volgens de archieven van René Bellu zou deze Panhard een X28 zijn, aangedreven door een SK4E2-motor zonder kleppen van 3175 cc (85 x 140 mm). Het chassis weegt alleen al 1010 kg en kost 38.000 FF. De wielbasis is 347 cm en de spoorbreedte is 142 cm.

De carrosserieën die door Panhard worden aangeboden zijn Torpedo, Conduite intérieure en Coupé de ville.



U heeft vast gemerkt dat het handgeschreven document waarin deze transactie wordt vastgelegd geen chassisnummer of bouwjaar van het voertuig vermeldt. Maar zeven jaar later, op 31 oktober 1928, zal de heer Gaston Choffray, die inmiddels is verhuisd om te wonen aan de Brabançonnellaan, een tweedehands "cabriolet" van het merk Sizaire kopen bij het Agentschap Automobiles Sizaire gevestigd aan de Defacqzstraat 30 in Brussel, voor een bedrag van 38.000 frank waarvan 8.000 frank wordt afgetrokken wegens de overname van de Panhard Torpedo gekocht bij Galerie Neumans.

Op factuur nr. 1408, opgesteld door het Sizaire agentschap, wordt vermeld dat het bouwjaar van de Panhard 1920 is. Dus was hij ongeveer een jaar oud toen de heer Choffray hem in 1921 kocht. Een andere observatie: hij heeft zijn waarde goed behouden, want gekocht voor 11.500 frank, zou hij 7 jaar later voor 8.000 frank worden doorverkocht. De factuur vermeldt echter niets over de "cabriolet" van Sizaire (bouwjaar, model, motorisering, chassisnummer, enz.).

Maar voordat we het hebben over de aanschaf van de Sizaire, hier zijn enkele foto's van de Panhard uit 1920 die door de heer Choffray is gebruikt van 1921 tot 1928 en die de kentekenplaat 34901 heeft gekregen.



Hier zie je de Panhard in de streek van Rochefort, op Pinksteren 1924



En hier is hij in Paliseul met nog een andere Panhard met kleppen: meneer Choffray zou hij alleen voor de eerste keer een RIPL hebben gemaakt?



Weg naar Bouillon in Paliseul - 22 mei 1924





Zoals je kunt zien, werd de P&L veel gebruikt voor lange afstanden en soms zelfs in de bergen, vooral in augustus 1924 in de Alpen en meer precies in het Chartreuse-massief in het Franse departement Isère.

Bovenstaande foto's tonen de Grésivaudan-vallei, niet ver van Grenoble.

Aan de linkerkant, nog steeds in het Chartreuse-massief, zien we de « Dent de Crolles » die tot 2.062 m boven zeeniveau stijgt. Gelegen op minder dan een uur van Grenoble domineert de berg de stad van Crolles.



Na zeven jaar trouwe dienst werd de PL vervangen door de Sizaire.

Sizaire was een fabrikant met een nogal bewogen geschiedenis die enkele overeenkomsten vertoont met Panhard: vele overwinningen in de competitie, althans aan het begin van de eeuw, en veel technische innovaties: in 1913 was het de eerste Europese fabrikant die een voertuig met standaard elektrische verlichting en een volledige set dashboardinstrumenten met toerenteller aanbood; in 1918 was het de eerste auto met vier onafhankelijke wielen en een stuurinrichting met tandheugel.

De documenten waarover we beschikken stellen ons niet in staat het exacte model van de heer Choffray te bepalen.

Een andere overeenkomst tussen de twee fabrikanten: ze wisten getalenteerde tekenaars aan te trekken voor hun reclame. We weten allemaal dat het Alexis Kow was die advertenties maakte voor Panhard, terwijl Sizaire gebruikmaakte van de diensten van Hergé.

Ja, u leest het goed, het gaat inderdaad om degene die later de Kuikje-serie zal creëren.



