

AMICALE PANHARD BELGIQUE

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

FLAT-TWIN

PERIODIQUE TRIMESTRIEL
DRIEMAANDELIJKS TIJDSCHRIFT

OCTOBRE - DECEMBRE 2024

Numéro 123 – Nummer 123

OKTOBER - DECEMBER 2024



La famille Giacomelli - De familie Giacomelli

PRESIDENT / VOORZITTER
Etienne Ficht

SECRETAIRE / SECRETARIS
Gilles Blondiau

TRESORIER / SCHATBEWAARDER
Christiane Zwonarz

RESPONSABLES BULLETIN
VERANTWOORDELIJKE BLAD
Raymond Parijs
Ernest Hufkens
Bernard Vermeylen+
Benoît Piette
Hubert de Wasseige

RESPONSABLE MANIFESTATIONS
Gilles Blondiau

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

RESPONSABLE TECHNIQUE
TECHNISCHE VERANTWOORDELIJKE
Gilles Blondiau

WEBMASTER
Marc Dandoy

Site Web
www.panhard-levassor.be

Adresse mail
amicale@panhard-levassor.be

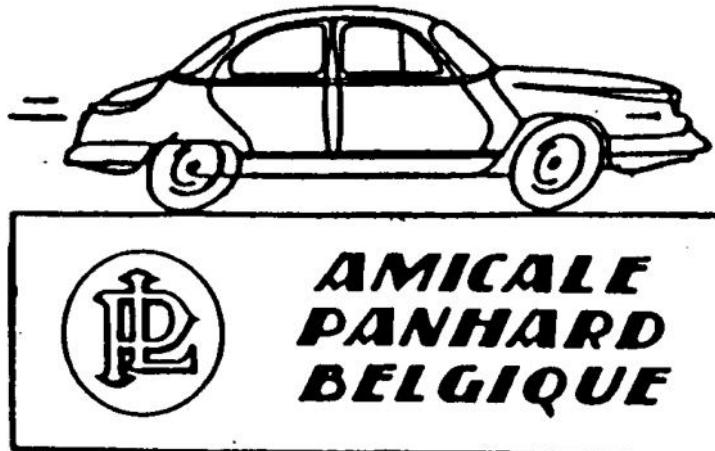
SIEGE / ZETEL
Montleban, 48
6674 GOUVY

n° association
1208893
n° entreprise
450 442 561
n° FBVA
003

SOMMAIRE du Flat Twin 123

INHOUD Flat Twin 123

- 2 Editorial / Editoriaal**
- 3 Actualités Panhard / Panhard in de aktualiteit**
- 10 Echos et nouvelles / Nieuws**
- 12 Un homme, une Panhard, la famille Giacomelli**
- 24 Een man een Panhard, de familie Giacomelli.**
- 36 Citroën et Panhard, la naissance et le crépuscule d'une collaboration innovante / Citroën en Panhard, de geboorte en het einde van een innovatieve samenwerking.**



COMPTE BANCAIRE / BANKREKENING :

BE43 7390 1484 1001

EDITEUR RESPONSABLE – VERANTWOORDELIJKE UITGEVER

Etienne Ficht

Editorial :

par Hubert de Wasseige

Des bienfaits collatéraux

En cette période hélas marquée par des guerres et conflits en tous genres, que ce soit en Ukraine, en Afrique ou au Moyen Orient, nous entendons souvent parler de dommages collatéraux, la plupart du temps des pertes humaines soit disant non voulues par les troupes qui les ont causées mais présentées comme une conséquence inévitable de toute intervention armée bien sûr indispensable pour protéger les intérêts que l'on prétend défendre. On feint de les regretter mais a-t-on vraiment tout fait pour les éviter ?

Il est évidemment hors de propos pour votre Flat Twin de traiter de ce sujet sinon que je voudrais partager avec vous la circonstance que le terme « collatéral » peut avoir une signification plus positive et évoquer les effets collatéraux bénéfiques du RIPL organisé par l'Amicale du 17 au 20 mai 2024.

Ce rassemblement a rempli tous les objectifs qu'il s'était fixé par rapport aux nombreux participants venus des quatre coins de l'Europe voire du monde, tous membres d'un club Panhard. Mais le cortège de Panhard et autres voitures anciennes sillonnant les routes jadis empruntées par les troupes napoléoniennes a aussi semé la joie sur le visage de toutes les personnes qui, par hasard, se trouvaient sur son passage. Quel plaisir de voir les traits de ces spectateurs fortuits illuminés par un sourire suscité par la vision de nos Panhard. Et quel contraste avec la mine inquiète de leurs ancêtres lorsqu'ils voyaient déferler, il y a plus de deux cents ans, sur les mêmes voies, nombre de soldats anglais, français ou allemands.

Il est aussi un bienfait collatéral plus particulier de ce RIPL qui a permis au comité de rédaction de votre Flat Twin de faire la connaissance d'une famille italienne qui a émigré en Belgique et dont les membres ont roulé en Panhard pendant 13 ans. Incroyable épisode illustré par de nombreuses photos que nous sommes heureux de partager avec nos lecteurs à la page 12. En plus, quand vous recevrez ce Flat Twin, ce sera l'automne et quoi de meilleur pour prolonger un peu l'été que de s'échapper en Italie où le climat est plus doux.

Editoriaal:

door Hubert de Wasseige

Onvermijdelijke gunstige effecten

In deze tijd die helaas gekenmerkt wordt door oorlogen en conflicten van alle soorten, of het nu in Oekraïne, Afrika of het Midden-Oosten is, horen we vaak over neveneffecten, meestal menselijke verliezen die zogenaamd niet bedoeld zijn door de troepen die ze veroorzaakten, maar die worden voorgesteld als een onvermijdelijk gevolg van elke militaire interventie die natuurlijk noodzakelijk is om de belangen te beschermen die men beweert te verdedigen. Men doet alsof men ze betreurt, maar heeft men echt alles gedaan om ze te vermijden?

Het is natuurlijk niet aan uw Flat Twin om dit onderwerp te behandelen, maar ik wil graag met u delen dat de term "onvermijdelijke" een positievere betekenis kan hebben en de positieve neveneffecten van de RIPL die door de Amicale van 17 tot 20 mei 2024 wordt georganiseerd, aanhalen.

Deze bijeenkomst heeft al haar doelstellingen bereikt wat betreft de vele deelnemers uit alle hoeken van Europa, zelfs de wereld, allemaal leden van een Panhard-club. Maar de stoet van Panhards en andere oldtimers die de wegen druppelsgewijs bereden die ooit door Napoleontische troepen werden gebruikt, zaaiden ook vreugde op de gezichten van alle mensen die toevallig op hun pad kwamen. Wat een plezier om de gezichten van deze toevallige toe-schouwers te zien oplichten door een glimlach die werd opgewekt door het zien van onze Panhards. En wat een contrast met de bezorgde blik van hun voorouders toen ze meer dan tweehonderd jaar geleden op dezelfde wegen een groot aantal Engelse, Franse of Duitse soldaten zagen voorbijtrekken.

Het is ook een bijzonder neveneffect van deze RIPL dat de redactie van uw Flat Twin kennis heeft gemaakt met een Italiaanse familie die naar België is geëmigreerd en waarvan de leden 13 jaar lang in een Panhard hebben gereden. Een ongelooflijk verhaal, geïllustreerd met talrijke foto's die we graag met onze lezers delen op pagina 24. Bovendien, wanneer u deze Flat Twin ontvangt, zal het herfst zijn en wat is er beter om de zomer wat te verlengen dan te ontsnappen naar Italië waar het klimaat milder is.



RIPL Novara 2016

ACTUALITES PANHARD - PANHARD IN DE AKTUALITEIT

Par Bernard Vermeylen de 1894 à 1964 (il s'agit d'une compilation des rubriques parues à la page 2 du Flat-Twin n°4 du quatrième trimestre 1984, à la page 5 du Flat-Twin n°44 du quatrième trimestre 1994, aux pages 6 et 7 du Flat-Twin n°81 du troisième quadrimestre 2004).

Par Hubert de Wasseige de 1984 à 2014.

IL Y A 150 ANS

La fin de l'année 1874 est marquée par le démarrage de la production de scies, de machines à bois et de constructions mécaniques dans les nouveaux ateliers que la société Périn-Panhard a fait construire sur les terrains acquis l'année précédente avenue d'Ivry, dans le 13ème arrondissement de Paris.

IL Y A 130 ANS

Le bilan de l'année 1894 fait état de 41 voitures vendues (toutes à moteur P2D), dont quatre ont été exportées : une en Belgique, une en Italie, deux en Espagne. On a également fabriqué deux bateaux, et 69 moteurs : trois monocylindres, six du type P2C et soixante du type P2D, qui existe dans trois versions différentes (2CV ¼, 3CV 1/3, 3CV 3/4). Sur les 60 moteurs « P2D » vendus, pas moins de 48 ont été livrés à Peugeot.

IL Y A 120 ANS

Suite aux succès de la marque dans les compétitions nautiques (notamment Coupe de l'Auto le 16 octobre 1904 à Maisons-Lafitte), la vente de bateaux s'est développée avec une quarantaine d'exemplaires de types divers vendus en cours d'année, parmi lesquels quatre types R4P de 130 CV et deux S3 4M de 70 CV.

Quant à la production automobile, elle s'est élevée à 924 voitures, d'après les registres de production, mais compte tenu de l'écoulement des stocks, ce sont environ 1.050 unités qui ont été écoulées. La marque est au coude à coude avec Renault et Peugeot pour la place de premier constructeur français. A l'occasion du Salon de l'automobile, au mois de décembre, le haut de gamme est renforcé par une nouvelle 50 CV, type Q pour les Mines, dotée d'un très gros quatre cylindres (type Z40) de 10.560 cc.

En toute fin d'année, le 27 décembre, à Vaumas, dans l'Allier, la famille Bonnet voit naître un petit René.

IL Y A 110 ANS

C'est la guerre, et la société Panhard en éprouve très tôt les conséquences sur son patrimoine, avec le

Door Bernard Vermeylen van 1894 tot 1964 (dit is een compilatie van de rubrieken die verschenen op pagina 2 van de Flat-Twin nr. 4 van het vierde kwartaal 1984, op pagina 5 van de Flat-Twin nr. 44 van het vierde kwartaal 1994, op pagina 6 en 7 van de Flat-Twin nr. 81 van het derde kwartaal 2004).

Door Hubert de Wasseige van 1984 tot 2014

150 JAAR GELEDEN

Het einde van het jaar 1874 wordt gekenmerkt door de start van de productie van zagen, houtbewerkingsmachines en werktuigbouw in de nieuwe werkplaatsen die de firma Périn-Panhard het voor-gaande jaar had laten bouwen op de aangekochte gronden aan de Avenue d'Ivry, in het 13e arrondissement van Parijs.

130 JAAR GELEDEN

Het jaaroverzicht van 1894 vermeldt 41 verkochte wagens (allemaal met een P2D-motor), waarvan er vier werden geëxporteerd: één naar België, één naar Italië en twee naar Spanje. Er werden ook twee boten gebouwd en 69 motoren: drie eencilinders, zes van het type P2C en zestig van het type P2D, dat in drie verschillende versies bestaat (2CV ¼, 3CV 1/3, 3CV ¾). Van de 60 verkochte "P2D"-motoren werden maar liefst 48 geleverd aan Peugeot.

120 JAAR GELEDEN

Na het succes van het merk in watersportwedstrijden (met name de Coupe de l'Auto op 16 oktober 1904 in Maisons-Lafitte), is de verkoop van boten gestegen met ongeveer veertig exemplaren van verschillende types die in de loop van het jaar werden verkocht, waaronder vier R4P-types van 130 pk en twee S3 4M van 70 pk.

Wat de autoproduktie betreft, bedroeg deze 924 wagens volgens de productieregisters, maar gezien de afname van de voorraden werden er ongeveer 1.050 eenheden verkocht. Het merk strijdt met Renault en Peugeot om de eerste plaats als Franse autofabrikant. Ter gelegenheid van het Autosalon in december wordt het topsegment versterkt met een nieuwe 50 pk, type Q voor de Mijnen, uitgerust met een zeer grote viercilinder (type Z40) van 10.560 cc.

Aan het einde van het jaar, op 27 december, wordt in Vaumas, in de Allier regio, een kleine René geboren in de familie Bonnet.

110 JAAR GELEDEN

Het is oorlog, en de firma Panhard ondervindt al vroeg de gevolgen voor haar vermogen, met al in

bombardement de l'usine de Reims dès le mois de septembre. Devant l'ampleur des dégâts, il faudra la fermer provisoirement et transférer à Paris les machines encore utilisables. Malgré tout, la production automobile se poursuit. Bien sûr, il faut répondre aux commandes du Ministère de la Guerre qui réclame surtout des utilitaires : camions, fourgons, ambulances et tracteurs Châtillon-Panhard à quatre roues directrices.

La fabrication des voitures particulières n'en est pas pourtant interrompue, et, fin décembre 1914, une nouvelle 16 HP sans soupapes est même présentée aux Mines. Il s'agit du type X26 à moteur quatre cylindres SK 4E2 de 3.175 cc, qui sera appelé à connaître un grand succès.

Pour toute l'année 1914, la production s'est élevée à 2.392 exemplaires, dont 1.809 voitures particulières et 483 utilitaires. L'exportation a porté sur 343 exemplaires, en quasi-totalité des voitures.

IL Y A 100 ANS

A l'automne 1924, tous les moteurs sans soupapes bénéficient d'un perfectionnement très important : les chemises en fonte sont en effet remplacées par des chemises minces en acier beaucoup plus légères. Ce progrès décisif a été rendu possible par l'utilisation d'une nouvelle technique : les chemises extérieures ont maintenant leur surface internée régulée, c'est-à-dire garnies de métal anti-friction. Objet de plusieurs années d'étude, le réglage est la solution qui permet enfin d'alléger le moteur sans soupapes.

A l'occasion du salon d'octobre, la gamme s'enrichit d'une variante sportive de la 20 CV, baptisée 20 CV Spécial, type X49 pour les Mines. Cette voiture qui frôle les 140 km/h, possède un moteur de même cylindrée que la 20 CV normale (4.485 cc), mais gavé par un carburateur double corps. Deux mois plus tard, cette 20 CV Spécial est rebaptisée plus logiquement « 20 CV Sport », au moment où apparaît un modèle similaire « bas de gamme », la 10 CV Sport, conçue suivant le même principe. En même temps, la 10 CV type X44 devient officiellement le type X47, de 1.480 cc (9 CV), contre 1.390 cc pour l'ancien modèle. Sur les 2.446 voitures de tourisme fabriquées cette année, les 10 CV comptent pour 846 unités, les 12 CV pour 753 unités, les 16 CV pour 647 unités, les 20 CV pour 165 unités, et les 35 CV pour 32 unités. A cela s'ajoutent trois prototypes et 242 véhicules utilitaires.

Dans un tout autre domaine, la société Panhard se fait remarquer au Salon aéronautique en présentant le prototype d'un tout nouveau moteur V 12 sans soupapes de 31.500 cc développant 500 ch. Compact, il est aussi léger grâce à l'utilisation de chemises en acier.

september het bombardement van de fabriek in Reims. Gezien de omvang van de schade zal de fabriek tijdelijk moeten worden gesloten en zullen de nog bruikbare machines naar Parijs worden overgebracht. Desondanks gaat de productie van auto's door. Uiteraard moet er worden voldaan aan de bestellingen van het Ministerie van Oorlog, dat vooral utilitaire voertuigen eist: vrachtwagens, bestel-wagens, ambulances en Châtillon-Panhard tractors met vierwielbesturing.

De productie van particuliere voertuigen wordt echter niet onderbroken, en eind december 1914 wordt een nieuwe 16 HP zonder kleppen gepresenteerd bij de Mijnbouw. Het betreft het type X26 met een viercilindermotor SK 4E2 van 3.175 cc, dat een groot succes zal kennen.

Voor het hele jaar 1914 bedraagt de productie 2.392 exemplaren, waaronder 1.809 particuliere voertuigen en 483 utilitaire voertuigen. De export betrof 343 exemplaren, bijna allemaal auto's.

100 JAAR GELEDEN

In de herfst van 1924 krijgen alle kleploze motoren een belangrijke verbetering: de gietijzeren cilinderbussen worden vervangen door veel lichtere dunne stalen bussen. Deze beslissende vooruitgang werd mogelijk gemaakt door het gebruik van een nieuwe techniek: de buitenste cilinderbussen hebben nu een geregelde interne oppervlakte, dat wil zeggen bekled met anti-wrijving metaal. Na jaren van studie is de regulering de oplossing die eindelijk mogelijk maakt om die kleploze motor te verlichten.

Tijdens het autosalon van oktober wordt het gamma uitgebreid met een sportieve variant van de 20 CV, genaamd 20 CV Spécial, type X49 voor de Mijnbouw. Deze auto, die bijna 140 km/u haalt, heeft een motor van dezelfde cilinderinhoud als de normale 20 CV (4.485 cc), maar met een dubbele carburateur. Twee maanden later krijgt deze 20 CV Spécial de meer logische naam "20 CV Sport", terwijl er een vergelijkbaar "instapmodel" verschijnt, de 10 CV Sport, ontworpen volgens hetzelfde principe. Tegelijkertijd wordt de 10 CV type X44 officieel omgedoopt tot type X47, met 1.480 cc (9 CV), tegenover 1.390 cc voor het oude model. Van de 2.446 geproduceerde personenauto's dit jaar zijn er 846 van het 10 CV type, 753 van het 12 CV type, 647 van het 16 CV type, 165 van het 20 CV type, en 32 van het 35 CV type. Daarbovenop komen drie prototypes en 242 utilitaire voertuigen.

In een geheel ander domein valt de firma Panhard op tijdens het Luchtvaartsalon door het presenteren van het prototype van een gloednieuwe V12

Pour le moment, ce nouveau moteur VK12L reste à l'état de prototype.

IL Y A 90 ANS

A partir du Salon d'octobre 1934, la gamme des voitures de tourisme est simplifiée. Il ne reste que cinq modèles de base : la CS (14 CV, type X72), la CS Spécial (16 CV, type X73), la DS (23 CV, type X71), la DS Spécial (27 CV, type X74) et enfin la 8 cylindres (type X67). La nouveauté est constituée par la CS Spécial dont le moteur 6 cylindres de 2.861 cc autorise une vitesse maximale de 125 km/h.

Du côté des utilitaires, au Salon, le visiteur peut admirer deux véhicules hors du commun carrossés par Currus : un impressionnant camion aménagé en bureau de poste ambulant, et un magnifique véhicule de propagande à gazogène, destiné au département des Eaux et Forêts du Ministère de l'Agriculture, sur châssis ZUGAZ type K48.

IL Y A 80 ANS

Maigre bilan de production pour 1944 : l'usine n'a fabriqué que douze véhicules sur toute l'année : dix camions 5 tonnes type K125, et deux châssis de camions à moteur Buda 6 cylindres, type K134.

IL Y A 70 ANS

Toute nouvelle, la Dyna Z1 ne subit aucune modification pour le salon d'octobre 1954.

Les nouveautés sont sur d'autres stands : chez DB, le coach reçoit une nouvelle carrosserie en plastique, et l'on annonce sa mise en production chez Chausson. Arista présente un tout nouveau coupé dont la carrosserie, elle aussi en plastique, a été dessinée par M. Berlemon.

Côté utilitaires, on note la présentation d'un triporteur (une seule roue motrice, à l'avant) utilisant la version industrielle du moteur Dyna 5 CV : le Sherpa. En revanche, la gamme des utilitaires évolue assez profondément. Le camion MOVIC devient MOVIC M en recevant des modifications esthétiques et de nombreux perfectionnements techniques, qui touchent le pont, la boîte, les suspensions, les freins, le circuit électrique. Le moteur 4 HL de 100 ch. existe maintenant dans une nouvelle version de 110 ch. baptisée 4HL3 plus souple et moins bruyant que son prédécesseur.

Côté véhicules spéciaux, la gamme se simplifie : les 6/6 et 6/4 disparaissent, seuls subsistent donc les 4/4, en trois versions d'empattement.

Malgré ce baroud d'honneur, le secteur des poids

kleploze motor van 31.500 cc die 500 pk ontwikkelt. Compact en licht dankzij het gebruik van stalen cilinderbussen, blijft deze nieuwe VK12L motor op dit moment nog een prototype.

90 JAAR GELEDEN

Vanaf de oktobersalon 1934 wordt het gamma van personenauto's vereenvoudigd. Er blijven slechts vijf basismodellen over: de CS (14 CV, type X72), de CS Spécial (16 CV, type X73), de DS (23 CV, type X71), de DS Spécial (27 CV, type X74) en tenslotte de 8-cilinder (type X67). De nieuwheid is de CS Spécial, waarvan de 6-cilindermotor van 2.861 cc een topsnelheid van 125 km/u mogelijk maakt.

Wat de utilitaire voertuigen betreft, kan de bezoeker op het salon twee uitzonderlijke voertuigen bewonderen waarvan het koetswerk door Currus was ontworpen: een indrukwekkende vrachtwagen omgebouwd tot een mobiele postkantoor en een prachtig propagandavoertuig op houtgas, bestemd voor de afdeling Wateren en Bossen van het Ministerie van Landbouw, op een ZUGAZ-chassis type K48.

80 JAAR GELEDEN

Magere productiecijfers voor 1944: de fabriek heeft het hele jaar slechts twaalf voertuigen geproduceerd: tien vrachtwagens van 5 ton, type K125, en twee vrachtwagenchassis met een 6-cilinder Buda-motor, type K134.

70 JAAR GELEDEN

De gloednieuwe Dyna Z1 ondergaat geen wijzigingen voor het autosalon van oktober 1954.

De vernieuwingen zijn op andere stands te vinden: bij DB krijgt de coach een nieuwe kunststof carrosserie, en de productie ervan wordt aangekondigd bij Chausson. Arista presenteert een geheel nieuwe coupé, waarvan de carrosserie, eveneens in kunststof, is ontworpen door de heer Berlemon.

Wat de utilitaire voertuigen betreft, wordt een driewieler (met één enkel aangedreven wiel aan de voorkant) gepresenteerd, die gebruikmaakt van de industriële versie van de Dyna 5 CV-motor: de Sherpa. De gamma van utilitaire voertuigen ondergaat echter vrij ingrijpende veranderingen. De MOVIC vrachtwagen wordt MOVIC M en ondergaat esthetische wijzigingen en talrijke technische verbeteringen die de brug, de versnelling, de remmen en het elektrisch circuit betreffen. De 4 HL motor van 100 pk bestaat nu in een nieuwe versie van 110 pk, de 4HL3, die soepeler en minder luidruchtig is dan zijn voorganger.

Wat speciale voertuigen betreft, wordt het gamma vereenvoudigd: de 6/6 en 6/4 verdwijnen, alleen de

lourds se meurt inexorablement chez Panhard, qui n'en a fabriqué que 274 exemplaires en 1954.

IL Y A 60 ANS

La gamme des 24 évolue à l'occasion du Salon de Paris d'octobre 1964. La 24 C disparaît, mais de nouvelles « berlines » (selon la terminologie Panhard) font leur apparition : la 24 BT qui reprend le moteur M8S des 24 CT 1964 et la 24 B qui hérite du M8N de feu la 24 C. L'allongement de l'empattement (porté de 2,30 à 2,55 m) augmente notablement l'habitacle arrière sur ces modèles, dont la finition se calque à peu de choses près sur celle des CT et C, mais les CT et BT reçoivent des freins à disque sur les quatre roues (à double étrier à l'avant), de nouvelles jantes et un pot d'échappement à double sortie.

Quant à la gamme des 17, elle évolue peu, mais dans un sens de simplification : la Luxe disparaît, les Relmax et Relmax S sont remplacées par une seule finition baptisée Confort S, qui ne diffère de la Relmax que par sa banquette avant, les sièges séparés restant disponibles sur option, et obligatoires sur les versions Tigre.

Au cours de l'année 1964, la société Panhard a construit 30.139 voitures de tourisme, 215 utilitaires légers... et 45.874 véhicules Citroën (2 CV fourgonnette).

IL Y A 40 ANS

Trois activités qui se sont déroulées en 1984 sont couvertes par le Flat-Twin numéro 4 du quatrième trimestre 1984 : le rallye des trois provinces organisé par l'Amicale, une sortie parisienne où la marque doyenne était, selon les termes de Bernard « *particulièrement bien représentée* » par entre autres, cinq Panhard d'avant-guerre et enfin le Grand Prix de l'Age d'Or 1984 où le seul membre de l'Amicale présent était ...Bernard.

A la page 9, un tableau recensant toutes les miniatures de Dyna Z 1953-1959 par type, marque, échelle, matière (Z pour Zamak par exemple) avec pour chacune une cotation de la rareté. Laquelle choisissez-vous ? Je vous avoue avoir un petit faible pour la Dyna 55 avec moteur de la marque JMF au 1/43 en Zamak dont la cote est de 1 ce qui veut dire rarissime.