Bruxelles, le 10/3/30

Doit à COMPAGNIE INTERNATIONALE D'AUTOMOBILES

SOCIÉTÉ ANONYME A BRUXELLES
FONDÉE EN 1907

ADMINISTRATOR, BUREAU ET MAGASIN : Monsieur Choffray
12, RUE DU MAGISTRAT, 12 55, avenue de la Brabançonne
SALON D'EXPOSITION : 51, AVENUE LOUISE
ADRESSE TÉLÉGRAPHIQUE : AUTOCARS
TÉLÉPHONES :
DIRECTIONS ET DÉPARTS : 488.48 501.44
PRIX DE RECHANGE : 488.00 853.00
RÉPARATIONS
COMPTES COURANTS PORTAUX 231.00
BRUXELLES

Pour travaux ainsi que pour vente et livraison des marchandises suivantes, expédiées à vos risques et périls.
PAYEMENT STRICTEMENT COMPTANT
au siège de la Société à Bruxelles.

Les mécaniciens ou conducteurs procurés par la Compagnie au client le sont à la condition expresse que le client les considère comme engagés par lui, exclusivement à son service et sous sa surveillance, et que par conséquent aucune responsabilité quelconque ne pourra être encourue par la Compagnie.

1930	Une voiture Panhard	
10	Chassis 15 CV dénomination belge	
	moteur 6 cylindres 2 l 340, alésage 69,5	
	course 103, n° 70.697.	
	Carrosserie conduite intérieure	60,000
	Taxe de luxe	3,600
		63,600
	Reprise de votre voiture Sizaire, cabriolet	13,600
		50,000
	CINQUANTE MILLE FRANCS.	

*Rem rabaissé au 1/2001
de 11500 au 12/1/20
Rem rabaissé au 1/2002
de 8000 au 31/1/20*

TRAFFIC BRUXELLES
TRAFFIC BRUXELLES
TRAFFIC BRUXELLES

Maar we kunnen vermoeden dat de heer Choffray niet erg tevreden was met zijn Sizaire. Inderdaad, op 10 maart 1930, minder dan 18 maanden na de aanschaf, doet hij hem van de hand voor een bescheiden bedrag (13.600 frank, ongeveer een derde van de aankoopprijs) om bij de Compagnie Internationale d'Automobiles, gevestigd aan de Wethouderstraat 12 in Elsene, een Panhard 15 CV "van Belgische benaming" te kopen.

Dit keer is de factuur veel gedetailleerder met betrekking tot het verkochte voertuig, waarbij wordt vermeld dat de motor een zescilinder van 2 liter 340 is met een boring van 69,5 (mm) en een slag van 103 (mm), terwijl het motornummer 70.697 is. Maar over de overgenomen Sizaire staat geen enkele informatie vermeld.

Verder staat op de factuur dat de luxe belasting 3.600 frank bedraagt, die wordt betaald met drie zegels van 100, 2.500 en 1.000 frank die op de factuur zijn geplakt (u zult trouwens hebben opgemerkt dat voor de twee voorgaande facturen de belastingen op dezelfde manier worden betaald).

De vergelijking van de afschrijving van de voertuigen die achtereenvolgens door de heer Choffray zijn verworven, pakt duidelijk in het voordeel uit van de Panhard, die van 11.500 frank in 1921 naar 8.000 frank in 1928 ging, wat neerkomt op een afschrijving van 30% in 7 jaar, oftewel 4,28% per jaar.

De Sizaire daarentegen heeft in minder dan 18 maanden 74% van zijn waarde verloren!

Wat de Panhard betreft, volgens de archieven van René Bellu gaat het om een 12-14 CV "zes" type X63, ook wel 13 CV genoemd, gelanceerd op de salon van 1929, uitgerust met een 4-versnellingsbak en een carrosserie van het Weymann-type. De gevraagde prijs komt overeen met het genoteerde bedrag (kaal chassis: 42.000 FF). Vreemd genoeg werd het een 15 CV toen het de grens overstak...

We weten niet hoe lang de heer Gaston Choffray zijn Panhard heeft gehouden, maar net als zijn vorige voertuig van het oudste merk heeft hij het veel gebruikt om te reizen. Hieronder enkele foto's van deze prestigieuze auto zonder kleppen, waarvan de kentekenplaat 24560 was.