Mais ce qui était rarissime voici 40 ans a certainement basculé dans la catégorie « introuvable » de nos jours. Dommage...

4/4 blijft over, in drie wielbases.

Ondanks deze laatste krachtinspanning sterft de zware vrachtwagensector bij Panhard onverbiddelijk uit, met slechts 274 geproduceerde exemplaren in 1954.

60 JAAR GELEDEN

De 24-reeks ondergaat een verandering tijdens het Parijse autosalon van oktober 1964. De 24 C verdwijnt, maar er verschijnen nieuwe "berlines" (volgens de terminologie van Panhard): de 24 BT, die de M8S-motor van de 24 CT 1964 overneemt, en de 24 B, die de M8N van de overleden 24 C erfde. De verlenging van de wielbasis (van 2,30 naar 2,55 m) vergroot aanzienlijk het achterste interieur van deze modellen, waarvan de afwerking min of meer gelijk is aan die van de CT en C. De CT en BT krijgen echter schijfremmen op alle vier wielen (met dubbele remklaauw aan de voorzijde), nieuwe velgen en een uitlaatpijp met dubbele uitlaat.

Wat de 17-reeks betreft, evolueert deze weinig, maar in de richting van vereenvoudiging: de Luxe verdwijnt, de Relmax en Relmax S worden vervangen door één enkele uitvoering genaamd Confort S, die alleen verschilt van de Relmax door zijn voorbank, terwijl de afzonderlijke stoelen optioneel blijven, en verplicht zijn op de Tigre-versies.

In het jaar 1964 heeft de firma Panhard 30.139 personenauto's, 215 lichte utilitaire voertuigen... en 45.874 Citroën voertuigen (2 CV bestelwagens) geproduceerd.

40 JAAR GELEDEN

Drie activiteiten die in 1984 plaatsvonden worden behandeld in Flat-Twin nummer 4 van het vierde kwartaal 1984: de rally van de drie provincies georganiseerd door de Amicale, een uitje naar Parijs waar het oudste merk volgens de woorden van Bernard "bijzonder goed vertegenwoordigd was" door onder andere vijf Panhard-voertuigen uit de vooroorlogse periode, en ten slotte de Grand Prix van de Age d'Or 1984 waar het enige aanwezige lid van de Amicale ... Bernard was.

Op pagina 9 staat een overzicht van alle miniaturen van de Dyna Z 1953-1959 per type, merk, schaal, materiaal (Z voor Zamak bijvoorbeeld) met een schatting van de zeldzaamheid voor elk van hen. Welke kiest u? Ik moet toegeven dat ik een zwak heb voor de Dyna 55 met motor van het merk JMF op schaal 1/43 in Zamak, waarvan de waarde 1 is, wat betekent uiterst zeldzaam.

Maar wat 40 jaar geleden uiterst zeldzaam was, is tegenwoordig zeker in de categorie "onvindbaar" terechtgekomen. Jammer...

Egalement rares sont les Panhard Dyna Veritas auxquelles Bernard a consacré un article de 2 pages et dont un exemplaire illustre la couverture. 176 voitures ont été fabriquées par cette firme Veritas fondée en 1946 et qui a présenté son dernier modèle au salon de Genève de mars 1953. Bernard se souvient d'un cabriolet qui croupissait chez un garagiste de Belgrade, près de Namur. Quand il a voulu le retrouver en 1972, il a appris qu'il était parti à la casse. Une Veritas de moins donc, ce qui réduit encore les chances d'en acquérir.

En plus des rallyes et du Flat-Twin, la vitalité de l'Amicale se manifeste lors des réunions au Kin Tavern qui ont eu lieu les 26 octobre, 23 novembre et 28 décembre 1984.

IL Y A 30 ANS

A la lecture du Flat-Twin numéro 44 couvrant la période d'octobre à décembre 1994, on ne peut que constater le progrès par rapport au Flat-Twin numéro 4 paru dix ans plus tôt en octobre 1984.

Le numéro 44 contient en effet pas moins de 42 pages (contre 16 seulement pour le numéro 4) et l'amélioration de la mise en page et de la présentation est spectaculaire.

Outre les comptes-rendus de plusieurs sorties et les rubriques habituelles, on peut y lire des articles fouillés traitant des sujets les plus divers en relation avec la marque : les 52 camionnettes 17 livrées à la poste française, les aventures de la caravane Panhard IC 16 composée de trois PL 17 ayant parcouru pendant 56 semaines environ 53.000 km et traversant plus de 16 pays en empruntant « les plus mauvaises pistes du monde », les catalogues Dyna Z, et in fine, « une Panhard pleine de vis » construite à l'échelle 1/5 par un ancien élève des Arts et Métiers à l'aide d'éléments provenant d'une boîte d'engrenages Meccano.

Mais cette liste n'est pas exhaustive et si le mauvais temps vous cloue à l'intérieur, pourquoi ne pas en profiter pour relire ce numéro 44 qui est assurément un très bon cru (*mais en existe-t-il de mauvais*) ? A moins qu'en mettant de l'ordre dans votre grenier, vous retrouviez votre ancienne boîte de meccano et que vous décidiez à votre tour de monter une Panhard miniature. Dans ce cas, faites nous en part afin que nous puissions en informer nos lecteurs qui seront très intéressés.

IL Y A 20 ANS

Dans le Flat-Twin n° 81 couvrant la période du 1^{er} septembre au 31 décembre 2024, Bernard entame deux

Ook de Panhard Dyna Veritas is zeldzaam, en Bernard heeft er een artikel van 2 pagina's aan gewijd, waarbij een exemplaar de omslag illustreert. Deze Veritas-firma, opgericht in 1946, heeft 176 voertuigen geproduceerd en haar laatste model gepresenteerd op de autosalon van Genève in maart 1953. Bernard herinnert zich een cabriolet die bij een garagehouder in Belgrade, nabij Namen, stond te verkommeren. Toen hij in 1972 probeerde het voertuig terug te vinden, vernam hij dat het naar de sloop was gestuurd. Weer een Veritas minder, wat de kans om er een te verkrijgen nog verder verkleint.

Naast de rally's en de Flat-Twin manifesteert de vitaliteit van de Amicale zich tijdens de bijeenkomsten in de Kin Tavern die plaatsvonden op 26 oktober, 23 november en 28 december 1984.

30 JAAR GELEDEN

Als je het Flat-Twin nummer 44 leest, dat van oktober tot december 1994 liep, kan je niet anders dan vaststellen dat er een enorme vooruitgang is geboekt ten opzichte van het F-T nr 4 dat tien jaar eerder, in oktober 1984, verscheen.

Nummer 44 telt immers maar liefst 42 pagina's (tegenover slechts 16 voor nummer 4) en de verbetering in lay-out en presentatie is spectaculair.

Naast de verslagen van verschillende uitstappen en de gebruikelijke rubrieken, kan je er diepgaande artikelen lezen over de meest uiteenlopende onderwerpen met betrekking tot het merk: de 52 bestelwagens 17 die aan de Franse post werden geleverd, de avonturen van de Panhard IC 16-caravan, bestaande uit drie PL 17 die gedurende 56 weken ongeveer 53.000 km aflegden en meer dan 16 landen doorkruisten via "de slechtste wegen ter wereld", de Dyna Z-catalogi, en tot slot "een Panhard vol schroeven" gebouwd op schaal 1/5 door een oud-student van de "Arts et Métiers" met behulp van onderdelen uit een Meccano-doos.

Maar deze lijst is niet volledig en als het slechte weer je binnen houdt, waarom zou je dan niet profiteren van de gelegenheid om dit nummer 44 opnieuw te lezen, dat ongetwijfeld een zeer goede jaargang is (*maar zijn er slechte jaargangen*)? Tenzij je bij het opruimen van je zolder je oude Meccano-doos terugvindt en besluit om zelf een miniatuur-Panhard te bouwen. In dat geval, laat het ons weten zodat we onze lezers, die er zeer geïnteresseerd in zullen zijn, op de hoogte kunnen brengen.

20 JAAR GELEDEN

In de Flat-Twin nr. 81, die de periode van 1 september tot 31 december 2024 beslaat, begint

séries d'articles basés sur ses nombreuses recherches aux Archives de Mulhouse.

La première série, abordée aux pages 22 à 35, porte sur la politique commerciale et d'exportation de la marque Doyenne. Premier épisode, le Royaume Uni, et ce afin de mieux préparer l'Amicale au prochain RIPL prévu à Stratford-upon-Avon à la Pentecôte 2005. Le moins qu'on puisse dire est que l'étude de Bernard confirme le cliché il est vrai éculé mais parfois juste que les anglais ne font rien comme les autres : ils roulent à gauche, leurs compteurs sont gradués en miles, pendant longtemps, les systèmes électriques de leurs voitures étaient positifs à la masse...

A cette liste Bernard ajoute encore un élément de poids et je reprends ses mots tels qu'ils figurent en gras dans son texte : «...une étonnante saga qui fait sans doute du Royaume Uni un cas unique : celui d'un pays où les Panhard d'avant 1914 ont été vendues en plus grand nombre que les bicylindres d'après-guerre. Aujourd'hui encore, il ne serait pas étonnant que le nombre de voitures de cette période reste supérieur aux modèles à moteur flat-twin. »

Le propos est illustré par des tableaux qui reprennent pour chaque modèle et chaque année avant la seconde guerre mondiale les chiffres d'exportation au Royaume Uni. Mais l'auteur ne se limite pas à cette analyse purement comptable et décrit l'évolution des relations parfois compliquées de Panhard avec les importateurs successifs. L'article mentionne également quelques anecdotes parmi j'ai retenu les suivantes :

- En 1910, Panhard a livré pas moins de 500 fiacres (taxis) sur châssis 12 HP (type X5) destinés à silloner les rues de Londres. Si vos grands-parents ou arrière grands-parents ont voyagé dans la capitale anglaise à cette époque, ils ont probablement eu la chance de rouler en Panhard.
- Le 18 mars 1957, le président du Royal Automobile Club a remis à la Reine d'Angleterre, en présence de Paul et Jean Panhard, une maquette d'une Panhard & Levassor de 1895, à l'intention du prince Charles alors âgé de 9 ans. Nul doute que ce dernier, devenu roi depuis peu, l'a précieusement conservée et qu'il l'a montrée à ses petits-enfants...
- Moins d'un mois plus tard, le 10 avril 1957, une Panhard de 1891 est montrée à la Reine dans la cour de l'Elysée à l'occasion de sa visite d'Etat en France. Au moment de repartir, la voiture refuse de démarrer et on propose de la pousser mais la Reine insiste pour qu'elle circule normalement

Bernard aan twee reeksen artikelen gebaseerd op zijn uitgebreide onderzoek in de archieven van Mulhouse.

De eerste reeks, behandeld op pagina's 22 tot 35, gaat over het commerciële en exportbeleid van het merk Doyenne. Het eerste deel focust op het Verenigd Koninkrijk, met het oog op een betere voorbereiding van de Amicale voor de komende RIPL die met Pinksteren 2005 gepland staat in Stratford-upon-Avon. Het minste wat men kan zeggen, is dat Bernards studie het cliché bevestigt – zij het versleten maar soms terecht – dat de Engelsen niets doen zoals de rest: ze rijden links, hun tellers zijn gegradeerd in mijlen, en lange tijd waren de elektrische systemen van hun auto's positief geaard.

Aan deze lijst voegt Bernard nog een belangrijk element toe en ik citeer zijn woorden precies zoals ze vetgedrukt in zijn tekst staan: "...een opmerkelijke saga die het Verenigd Koninkrijk zonder twijfel tot een uniek geval maakt: een land waar de pre-1914 Panhards in groter aantal zijn verkocht dan de tweecilinders van na de oorlog. Zelfs vandaag zou het niet verwonderlijk zijn als het aantal auto's uit die periode groter blijft dan dat van de modellen met flat-twin motor."

Het verhaal wordt geïllustreerd met tabellen die voor elk model en elk jaar voor de Tweede Wereldoorlog de exportcijfers naar het Verenigd Koninkrijk weergeven. Maar de auteur beperkt zich niet tot deze puur cijfermatige analyse en beschrijft de soms complexe evolutie van de relaties van Panhard met opeenvolgende importeurs. Het artikel vermeldt ook enkele anekdotes, waarvan ik de volgende heb onthouden:

- In 1910 leverde Panhard niet minder dan 500 fiacres (taxis) op een 12 PK chassis (type X5) die bedoeld waren om door de straten van Londen te rijden. Als uw grootouders of overgrootouders in die tijd in de Engelse hoofdstad hebben gereisd, hebben ze waarschijnlijk het geluk gehad om in een Panhard te rijden.
- Op 18 maart 1957 overhandigde de voorzitter van de Royal Automobile Club, in aanwezigheid van Paul en Jean Panhard, een schaalmodel van een Panhard & Levassor uit 1895 aan de Koningin van Engeland, bestemd voor prins Charles, die toen 9 jaar oud was. Ongetwijfeld heeft deze laatste, die onlangs koning is geworden, het zorgvuldig bewaard en heeft hij het aan zijn kleinkinderen getoond...
- Minder dan een maand later, op 10 april 1957, werd een Panhard uit 1891 aan de Koningin getoond in de binnenplaats van het Elysée tijdens haar staatsbezoek aan Frankrijk. Toen ze op het punt stond te vertrekken, weigerde de

car « ce serait trop triste de la voir partir ainsi ». Après intervention d'un technicien, la PL finira par partir par ses propres moyens. La Reine avait vu juste.

Deuxième travail tout aussi ambitieux initié par Bernard aux pages 37 à 51 : une étude globale sur tous les moteurs fabriqués par la marque qui sont répartis en cinq familles dont les deux premières (les moteurs sous licence Daimler et les moteurs « Centaure ») sont longuement décrites et commentées par l'auteur qui rappelle que Panhard se considérait avant tout comme un fabricant de moteurs.

Enfin, dans un registre peut-être plus divertissant, le Flat-Twin 81 traite longuement du RIPL de la Pentecôte 2004 à Baden Baden en Allemagne et du salon retromobile qui s'est tenu du 13 au 22 février 2004 à Paris et où l'on pouvait notamment admirer une réplique d'une PL17 ayant participé à la Caravane Panhard IC16 dont nous avons parlé à la rubrique « il y a 30 ans » ci-dessus.

IL Y A 1 AN

Le Flat-Twin 119 du quatrième trimestre 2023 est naturellement entièrement dédié à Bernard décédé tragiquement le 14 septembre 2023.

Pas facile de se remettre de cette disparition qui laisse un vide ressenti lors de l'élaboration de chaque Flat-Twin.

L'expérience, les vastes connaissances et la sollicitude bienveillante et omniprésente du deuxième président de l'Amicale nous manquent cruellement mais gageons que l'influence de Bernard continue de nous inspirer et de nous encourager sinon vous ne seriez pas en mesure de lire ce Flat-Twin !.

auto te starten en werd voorgesteld om hem te duwen, maar de Koningin stond erop dat hij normaal zou rijden omdat "het te triest zou zijn om hem zo te zien vertrekken". Na tussenkomst van een technicus vertrok de PL uiteindelijk op eigen kracht. De Koningin had gelijk.

Het tweede werk, even ambitieus, dat Bernard aanpakt op de pagina's 37 tot 51: een uitgebreide studie over alle motoren die door het merk zijn vervaardigd, verdeeld in vijf families. De eerste twee families (de motoren onder Daimler-licentie en de "Centaur" motoren) worden uitvoerig beschreven en becommentarieerd door de auteur, die eraan herinnert dat Panhard zichzelf vooral als een motorenfabrikant beschouwde.

Tot slot, in een misschien wat meer vermakelijke sfeer, behandelt de Flat-Twin 81 uitgebreid de RIPL van Pinksteren 2004 in Baden-Baden, Duitsland, en de Retromobile-beurs die van 13 tot 22 februari 2004 in Parijs plaatsvond, waar men onder andere een replica kon bewonderen van een PL17 die deelnam aan de Panhard IC16 Karavaan, waarover we hierboven spraken in de rubriek "30 jaar geleden".

1 JAAR GELEDEN

De Flat-Twin 119 van het vierde kwartaal 2023 is vanzelfsprekend volledig gewijd aan Bernard, die tragisch overleed op 14 september 2023.

Het is niet makkelijk om deze verlies te verwerken, een verlies dat voelbaar is bij het samenstellen van elke Flat-Twin.

We missen de ervaring, de uitgebreide kennis en de zorgzame, steeds aanwezige betrokkenheid van de tweede voorzitter van de Amicale enorm. Maar de gedrevenheid van wijlen Bernard blijft ons inspireren en aanmoedigen anders zou u deze Flat-Twin niet kunnen lezen !.



Bernard au centenaire de Jean Panhard - en/in 2013 - Bernard op het eeuwfeest van Jean Panhard

ECHOS ET NOUVELLES

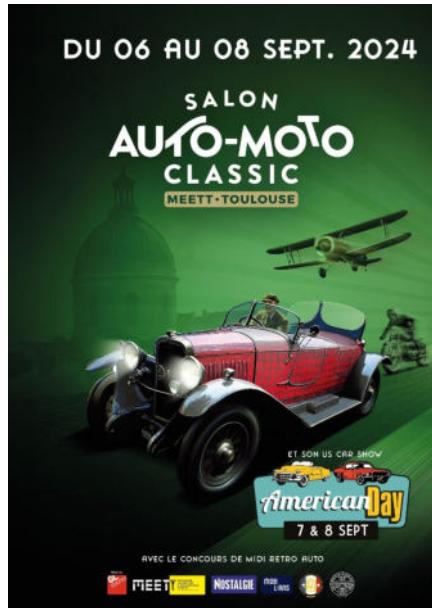
Panhard & Levassor sous les feux de la rampe au Salon Auto Moto Classic Toulouse 2024

Le [Salon Auto Moto Classic de Toulouse](#) qui s'est tenu le week-end du 6 au 8 septembre 2024 fêtait cette année sa septième édition. L'année dernière, il avait remporté un franc succès avec plus de 18.000 entrées.

Cette année, l'exposition principale était centrée sur les nombreux ponts existant entre l'aéronautique et l'automobile... mais il y avait de nombreux autres thèmes qui se mélangeaient.

Parmi ces thèmes, quelques anniversaires, les 100 ans de MG, les 90 ans de la Traction, les 70 ans de Facel Vega, les 60 ans de la Mustang et de la R8 Gordini et bien d'autres encore (voir vidéo sur [YouTube](#)),

Une exposition mettait en valeur la Marque Doyenne dont quelques modèles phares antérieurs et postérieurs à la seconde guerre mondiale étaient exposés. Au programme : la Dynamic, la Dyna Z, la X47 ainsi que des exemplaires plus rares comme la Sera et X87 Alemano.



Nouveauté de l'édition 2024 de ce salon par rapport à la précédente, on trouvait tant à l'intérieur qu'à l'extérieur beaucoup de stands de pièces détachées.

A en juger par l'article paru dans [News d'anciennes](#) et auquel vous pouvez accéder [via ce lien](#), cette dernière mouture du salon **Auto Moto Classic de Toulouse** était une véritable réussite avec 24.000 entrées enregistrées, soit une hausse de 30 % par rapport à l'année dernière. Cela ne peut que nous inciter à ne pas rater la prochaine édition prévue pour les 5 à 7 septembre 2025.

UN HOMME, UNE PANHARD... mais où sont les femmes ?

Cela fait plus d'un an que chaque numéro de Flat-Twin contient une rubrique « Un homme, une Panhard » pour retracer le vécu expérimenté par les hommes qui ont conduit et/ou possédé des voitures produites par la marque doyenne. Mais les femmes n'ont-elles pas aussi contribué à l'histoire de Panhard ? Le 9 avril 2024, est paru un livre de 296 pages intitulé « **Louise Cayrol, l'exaltante muse des pionniers de l'automobile** » écrit par Monsieur Alain de Savigny qui semble vouloir remettre les pendules

ECHO'S EN NIEUWS

Panhard & Levassor in de kijker op het Salon Auto Moto Classic Toulouse 2024

Het [Salon Auto Moto Classic van Toulouse](#), dat plaatsvond in het weekend van 6 tot 8 september 2024, vierde dit jaar zijn zevende editie. Vorig jaar was het een groot succes met meer dan 18.000 bezoekers.

Dit jaar stond de hoofdexpositie in het teken van de vele bruggen tussen de luchtvaart en de automobiel... maar er waren ook tal van andere thema's die samen-kwamen.

Onder deze thema's waren enkele verjaardagen, de 100 jaar van MG, de 90 jaar van de Traction, de 70 jaar van Facel Vega, de 60 jaar van de Mustang en de R8 Gordini en nog veel meer (zie video op [YouTube](#)),

Een tentoonstelling bracht hulde aan het Oudste Merk, waarvan enkele topmodellen van voor en na de Tweede Wereldoorlog werden tentoongesteld. Op het programma: de Dynamic, de Dyna Z, de X47 en ook zeldzamere exemplaren zoals de Sera en X87 Alemano.

Nieuwigheid van de editie 2024 van deze beurs ten opzichte van de vorige. We vonden zowel binnen als buiten heel wat standjes met onderdelen.

Te oordelen naar het artikel dat verscheen in [News d'anciennes](#) en waartoe je toegang hebt [via deze link](#), was deze laatste editie van de **Auto Moto Classic-beurs in Toulouse** een echt succes met 24.000 geregistreerde bezoekers, een stijging van 30% ten opzichte van vorig jaar. Dit kan ons alleen maar aanmoedigen om de volgende editie, gepland voor 5 tot 7 september 2025, niet te missen.

EEN MAN, EEN PANHARD... maar waar zijn de vrouwen gebleven?

Al meer dan een jaar bevat elk nummer van Flat-Twin een rubriek "Een man, een Panhard" om de ervaringen te beschrijven die mannen hebben meegemaakt met die auto's van het oudste merk hebben gereden en/of in hun bezit hadden. Maar hebben vrouwen niet ook bijgedragen aan de geschiedenis van Panhard? Op 9 april 2024 verscheen een boek van 296 pagina's getiteld "**Louise Cayrol, de opwindende muze van de pioniers van de automobiel**" geschreven door de heer Alain de Savigny,

à l'heure à cet égard.

Ancien dirigeant d'entreprises internationales et ayant lui-même habité dans plusieurs pays, **Alain de Savigny** est devenu un historien spécialiste de l'Empire Ottoman, qui a été l'une des plus grandes organisations multinationales de l'Histoire. Auteur de romans historiques sur le sujet (L'Espionne Ottomane, La Sublime Porte, L'Ombre de Dieu, Le Sultanat des Femmes), il a reçu un Prix Méditerranée avec mention spéciale du Jury. Il écrit également des biographies de personnages d'exception du tour de la Méditerranée (La Reine des Fleurs, Les Favorites du Renégat). Professeur dans une université, il a donné plus de soixante conférences de culture et de géopolitique sur l'Empire ottoman et la Turquie moderne.

Voici un résumé de son dernier ouvrage sur Louise Cayrol que l'on peut trouver sur internet :

« Au soir de ma vie, me voilà totalement oubliée. Mais cela m'indiffère, car je n'ai jamais recherché la notoriété. Non pré-médité et peu connu, mon rôle a été déterminant pour l'avancée de la France vers sa modernité. Alors que rien ne m'y destinait, je suis devenue l'égérie de grands acteurs de l'automobile naissante, la muse qui les a conseillés, stimulés, parfois même bousculés. Etrange destinée pour une femme en cette fin du XIXème siècle.

Les femmes avaient encore si peu le droit de dire ou de faire, pas même celui de gérer leurs propres biens et toujours pas de reconnaissance citoyenne. Volontarisme et entrepreneuriat étaient encore des gros mots.

Que dire, alors, d'une ingérence dans le milieu si masculin du monde technique et industriel ? Pourtant, historiens et spécialistes s'accordent à dire que, sans moi, l'industrie automobile n'aurait pas jailli aussi vite, et que la France n'aurait pas été la première au monde dans ce domaine.

Si les noms d'Edouard Sarazin, René Panhard, Emile Levassor et Gottlieb Daimler sont restés dans la mémoire des passionnés d'automobile, qui connaît aujourd'hui celui de la petite provinciale dont le rôle auprès d'eux a été essentiel, pour faire émerger une industrie, dont les conséquences humaines et économiques sont considérables et qui a fait naître une passion dans le cœur des hommes ? Cette petite provinciale, cette femme modeste, c'était moi.

Je m'appelle Louise Cayrol. ».

Nous n'avons pas encore eu l'occasion de lire ce livre. Si un de nos lecteurs pouvait compulsé cet ouvrage et nous transmettre son analyse, il est plus que bienvenu !

dat in dit opzicht de klok lijkt te willen terugdraaien.