Deze foto is genomen in "Coxyde les Bains" in augustus 1930, dus 5 maanden na de aankoop. Het is een handig samengestelde foto van twee naast elkaar geplaatste afbeeldingen om de indruk te wekken dat er twee garages en twee auto's zijn. Staande, aan de linkerkant, de heer Gaston Choffray.

Voor hem, tussen het voorwiel en de stevige buisvormige bumper, zijn zoon Jean-Louis. In die tijd maakten de configuraties van de auto's het mogelijk voor kinderen om allerlei spelletjes te doen.





De Panhard heeft dorst en het is nodig om hem van brandstof te voorzien. De kleppenloze motor verbruikt veel benzine hoor!

Maar zeker niet zo veel als die van de vrachtwagen met volle banden die enkele meters hoger geparkeerd staat. Heb je enig idee van zijn merk?

Hoe lang hield Monsieur Choffray zijn Panhard?

Wat is er met die wagen gebeurd tijdens de Tweede Wereldoorlog?

Moeilijk te weten want de familiearchieven informeren niets in dit opzicht.

Dit maakt tijdelijk een einde aan de Panhard-saga van de Choffray-familie, het vervolg van dit artikel zal in ons volgende nummer verschijnen.

Een pantserwagen Panhard AMD 178 gebruikt als Draisine door het Duitse leger tijdens het oostfront.

Pierre Van Boeckel is ook lid van de VZW Tank Museum Brussels en stuurde ons een artikel gepubliceerd op pagina's 25 tot 27 van het tijdschrift «Tank Museum Nieuws» uitgegeven door deze VZW.

Omdat het een Panhard pantserwagen AMD 178 is, konden we niet anders dan hem terugnemen om onze lezers ten goede te komen.

Wij bedanken de verantwoordelijken van dit tijdschrift voor hun toestemming voor reproductie.

5.11. Gepantserde draisines

De Duitsers gebruikten, voor missies van bewaking van spoorlijnen of begeleiding van treinen, pantserwagens aangepast aan het breedspoor van de Russische spoorlijnen met een spoorwijdte van 1,52 m van rand tot rand. Het bekendste voorbeeld is dat van de PANHARD 178 pantserwagens die in Frankrijk in beslag zijn genomen en naar het oostfront zijn gestuurd. De aanpassing aan de sporen van enkele tientallen voertuigen, met een wielwijdte van 1,74 m, vereist de volledige vervanging van de wielen en banden door stalen wielen van het spoorwegtype (Fig. 15).

Aan de andere kant, is de wielafstand van de 8x8 pantservoertuigen 1,60 m van centrum naar centrum, dicht bij 1,52 m, wat het mogelijk maakt om een tussenliggend metaal element te voorzien voor eenvoudige montage tussen de banden en de rails. Een praktische oplossing werd al in 1936 voorgesteld door STEYR-DAIMLER-PUCH AG in Steyr, Oostenrijk. In de onderstaande figuur is te zien dat de elastische functie van de band behouden blijft bij het rollen op de rails, gezien de scharnier tussen de velg en het metalen wiel (Fig. 16). Ten minste één foto van lage kwaliteit, hier niet opgenomen, toont een Sdkfz 231 pantserwagen die zo is uitgerust en op een spoorlijn is geparkeerd. Het is mogelijk dat andere aanpassingssystemen dan de hierboven genoemde door de Duitsers werden gebruikt.



Fig. 15

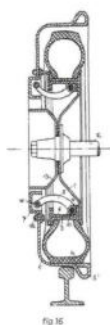


Fig. 16

1 en 3: velg; 2: wielas; 4: band; 5, 5': 7: stalen wiel; 6: binnenring op 3; 8: drijfstangen tussen stalen wiel en bandenvelg; 9 en 10: verbindingen; 12: montagebouten tussen 5 en 7;

Un blindé Panhard AMD 178 utilisé comme Draisine par l'armée allemande sur le front de l'Est.

Pierre Van Boeckel est aussi membre de l'ASBL Tank Museum Brussels et nous a transmis un article paru aux pages 25 à 27 de la revue « Tank Museum Nieuws » publiée par cette ASBL.