Als voormalig directeur van internationale bedrijven en zelf in verschillende landen woonachtig, is **Alain de Savigny** historicus geworden gespecialiseerd in het Ottomaanse Rijk, dat een van de grootste multinationale organisaties in de geschiedenis was. Als auteur van historische romans over dit onderwerp (De Ottomaanse Spionne, De Sublime Porte, De Schaduw van God, Het Sultanaat van de Vrouwen), ontving hij een Middellandse Zee-prijs met een speciale vermelding van de jury. Hij schrijft ook biografieën van uitzonderlijke figuren rond de Middellandse Zee (De Koningin van de Bloemen, De Favorieten van Renegaat). Als professor aan een universiteit, heeft hij meer dan zestig lezingen over cultuur en geopolitiek gegeven over het Ottomaanse Rijk en het moderne Turkije.

Hier is een samenvatting van zijn laatste werk over Louise Cayrol dat online te vinden is:

« Op 't einde van mijn leven, sta ik hier volledig vergeten. Maar dat doet me niets, want ik heb nooit naar roem gestreefd. Niet gepland en weinig bekend, mijn rol was bepalend voor de vooruitgang van Frankrijk naar zijn moderniteit. Totaal onverwacht werd ik de muze van grote spelers in de opkomende automobielindustrie, die inspiratiebron die hen adviseerde, stimuleerde, soms zelfs uitdaagde. Een vreemd lot voor een vrouw aan het einde van de XIXe eeuw.

Vrouwen hadden nog zo weinig recht om iets te zeggen of te doen, zelfs niet om hun eigen bezittingen te beheren. Ze hadden en nog steeds geen burgerrechten. Volontarisme en ondernemerschap waren nog scheldwoorden.

Wat valt er dan te zeggen, over een inmenging in de zo mannelijke wereld van techniek en industrie? Toch zijn historici en specialisten het erover eens dat zonder mij de auto-industrie niet zo snel zou zijn opgekomen en dat Frankrijk niet de eerste ter wereld zou zijn geweest op dit gebied.

Als de namen van Edouard Sarazin, René Panhard, Emile Levassor en Gottlieb Daimler zijn blijven hangen in het geheugen van autoliefhebbers, wie kent vandaag de dag de naam nog van de kleine provinciale wiens rol volgens hen essentieel was om een industrie te doen ontstaan, waarvan de menselijke en economische gevallen aanzienlijk zijn en die een passie in het hart van de mens heeft doen ontwaken? Die kleine provinciale, die bescheiden vrouw, dat was ik.

Ik heet Louise Cayrol. »

We hebben dit boek nog niet kunnen lezen. Als een van onze lezers dit boek zou kunnen doornemen en ons zijn analyse zou kunnen bezorgen, is dat meer dan welkom!

UN HOMME, UNE PANHARD : La famille Giacomelli !

Plusieurs allers retours Belgique-Italie à 150 km/heure... en Panhard !

Une rencontre aussi intéressante qu'inattendue

Le 15 mai 2024, quasiment à la veille du RIPL, Marc Dandoy a reçu le mail suivant sur le site de l'Amicale :

« Bonjour,

Mon papa (ancien propriétaire de 3 Panhard) qui va bientôt fêter ses 84 printemps serait ravi de pouvoir en approcher à nouveau quelques unes.

Pourriez-vous nous dire si le dimanche matin les voitures peuvent être approchées dans l'enceinte de l'hôtel où vous tenez votre rassemblement ce week-end ?

Merci d'avance pour votre réponse

Bien à vous,

Giacomelli Michel"

Cette demande fut bien sûr favorablement accueillie et Monsieur Michel Giacomelli, accompagné de son père Robert, ont pu se promener au milieu des Panhard. Robert a pu revivre les moments heureux de sa jeunesse, voici plus de 50 ans, lorsqu'il en possédait trois.



Monsieur Robert Giacomelli et la Panhard 24 BT de Marc Zweber, modèle identique à la dernière Panhard dont il a dû se défaire en 1973, émouvantes retrouvailles.



Monsieur Robert Giacomelli et une Panhard Dyna Z 1 de 1954-55, modèle semblable à sa première Panhard (une Dyna Z 12) acquise d'occasion en 1958 et utilisée jusqu'en 1968 !

Une histoire Italo-belge

La famille Giacomelli, originaire de Poffabro, petit village de la province de Pordenone dans le Frioul en Italie, émigre en Belgique, en province de Liège au cours des années 50. Robert Giacomelli a 3 frères, Victor, Attilio et Jean(le propriétaire de la coccinelle).

En 1964, Robert Giacomelli épouse Tilde qui donnera la vie à Michel Giacomelli. En 1971, c'est la tragédie, la mère de Michel décède.

En 1973, Robert Giacomelli épouse en secondes noces Marie qui est veuve et qui retient de sa première union un fils Decio.

Voilà pour le contexte de l'attachante histoire de la famille Giacomelli avec Panhard que nous allons laisser Michel puis Robert nous raconter. Pour commencer, quelques extraits d'un message que Michel nous a adressé le 12 août 2024 :

« Depuis ma plus tendre enfance, j'ai entendu mon papa (mécanicien autodidacte et hors pair) parler avec ses frères et les personnes intéressées par l'automobile de ces Panhard qui selon lui étaient des autos en avance sur son époque.

Il en a donc eu trois. Une Dyna, une 24 CT et une 24 BT, toutes ont porté la plaque minéralogique belge 874 FT.



Robert Giacomelli avec sa Dyna Z, photo prise à La Roche lors d'une cueillette de champignons des bois.



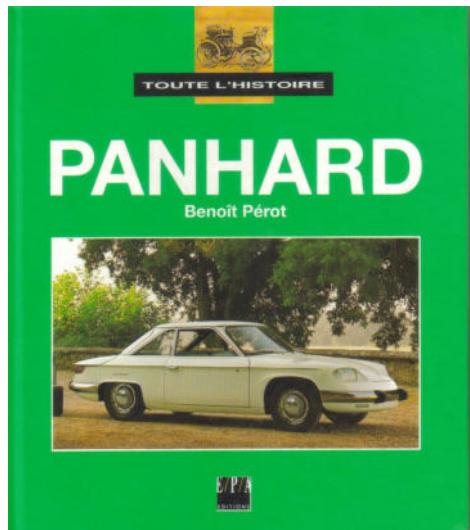
Vue de la 24 CT nouvellement acquise prise en 1968 rue Félix Chaumont à Herstal où les parents de Michel ont vécu avant de déménager pour Saive.



Vue de la 24 BT prise en 1973 à Saive où le père de Michel et sa seconde épouse vivent encore aujourd'hui. On peut y voir Michel avec sa nouvelle maman (Marie), son nouveau frère (Decio) fraîchement arrivés d'Italie. La dame plus âgée est Assunta, la grand-mère paternelle de Michel.

Les années ont passé et un jour j'ai eu envie d'en savoir plus sur ces voitures. C'est ainsi que j'ai posé quelques questions à mon papa. {...}

Pour en connaître davantage, j'ai également acheté une paire de livres et collectionneur dans l'âme, je me suis également offert quelques modèles réduits.



Voici la paire de livres achetés par Michel Giacomelli.



Voici quelques miniatures de Panhard acquises par Michel Giacomelli. A gauche, on distingue quelques ouvrages dont deux numéros de Flat Twin !

Je ne manque pas de me rendre à des concentrations de véhicules d'époque avec toujours l'espoir de tomber sur une Panhard. Celles-ci sont malheureusement très rares.

Mais non, les Panhard ne sont pas si rares, la preuve, voici une photo de la Dyna Z15 de 1958 de 'Rik' Meeus prise à Spa, en compagnie de M. Michel Giacomelli et son épouse.



J'ai pas mal de photos d'un meeting qui s'est tenu il y près de 15 ans à Zolder. Je peux vous en fournir une copie si cela devait vous intéresser.

Tout ceci se fait souvent en compagnie de mon papa !

L'Amicale Panhard à Zolder - 27 juillet 2011





Je pourrais très bien comprendre que mon récit ne fasse pas l'objet d'une publication dans votre magazine; il est vrai qu'il en va surtout d'anecdotes familiales en relation avec la Panhard du moment, qui faisait partie de la famille !

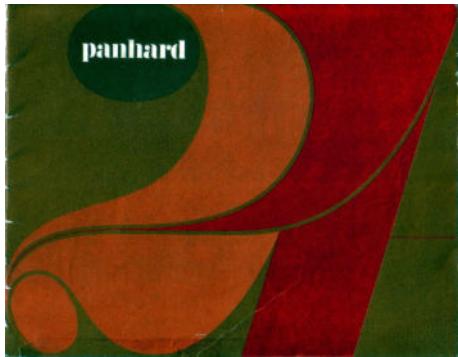
Quoi qu'il en soit, j'ai pris beaucoup de plaisir à essayer de tout rassembler.

Vous trouverez donc en annexe, les quelques photos d'époque que j'ai en ma possession, les catalogues et la revue technique dont mon papa se servait pour travailler sur ses voitures, ainsi que la retranscription de son récit.

{...}.

Bien à vous,

Giacomelli Michel ».



Photos des catalogues en possession de Michel Giacomelli, tous consacrés à la 24.



La revue technique automobile de février 1965 dont Monsieur Robert Giacomelli s'est servi pour entretenir et réparer ses deux 24.

Parmi les souvenirs d'époque transmis par Michel Giacomelli, cette carte postale de la place d'une ville inconnue sur laquelle on distingue une Dyna qui n'est pas celle de Monsieur Giacomelli. Un petit défi pour nos lecteurs : identifier la ville et la place et, bien sûr, toutes les caractéristiques pertinentes de la Dyna (année, couleur, etc...). Si vous avez une idée, n'hésitez pas à nous écrire.

Monsieur Robert Giacomelli a consigné ses souvenirs avec Panhard dans une lettre que son fils a retranscrite pour Flat Twin. Nous la reproduisons ci-dessous :

« J'ai acheté ma première Panhard en 1958, c'était une Dyna Gris clair qui avait 60.000 km au compteur et qui appartenait à un copain de mon frère Jean. Nous l'avons acheté mon frère et moi pour 20.000 francs belges.

Photo ci-contre : Jean, l'oncle de Michel Giacomelli lors d'une sortie pour une cueillette de champignons à La Roche.





N.D.L.R. : la photo a vieilli et les couleurs aussi...

Un jour, nous sommes allés en Italie en vacances. Parti de depuis Liège, la mécanique m'a lâché à Cologne ; vilebrequin cassé ! Tombé en panne non loin d'un garage Citroën, le gérant m'a gentiment proposé de profiter du passage d'un camion qui emmenait plusieurs voitures à Liège pour qu'il puisse me rapatrier sans frais.

Arrivés aux établissements Dehon, ceux-ci ont préféré me renseigner un indépendant Panhard (Léon Delbouille) de la ville qui a pu réparer le moteur.

Aussitôt la voiture réparée, nous sommes repartis direction l'Italie.

Comme vous le voyez, malgré le vilebrequin cassé, la Dyna a pu enfin rejoindre l'Italie où cette photo a été prise, comme l'explique Michel :

« Frisanco, petit village de la province de Pordenone dans le Frioul en Italie, près de la maison de mon grand père maternel. Aux extrémités, se trouvent mon papa et ma maman. Entre eux se trouve Giovanni, un ex-collègue mineur de mon grand-père qui de Belgique était venu rendre visite à mon grand père dans son village d'origine. A l'arrière plan, se trouve Pierrino, beau-frère de mon grand père. »

Nous sommes allé trois fois dans le nord de l'Italie pour rendre visite à la famille.

Ma Dyna était une caisse acier ; moins chère que la caisse aluminium mais plus lourde. Son poids était peut-être à l'origine du fait que les freins avaient tendances à chauffer. Un jour, je n'ai pas eu le choix que de me poser sur le garde rail pour ralentir ma course !

Photo ci-contre : Si la Dyna avec une caisse en acier était lourde, elle était bien solide. Tilde, la première épouse de Monsieur Robert Giacomelli ne l'aurait certainement pas démenti. On la voit ici assise sur le capot de la Dyna...



Photo ci-contre : même démonstration de la solidité des Dyna avec la tante Norma de Michel Giacomelli dans le village de Castelmonte, dans le Frioul, en Italie.





Je l'ai gardée jusqu'en 1968, l'année où j'ai fait l'acquisition d'un modèle 24 CT de 1963. Un particulier de Droixhe, près de Liège me l'avait vendue 60.000 francs belges.

En 1970, une soupape s'est cassée ce qui a troué un piston.

Je m'étais auparavant débarrassé de ma Dyna tout en gardant le moteur qui avait donc été remis à neuf.

C'est précisément ce moteur que j'ai remis dans la 24CT en y ajoutant un carburateur double corps. Je suis allé trois fois en Italie en sa compagnie.

Ci-contre : La 24 CT dans le village de Misurina, dans les Dolomites, en Italie. La dame assise par terre devant le véhicule est Tilde, l'épouse de Robert et la maman de Michel Giacomelli.



Deux photos de la 24 CT prises à Barchon. L'adulte est Monsieur Robert Giacomelli et l'enfant son fils Michel.



Deux photos de la 24 CT prises à Barchon, près d'un bâtiment qui servait d'entrepôt pour Coca Cola. Cette construction existe encore mais a reçu une autre affectation. L'adulte est Tilde, l'épouse de Monsieur Robert Giacomelli et l'enfant leur fils Michel.

J'ai également acheté pour 1.000 francs belges une 24CT dont le propriétaire avait malheureusement disqué les câbles de la commande de boîte en voulant travailler sur le plancher. J'en ai récupéré le moteur et la boîte.

Un jour, je suis allé voir une DB bleue avec une ligne blanche. La voiture n'offrait cependant pas trop de confort, n'était pas fort insonorisée et les 80.000 francs belges demandés m'ont dissuadé de franchir le pas.

En 1970, la famille s'agrandissant, j'ai acheté pour 25.000 francs belges la 24 BT à un garage qui proposait des voitures d'occasion qui se trouvait rue Bideau à Liège. Elle a fait 1 fois le voyage en Italie.



D'après Michel, « Il s'agit ici d'une halte des frères Giacomelli lors de l'un de leurs voyages en Italie. La photo a donc été prise sur une aire de repos en Allemagne. »



« La PL17 appartenait au frère plus âgé de mon père (Victor). Une parenthèse à propos de la Coccinelle du frère cadet de mon père Jean qui travaillait chez D'Ieteren à Liège. Nous retrouvons son origine italienne de part le petit écusson Ferrari sur le bas de caisse. »

A un certain moment, Citroën a décidé d'arrêter la production Panhard. Raison pour laquelle il n'était plus possible de trouver des pièces en concession. Celles-ci ne se trouvaient presque exclusivement qu'en démolition.

En 1973, j'ai vendu pour 5000 francs belges les deux voitures à un particulier de Péry-Trooz qui en possédait bien une dizaine. La 24 BT avait un piston troué.

Points négatifs :

- Les dents des pignons de distribution en bakélite avaient tendance à s'arracher ce qui avait pour conséquence de laisser sans commande l'arbre à cames et le vilebrequin. Point positif pour les soupapes qui ne cassaient pas.
- La tôle de la carrosserie était particulièrement fine ce qui donnait pas mal de problèmes de corrosion.
- Il fallait régulièrement régler les soupapes. Enlever le cache soupapes et utiliser des épaisseurs avec vis et contre-écrou.
- Carburation, vis platinées et embrayage n'étaient pas au top
- Direction dure

Points forts :

- Tenue de route
- Les barres de torsion arrière réglables offraient pas mal de confort. Les sièges en vrai cuir proposaient une multitude de réglages.
- Le coffre avait une contenance importante
- Consommation de 6 litres au 100 km à 150 Km /h !
- Vilebrequin monté sur roulements à aiguilles offrait moins de frottements ce qui fait que le moteur montait plus vite dans les tours.
- Les frais de taxe et assurance étaient réduits grâce à la petite cylindrée du moteur.
- Magnifique ligne

Le prix d'une nouvelle 24 CT tournait autour des 120.000 francs belges et donc le calcul par rapport au prix d'une occasion était vite fait. Je n'avais pas les moyens de m'en offrir une et c'est la raison pour laquelle je me suis tourné toujours vers des occasions. J'ai eu, il est vrai, pas mal de soucis mécaniques mais peut-être que ceux-ci étaient dus à un usage peu scrupuleux des premiers propriétaires.

Quoi qu'il en soit, je n'ai jamais eu autant de plaisir qu'en conduisant mes Panhard. »

Cet intéressant aperçu de la vie quotidienne en Panhard dans les années 60 et 70 suscitant des questions que nous avons soumises à Monsieur Giacomelli, ce dernier nous a transmis le témoignage complémentaire suivant : Voici donc quelques informations complémentaires à propos des voyages faits en Italie :

Nous partions souvent de bon matin pour arriver après 14 heures de voyages. Il devait y avoir à peu près 1200 km. Il faut préciser qu'il n'y avait pas toutes les autoroutes qu'il y a de nos jours. Nous partions donc de Saive direction Eupen où nous prenions l'autoroute jusque Munich. Il fallait ensuite passer l'Autriche par les routes nationales et les cols. Je me rappelle de celui de Zirl où il fallait monter en première vitesse !

Depuis Innsbruck dans le Tyrol, nous nous dirigeions vers le col du Brenner. Passé la frontière Autrichienne, nous entrions sur le territoire italien par les Dolomites pour ensuite arriver dans notre village dans le Frioul.

Le trafic était pratiquement inexistant tout comme les limites de vitesse sur les autoroutes allemandes où je me concédais quelques pointes de vitesse à 150 km/h. Le reste du voyage se faisait aux alentours des 120 km/h.

Arrivés sur place, il fallait faire la vidange. C'était le lot de toutes les voitures à l'époque après avoir roulé 1500 km. Les huiles n'avaient la qualité de celles que nous connaissons actuellement.

En plus des bougies et des vitesses platinées, je prenais toujours aussi un pignon de distribution de rechange avec moi. Bien m'en a pris car une année, nous avons dû en remplacer un sur la 24CT, une fois arrivée en Italie. C'est mon frère Jean qui avait fait le travail. Après des heures d'interventions, la voiture était enfin prête. C'est à ce moment qu'elle n'a plus voulu démarrer : l'avance n'était pas bonne. Résultat, il a fallu tout recommencer !

J'y suis allé deux fois avec la Dyna et trois fois avec la 24CT et une fois avec la 24BT.

Ces voyages se sont donc passés il y a près de 60 ans et mon papa ne se rappelle donc plus trop d'autres faits particuliers ou dignes d'intérêt.

Je dois aussi faire une correction en ce qui concerne le moteur de la Dyna qu'il avait récupéré et placé dans la 24BT et non dans la 24CT. Les deux voitures ont été vendues alors qu'elles fonctionnaient toujours. »

Les quelques lignes que nous venons de lire sont un témoignage à la fois émouvant, original et éloquent à propos de la possession d'une Panhard de 1958 (date de l'acquisition de la Dyna Z 12 d'occasion) à 1973, date à laquelle Monsieur Giacomelli s'est résigné à abandonner ses Panhard en raison des difficultés d'approvisionnement des pièces de rechange.

Nul doute que si les publicitaires de Panhard avaient eu vent de ses aventures, ils auraient pu les exploiter pour vanter les mérites de la marque. On dit parfois que la réalité dépasse la fiction. Ici on pourrait écrire que la réalité dépasse ce que le service commercial le plus téméraire n'aurait pas oser imaginer.

Tout d'abord, Monsieur Giacomelli a été fidèle de la marque pendant 15 ans (de 1958 à 1973), toutes les Panhard ayant été achetées d'occasion. Il a gardé la première occasion 10 ans (de 1958 à 1968). A l'époque, il était rare de garder si longtemps une voiture achetée neuve alors une occasion...

Ensuite, vers 1965, Panhard a fait tourner 4 modèles 24 sur le circuit de Monthléry à plein régime pendant 4 heures pour démontrer à la presse la robustesse de ses moteurs. Mais à mon sens cette démonstration à des fins publicitaires fait pâle figure à côté des 1200 kilomètres parcourus en 14 heures par Monsieur Giacomelli au

volant de sa 24 CT avec à son bord femme et enfant. Si je calcule bien cela fait une moyenne de 85,714 km par heure sur un trajet qui comportait un parcours montagneux et un col à gravir en première vitesse, sans compter les haltes et escales pour se dérouiller les jambes ou pour se ravitailler.

Enfin, à la fin des années 50, un slogan pour promouvoir la Dyna était « La Dyna, mon amie ». Les nombreuses photos de famille fournies par Monsieur Giacomelli illustrent à merveille l'exactitude du propos : on y voit la Panhard se prêter de bonne grâce à nombre de séances photos auxquelles participent parents, grands-parents, oncles, tantes, nièces, collègues de travail etc... Chacun paraît si content et fier de figurer sur un cliché en présence de celle qui s'est insérée dans la famille Giacomelli pour en devenir l'amie, la compagne la confidente, accompagnant tous ses membres de ses yeux bienveillants et complices, qu'ils soient amandes (24) ou ronds (Dyna).



La Dyna puis la 24 ont été plus que des amies pour la famille Giacomelli. Ici la Dyna à La Roche avec Michel et ses parents.



En Italie avec les parents de Michel et son arrière grand-mère



La Dyna rue du Fort à Fléron avec Tilde (mère de Michel) et sa sœur Noémie qui était la marraine de Michel.



Devant la PL17 de son frère Victor, Jean (oncle de Michel) et son épouse Norma, avec Liliane (fille de Victor) dans notre village de Poffabro dans le Frioul.



Autre vue de la 24 CT prise en 1968 rue Félix Chaumont à Herstal



La Dyna Z12 où la teinte "gris rosé" est nettement mieux respectée sur cette photo.

Notez l'emplacement de la plaque minéralogique sur le phare antibrouillard.



Ci contre, les deux panhard de la famille...



Pour terminer, vous trouverez ci-dessus trois clichés d'une MEP à moteur Panhard pris par Monsieur Robert Giacomelli à La Roche à la fin des années 60.

Je vous laisse deviner les sentiments qui se sont emparés de lui lorsque, 50 ans plus tard, il découvre un bolide similaire en se promenant le dimanche 18 mai sur le parking du RIPL !



Monsieur Giacomelli et une MEP. Serait-ce celle photographiée à La Roche un demi-siècle plus tôt ?

Voilà, nous fermons provisoirement la parenthèse du vécu de la famille Giacomelli avec Panhard, en remerciant chaleureusement Monsieur Michel Giacomelli de nous avoir communiqué ces anecdotes, ces photos et le témoignage de son père, lesquels ne manqueront pas d'alimenter les conversations entre Panhardistes pendant les semaines à venir...

EEN MAN, EEN PANHARD: De familie Giacomelli!

Meerdere heen-en-weerreizen tussen België en Italië aan 150 km per uur... mét Panhard!

Een ontmoeting zo interessant als onverwacht

Op 15 mei 2024, bijna aan de vooravond van het RIPL, ontving Marc Dandoy de volgende e-mail via de website van de Amicale:

«'Hallo,

Mijn vader (voormalig eigenaar van 3 Panhards), die binnenkort zijn 84 lentes viert, zou het geweldig vinden om opnieuw enkele van deze auto's van dichtbij te kunnen bewonderen.

Kunt u ons laten weten of het mogelijk is om zondagochtend de auto's van dichtbij te bekijken op het terrein van het hotel waar u dit weekend uw bijeenkomst houdt?

Bij voorbaat dank voor uw antwoord.

Met vriendelijke groeten,

Michel Giacomelli"

Deze vraag werd natuurlijk gunstig beantwoord, en de heer Michel Giacomelli, vergezeld van zijn vader Robert, konden tussen de Panhards wandelen. Robert beleefde opnieuw de gelukkige momenten van zijn jeugd, meer dan 50 jaar geleden, toen hij er drie bezat.



De heer Robert Giacomelli en de Panhard 24 BT van Marc Zweber, een model identiek aan de laatste Panhard waarvan hij in 1973 afstand moest doen, een ontroerend weerzien.**



De heer Robert Giacomelli en een Panhard Dyna Z 1 uit 1954-55, een model vergelijkbaar met zijn eerste Panhard (een Dyna Z 12) die hij tweedehands kocht in 1958 en gebruikte tot 1968!

Een Italo-Belgisch verhaal

De familie Giacomelli, afkomstig uit Poffabro, een klein dorp in de provincie Pordenone in Friuli, Italië, emigreert in de jaren '50 naar België, naar de provincie Luik. Robert Giacomelli heeft drie broers: Victor, Attilio en Jean... (de eigenaar van de Kever).

In 1964 trouwt Robert Giacomelli met Tilde, die het leven zal schenken aan Michel Giacomelli. In 1971 slaat het noodlot toe: de moeder van Michel overlijdt.