S'agissant d'un blindé Panhard AMD 178, nous n'avons pu nous empêcher de le reprendre pour en faire profiter nos lecteurs et remercions les responsables de la revue précitée pour leur autorisation de le reproduire.

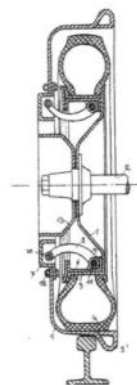
5.11. Draisines blindées

Les allemands ont utilisé, pour des missions de surveillance de lignes ferroviaires ou d'accompagnement de trains, des autos blindées adaptées au roulement sur les voies de chemin de fer russes dont l'écartement des rails est de 1,52 m bord à bord. L'exemple le plus connu est celui des autos blindées PANHARD 178 saisies en France et envoyées sur le front est. L'adaptation aux voies de plusieurs dizaines d'engins, dont l'écartement des roues est de 1,74 m, nécessite le remplacement complet des roues et pneus par des roues en acier type chemin de fer (Fig. 15).



Fig. 15

Par contre, l'écartement des roues des blindés 8x8 étant de 1,60 m de centre à centre, proche de 1,52 m, il est possible de prévoir un élément métallique intermédiaire de montage aisé entre les pneus et les rails. Une solution pratique est proposée dès 1936 par STEYR-DAIMLER-PUCH AG à Steyr en Autriche. Elle est détaillée sur la figure ci-après où l'on voit que la fonction élastique du pneu est conservée lors du roulement sur les rails étant donné l'articulation existant entre la jante du pneu et la roue métallique (Fig. 16). Au moins une photo de faible qualité, non reprise ici, montre une auto blindée Sdkfz 231 ainsi équipée et stationnée sur une voie de chemin de fer. Il est possible que d'autres systèmes d'adaptation que celui mentionné ci-dessus aient été utilisés par les Allemands.



1 et 3: jante du pneu; 2: axe de roue; 4: pneu; 5, 5': roue en acier; 6: anneau intérieur à 3; 8: bielles de liaison entre roue acier et jante du pneu; 9 et 10: articulations; 12: boulons d'assemblage entre 5 et 7;



Panhard AMD 178

Thanks to [French Tanks](#)

Poésie... Par ChatGPT - Gedicht... door ChatGPT !

Marc Dandoy, membre de l'Amicale et propriétaire d'une PL 17, a demandé à ChatGPT :
« Ecris moi un poème sur la Panhard humoristique »

Et voici la réponse :

*Oh Panhard, ma belle voiture,
Avec ton moteur un peu loufoque,
Tu es la reine des routes de campagne,
Mais malgré tout,
Avec ta suspension un peu raide et ta carrosserie en boursoufle.
On te voit passer et on s'émerveille,
Tu nous rappelles ces temps révolus,
Alors Panhard, tu es peut-être un peu vieux,
Avec ta drôle de ligne et ton air farfelu,*

*Toi qui me fais rêver chaque soir,
Tu fais tourner toutes les têtes en équivoque.
Avec tes airs un peu désuets,
Tu es toujours dans la course,
De ta petite taille et de ta belle rouille,
Où la voiture n'était pas encore un joujou.
Mais tu restes une belle icône de notre époque,
Tu fais toujours rire et tu fais toujours rêver.*

We vroegen ChatGPT om een gedicht als Zot Polleke van Paul van Ostaijen te schrijven.

Hieronder vindt U het resultaat:

*In het bruisende vers van Zot Polleke's pen,
Ontstaat een ode aan de Panhard, bij allezen bekend.
Met vurige woorden en speelse klank,
Beschrijft hij haar glorie, haar charme en haar dank.*

*De Panhard, een sierlijke dansende pracht,
In Polleke's gedicht, een kleurrijk betracht.
Haar motorgeluid, als een symfonie zo zoet,
In zijn verzen, leeft zij in volle gloed.*

*Haar carrosserie als een kunstwerk, zo fijn,
Door Polleke's ogen, een parel, zo rein.
Een gedicht vol leven, vol ritme en kracht,
Zot Polleke's lofzang op de Panhard, zo zacht.*