In 1973 hertrouwt Robert Giacomelli met Marie, een weduwe die uit haar eerste huwelijk een zoon, Decio, heeft.

Dat is het kader van het ontroerende verhaal van de familie Giacomelli en hun band met Panhard, dat we nu aan Michel en daarna aan Robert overlaten om verder te vertellen. Om te beginnen, enkele fragmenten uit een bericht dat Michel ons op 12 augustus 2024 stuurde:

«Vanaf mijn prille jeugd heb ik mijn vader (een autodidactische en uitmuntende mechanicien) horen praten met zijn broers en andere autoliefhebbers over die Panhards, die volgens hem auto's waren die hun tijd vooruit waren.

Hij heeft er dus drie gehad. Een Dyna, een 24 CT en een 24 BT, allemaal droegen ze de Belgische nummerplaat 874 FT.



Robert Giacomelli met zijn Dyna Z, foto genomen in La Roche tijdens het plukken van boschampignons



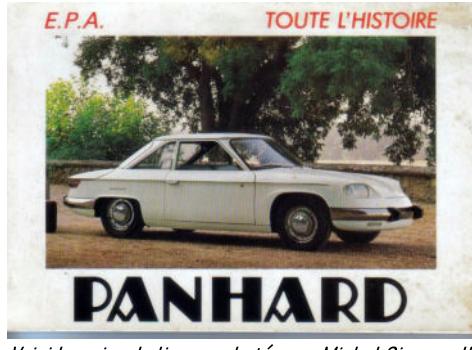
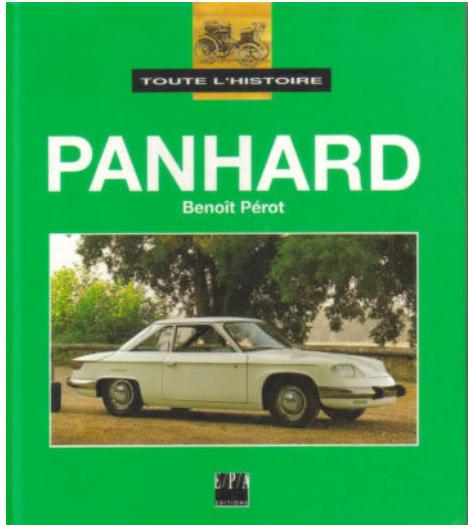
Zicht op de nieuw verworven 24 CT, foto genomen in 1968 in de Félix Chaumontstraat in Herstal, waar de ouders van Michel woonden voordat ze naar Saine verhuisden



Zicht op de 24 BT, genomen in 1973 in Saine, waar Michel's vader en zijn tweede echtgenote vandaag de dag nog steeds wonen. Op de foto zien we Michel met zijn nieuwe mama (Marie) en zijn nieuwe broer (Decio), die net uit Italië zijn aangekomen. De oudere dame is Assunta, de grootmoeder langs vaderskant van Michel.

De jaren gingen voorbij en op een dag kreeg ik de wens om meer te weten te komen over deze auto's. Zo stelde ik mijn vader een paar vragen. {...}

Om nog meer te weten te komen, kocht ik ook een paar boeken en, als verzamelaar in hart en ziel, trakteerde ik mezelf ook op enkele schaalmodellen.



Voici la paire de livres achetés par Michel Giacomelli.



*Voici quelques miniatures de Panhard acquises par Michel Giacomelli.
A gauche, on distingue quelques ouvrages dont deux numéros de Flat Twin !*

Ik mis het niet om naar oldtimer-evenementen te gaan, altijd met de hoop om een Panhard tegen te komen. Die zijn helaas erg zeldzaam

Maar nee, Panhards zijn niet zo zeldzaam, hiernaast het bewijs, een foto van de Dyna Z15 uit 1958 van 'Rik' Meeus genomen in Spa, in het gezelschap van de heer Michel Giacomelli en zijn vrouw.



Ik heb een heleboel foto's van een meeting die zo'n 15 jaar geleden in Zolder plaatsvond. Ik kan je er een kopie van bezorgen als je dat zou willen. Dit alles gebeurt vaak in gezelschap van mijn papa!

De Amicale Panhard in Zolder - 27 juli 2011





Ik begrijp perfect dat mijn verhaal misschien niet geschikt is voor publicatie in uw magazine; het gaat immers vooral over familieverhalen in verband met de Panhard van toen, die deel uitmaakte van de familie!

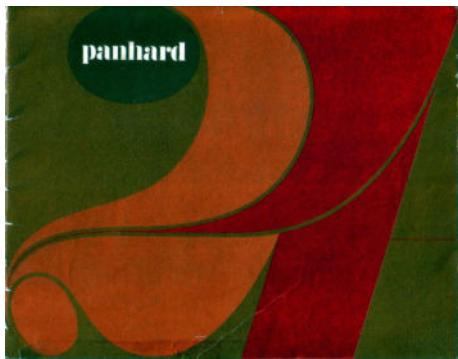
Hoe dan ook, ik heb veel plezier beleefd aan het proberen alles samen te brengen.

U vindt dan ook in bijlage de paar foto's uit die tijd die ik in mijn bezit heb, de catalogi en de technische handleiding die mijn papa gebruikte om aan zijn auto's te werken, evenals de transcriptie van zijn verhaal.

{...}.

Groetjes,

Giacomelli Michel ».



Foto's uit de catalogi in het bezit van Michel Giacomelli; allemaal gewijd aan de 24.



Het technische tijdschrift voor auto's van februari 1965 dat meneer Robert Giacomelli gebruikte om zijn twee 24's te onderhouden en te herstellen.

Onder de tijdcapsules die Michel Giacomelli ons naliet, deze ansichtkaart van een onbekend stadsplein waarop een Dyna te zien is die niet die van meneer Giacomelli is. Een kleine uitdaging voor onze lezers: identificeer de stad en het plein en, natuurlijk, alle relevante kenmerken van de Dyna (jaar, kleur, enz.). Aarzel niet om ons te schrijven als je een idee hebt.

Meneer Robert Giacomelli heeft zijn herinneringen met Panhard vastgelegd in een brief die zijn zoon heeft overgeschreven voor Flat Twin. We reproduceren deze hieronder.

« Ik heb mijn eerste Panhard gekocht in 1958, het was een lichtgrijze Dyna met 60.000 km op de teller die toebehoorde aan een vriend van mijn broer Jean. We hebben hem gekocht, mijn broer en ik, voor 20.000 Belgische frank.

Foto hiernaast: Jean, de oom van Michel Giacomelli tijdens een paddenstoelenzoektocht in La Roche





Redactienota: de foto is verouderd en de kleuren ook.....

Op zekere dag zijn we op vakantie naar Italië gegaan. Vertrokken vanuit Luik, liet de mechaniek me in de omgeving van Keulen: krukas gebroken! Vastgelopen vlakbij een Citroën-garage, bood de manager me vriendelijk aan om te profiteren van de passage van een vrachtwagen die verschillende auto's naar Luik bracht, zodat hij me gratis kon repatriëren.

Aangekomen bij de firma Dehon, hebben ze liever een onafhankelijke Panhard garage (Léon Delbouille) uit de stad aanbevolen die de motor kon repareren. Zodra de auto in orde was, zijn we opnieuw vertrokken richting Italië.

Zoals je kan zien, ondanks de gebroken krukas, heeft de Dyna eindelijk Italië kunnen bereiken waar deze foto genomen werd, zoals Michel uitlegt:

« Frisanco, 'n klein dorpje in de provincie Pordenone in Friuli, Italië, vlakbij het huis van mijn grootvader langs moeders kant. Achter de foto van de motorkap van de Dyna staan mijn papa en mijn mama. Tussen hen staat Giovanni, een ex-mijnwerker-collega van mijn grootvader die vanuit België op bezoek was gekomen bij mijn grootvader in zijn geboortedorp. Op de achtergrond staat Pierrino, de schoonbroer van mijn grootvader. »

We zijn drie keer naar Noord-Italië geweest om familie te bezoeken.

Mijn Dyna was een stalen kist; goedkoper dan de aluminium kist maar zwaarder. Zijn gewicht was misschien de oorzaak van het feit dat de remmen de neiging hadden om te verhitten. Op een dag had ik geen andere keuze dan op de vangrail te gaan staan om mijn vaart te verminderen!

Foto hiernaast: Als de Dyna met een stalen kist zwaar was, was ze wel stevig. Tilde, de eerste echtgenote van meneer Robert Giacomelli, zou dat zeker niet ontkennen. We zien haar hier zitten op de motorkap van de Dyna...



Foto hiernaast: dezelfde demonstratie van de stevigheid van de Dyna met tante Norma van Michel Giacomelli in het dorp Castelmonte, in Friuli, Italië.





Ik heb die wagen tot 1968 bewaard, het jaar waarin ik een 24 CT-model uit 1963 kocht. Een particulier uit Droixhe, in de buurt van Luik, had ze me voor 60.000 Belgische frank verkocht.

In 1970 brak een klep, waardoor een zuiger lek raakte.

Ik was eerder van mijn Dyna afgeraakt, maar had de motor bewaard die dus opnieuw was opgeknapt.

Het is precies die motor die ik in de 24CT heb teruggeplaatst, met de toevoeging van een dubbele carburateur. Ik ben drie keer met haar naar Italië geweest.

Hiernaast: De 24 CT in het dorp Misurina, in de Dolomieten, Italië. De dame die op de grond zit voor het voertuig is Tilde, de vrouw van Robert en de mama van Michel Giacomelli.



Twee foto's van de 24 CT genomen in Barchon. De volwassene is meneer Robert Giacomelli en het kind zijn zoon Michel.



Twee foto's van de 24 CT genomen in Barchon, vlakbij een gebouw dat dienst deed als magazijn voor Coca Cola. Deze constructie bestaat nog steeds maar heeft een andere bestemming gekregen. De volwassene is Tilde, de echtgenote van de heer Robert Giacomelli en het kind is hun zoon Michel.



Ik heb ook voor 1.000 Belgische frank een 24CT gekocht waarvan de eigenaar jammer genoeg de kabels van de versnellingsbak had doorgesneden toen hij aan het werk was op de vloer. Ik heb de motor en de versnellingsbak teruggehaald.

Op een dag ben ik gaan kijken naar een blauwe DB met een witte lijn. De wagen bood echter niet veel comfort, was niet erg geluiddicht en de gevraagde 80.000 Belgische frank hebben me ervan weerhouden om de stap te zetten.

In 1970, toen de familie groeide, heb ik voor 25.000 Belgische frank de 24 BT gekocht bij een garage die tweedehands auto's verkocht in de Bideastraat in Luik. Hiermee hebben we een keer de reis naar Italië gemaakt.



Volgens Michel, "Dit is een tussenstop van de broers Giacomelli tijdens een van hun reizen door Italië. De foto is dus genomen op een rustplaats in Duitsland".



"De PL17 behoorde toe aan de oudere broer van mijn vader (Victor). Een zijsprong over de Kever van de jongere broer van mijn vader Jean die bij O'leteren in Luik werkte. We vinden zijn Italiaanse oorsprong terug door het kleine Ferrari-schildje op de onderkant van de carrosserie."

Op een bepaald moment besliste Citroën om de productie van Panhard stop te zetten. Daardoor was het niet meer mogelijk om onderdelen te vinden bij de concessiehouder. Die waren bijna uitsluitend te vinden in de sloop.

In 1973 heb ik de twee wagens voor 5000 Belgische frank verkocht aan een particulier uit Péry-Trooz die er al een tiental bezat. De 24 BT had een gat in een zuiger.

Minpunten:

- De tanden van de distributieketting in bakeliet hadden de neiging om af te breken, wat resulteerde in een niet-aangedreven nokkenas en krukas. Positief punt voor de kleppen die niet braken.
- Het plaatwerk van de carrosserie was bijzonder dun, wat veel corrosieproblemen veroorzaakte.
- De kleppen moesten regelmatig worden afgesteld. De kleppendeksel verwijderen en gebruik maken van dikteplaten met schroeven en moeren.
- Verbranding, platina contacten en koppeling waren niet optimaal
- Sturend was hard

Sterkpunten:

- Wegligging
- De verstelbare achtertorsieassen boden behoorlijk wat comfort. De lederen zetels boden een veelvoud aan instellingen.
- De koffer had een aanzienlijke inhoud
- Verbruik van 6 liter per 100 km bij 150 km/u!
- Krukas gemonteerd op naaldlagers bood minder wrijving waardoor de motor sneller in toeren kwam.
- De kosten voor belasting en verzekering waren lager dankzij de kleine cilinderinhoud van de motor.
- Prachtige lijn

De prijs van een nieuwe 24 CT schommelde rond de 120.000 Belgische frank en dus was de berekening in vergelijking met de prijs van een tweedehands exemplaar snel gemaakt. Ik had het geld niet om er een te kopen en daarom heb ik me altijd tot tweedehands exemplaren gewend. Ik heb weliswaar nogal wat mechanische problemen gehad, maar misschien waren die te wijten aan een niet zo nauwgezet gebruik door de eerste eigenaars.

Hoe dan ook, ik heb nooit zoveel plezier gehad als tijdens het rijden met mijn Panhards.

Dit interessant inzicht in het dagelijkse leven bij Panhard in de jaren '60 en '70, dat vragen oproep die we aan de heer Giacomelli hebben voorgelegd, heeft ons het volgende aanvullende getuigenis bezorgd: Hier zijn dus enkele aanvullende gegevens over de reizen die naar Italië werden gemaakt:

We vertrokken vaak 's morgens vroeg om na 14 uur reizen aan te komen. Het moest ongeveer 1200 km zijn. We moeten vermelden dat er niet alle snelwegen waren die er tegenwoordig zijn. We vertrokken dus vanuit Saive richting Eupen waar we de snelweg naar München namen. Daarna moesten we Oostenrijk doorkruisen via de nationale wegen en de passen. Ik herinner me die van Zirl waar we in eerste versnelling moesten rijden!

Vanaf Innsbruck in Tirol reden we richting de Brennerpas. Na de Oostenrijkse grens kwamen we het Italiaanse grondgebied binnen via de Dolomieten om vervolgens in ons dorp in Friuli aan te komen.

Het verkeer was praktisch onbestaande, net als de snelheidslimieten op de Duitse snelwegen waar ik mezelf enkele snelheidspieken van 150 km/u gunde. De rest van de reis gebeurde rond de 120 km/u.

Eenmaal ter plaatse, moest de olie ververst worden. Dat was toen de gewoonte voor alle auto's na 1500 km gereden te hebben. De oliën hadden niet de kwaliteit van de oliën die we vandaag kennen.

Naast de bougies en de platina-contacten, nam ik altijd een reserve distributietandwiel mee. Dat was een goede zaak, want op een gegeven moment moesten we er eentje vervangen op de 24CT, toen we in Italië aankwamen. Mijn broer Jean heeft dat gedaan. Na urenlang werk was de auto eindelijk klaar. Op dat moment wilde hij niet meer starten: de ontsteking stond niet goed. Resultaat: alles moest opnieuw beginnen!

Ik ben er twee keer met de Dyna geweest, drie keer met de 24CT en één keer met de 24BT. Deze reizen vonden dus plaats bijna 60 jaar geleden en mijn vader herinnert zich niet meer veel andere bijzondere of interessante gebeurtenissen.

Ik moet ook een correctie maken met betrekking tot de motor van de Dyna die hij had bewaard en in de 24BT had geplaatst en niet in de 24CT. Beide auto's werden verkocht terwijl ze nog steeds reden.

De paar regels die we zojuist hebben gelezen, zijn een ontroerend, origineel en welsprekend getuigenis over het bezit van een Panhard uit 1958 (datum van de aankoop van de tweedehands Dyna Z 12) tot 1973, het jaar waarin meneer Giacomelli zich neerlegde bij het opgeven van zijn Panhards vanwege de moeilijkheden met het verkrijgen van reserveonderdelen.

Geen twijfel dat als de reclamemakers van Panhard van zijn avonturen hadden gehoord, ze die hadden kunnen gebruiken om de voordelen van het merk te prijzen. Men zegt wel eens dat de realiteit de fictie overstijgt. Hier zou men kunnen schrijven dat de realiteit overstijgt wat de meest gedurfde commerciële dienst niet had durven dromen.

Ten eerste is meneer Giacomelli 15 jaar lang (van 1958 tot 1973) trouw gebleven aan het merk, waarbij alle Panhards tweedehands werden gekocht. Hij heeft de eerste tweedehands auto 10 jaar lang (van 1958 tot 1968) bewaard. In die tijd was het zeldzaam om een nieuwe auto zo lang te houden, laat staan als het een tweedehands auto was...

Daarna, rond 1965, liet Panhard 4 modellen 24 op het circuit van Monthléry draaien op volle toeren gedurende 4 uur om aan de pers de robuustheid van zijn motoren te demonstreren. Maar naar mijn mening verbleekt deze demonstratie voor reclamedoeleinden in vergelijking met de 1200 kilometer die meneer Giacomelli in 14 uur

aflegde aan het stuur van zijn 24 CT met vrouw en kind aan boord. Als ik het goed bereken, is dat een gemiddelde van 85,714 km per uur over een traject dat een bergachtig parcours en een col omhoog te beklimmen in eerste versnelling omvatte, zonder de stops en tussenstops om de benen te strekken of om te tanken.

Tot slot, aan het einde van de jaren 50, was de slogan om de Dyna te promoten "De Dyna, mijn vriendin". De vele familiefoto's die meneer Giacomelli heeft aangeleverd, illustreren de juistheid van de uitspraak perfect: we zien de Panhard zich met plezier lenen voor tal van fotosessies waaraan ouders, grootouders, ooms, tantes, nichten, collega's enz. deelnemen... Iedereen lijkt zo blij en trots om op een foto te staan in aanwezigheid van degene die zich in de familie Giacomelli heeft geïntegreerd om er de vriendin, de metgezel, de vertrouweling te worden, die al haar leden begeleidt met haar welwillende en medeplichtige ogen, of ze nu amandelvormig (24) of rond (Dyna) zijn.



De Dyna en dan de 24 waren meer dan vriendinnen voor de familie Giacomelli. Hier de Dyna in La Roche met Michel en zijn ouders..



In Italië met de ouders van Michel en zijn overgrootmoeder.



De Dyna, rue du Fort in Fléron met Tilde (Michel's moeder) en haar zus Noémie die Michel's peter was.



Voor de PL17 van zijn broer Victor, Jean (oom van Michel) en zijn vrouw Norma, met Liliane (dochter van Victor) in ons dorp Poffabro in Friuli.



Ander zicht van de 24 CT genomen in 1968 in de Félix Chaumontstraat in Herstal



De Dyna Z12 waar de kleur "roze grijs" duidelijk beter gerespecteerd wordt op deze foto.

Merk op de plaatsing van de nummerplaat op de mistlamp.



Hierbij, de twee Panhards van de familie...





Tot slot vindt u hierboven drie foto's van een MEP met Panhard-motor, genomen door de heer Robert Giacomelli in La Roche aan het einde van de jaren 60.

Ik laat u raden welke gevoelens hem overvielen toen hij, 50 jaar later, een gelijkaardige bolide ontdekte tijdens een zondagse wandeling op 18 mei op de parking van het RIPL!



Meneer Giacomelli en een MEP. Zou het dezelfde wagen zijn als die gefotografeerd in La Roche een halve eeuw geleden? ?

Daar hebben we het dan, we sluiten voorlopig de haakjes van het leven van de familie Giacomelli met Panhard, met hartelijke dank aan de heer Michel Giacomelli voor het delen van deze anekdotes, foto's en het getuigenis van zijn vader, die de gesprekken tussen Panhard-liefhebbers de komende weken zeker zullen voeden...

Citroën en Panhard: de geboorte en het einde van een innovatieve samenwerking¹

Citroën et Panhard : la naissance et le crépuscule d'une collaboration innovante

Citroën neemt belang in Panhard

In 1955 verwierf Citroën een belang van 25% in Panhard, de oudste autofabrikant van Frankrijk. Panhard stond bekend om zijn innovatieve en unieke oplossingen, een traditie die na de Tweede Wereldoorlog werd voortgezet onder leiding van Louis Delagarde.

Het bedrijf produceerde auto's met bijzondere tweecilinder boxermotoren, vaak verwerkt in bolvormige carrosserieën. Deze wagens, eenvoudiger en praktischer dan de vooroorlogse prestigieuze modellen van Panhard, waren goed afgestemd op de tijd van wederopbouw.

Innovatie en financiële moeilijkheden

Citroën zag het potentieel van Panhards unieke technische oplossingen, waaronder het gebruik van aluminium in de carrosserie, maar merkte ook op dat deze innovaties leidden tot financiële moeilijkheden.

Tegelijkertijd wilde Citroën extra productie-capaciteit creëren om te voldoen aan de groeiende vraag naar de bestelwagenversie van de 2CV, een verliesgevend model door de hoge productiekosten. Deze combinatie van factoren zorgde voor spanningen tussen de twee bedrijven.

Citroën krijgt steeds meer invloed

Citroën kreeg geleidelijk meer zeggenschap bij Panhard en verbood de ontwikkeling van een nieuwe sedan, aangezien het zelf bezig was met de ontwikkeling van een vergelijkbaar model.

Panhard vernieuwde echter wel de Dyna X², wat leidde tot de introductie van de PL17. Deze auto vulde het gat tussen de 2CV en de ID/DS-serie op en werd via het nieuwe, gezamenlijke distributienetwerk van Citroën en Panhard verkocht, waardoor Citroën een vierdeurs middenklasser in het assortiment kreeg.

Vierdeursmodellen exclusief voor Citroën

Hoewel Citroën zelf nieuwe vierdeursmodellen ontwikkelde, mocht Panhard niet werken aan een vierdeurs sedan, uit angst voor concurrentie binnen de eigen rangen.

In 1961 lanceerde Citroën de Ami 6 en begon het ook met Project C-60, gericht op de ontwikkeling van een nieuwe sedan met een daklijn die leek op die van de Ami 6.

Dit project omvatte ook hydropneumatische vering en

Citroën prend pied chez Panhard

En 1955, Citroën acquit une participation de 25 % dans Panhard, le doyen des constructeurs automobiles français. Panhard se distinguait par ses solutions audacieuses et innovantes, une tradition que la maison a su perpétuer après la Seconde Guerre mondiale sous la houlette de Louis Delagarde.

L'entreprise produisait des véhicules dotés de moteurs bicylindres à plat, souvent nichés dans des carrosseries aux formes arrondies. Ces voitures, plus sobres et fonctionnelles que les modèles prestigieux d'avant-guerre de Panhard, étaient parfaitement adaptées à l'ère de la reconstruction.

Innovation et tourments financiers

Citroën, tout en voyant le potentiel des innovations techniques singulières de Panhard, telles que l'utilisation de l'aluminium dans la carrosserie, constata que ces mêmes innovations entraînaient de sérieuses difficultés financières.

Parallèlement, Citroën cherchait à accroître sa capacité de production pour répondre à la demande croissante de la version fourgonnette de la 2CV, un modèle peu rentable en raison de ses coûts de production élevés. Cette conjonction de facteurs provoqua des tensions entre les deux firmes.

L'ascendant croissant de Citroën

Citroën gagna progressivement en influence au sein de Panhard, allant jusqu'à interdire le développement d'une nouvelle berline, alors qu'elle-même élaborait un modèle similaire.

Néanmoins, Panhard modernisa la Dyna X², ce qui mena à l'introduction de la PL17. Cette voiture comblait le vide entre la 2CV et la série ID/DS et fut commercialisée à travers le nouveau réseau de distribution commun de Citroën et Panhard, offrant ainsi à Citroën une berline de taille moyenne à quatre portes dans sa gamme.

La domination de Citroën sur les modèles à 4 portes

Bien que Citroën développât ses propres modèles à quatre portes, Panhard se vit interdire la conception d'une berline à quatre portes, par crainte de concurrence interne.

En 1961, Citroën lança l'Ami 6 et amorça également le projet C-60, centré sur le développement d'une nouvelle berline dotée d'une ligne de toit rappelant celle de l'Ami 6.

Ce projet comprenait également l'introduction d'une

1 [Auto Motor Klassiek: Citroën en Panhard: de geboorte en het einde van een innovatieve samenwerking](#)

2 Een kleine vergissing: iedereen merkte op dat het hier om de Dyna Z ging, en niet de X!

Petite erreur : tout le monde a noté qu'il s'agissait ici de la Dyna Z et non X !

de ontwikkeling van krachtigere motoren³.

suspension hydropneumatique et le développement de moteurs plus puissants³.



*Zo had de vierdeurs Panhard 24 eruit kunnen zien. In tekening al wonderschoon
Ainsi aurait pu apparaître la Panhard 24 à quatre portes. Déjà splendide en dessin.*

De Panhard 24: innovatie met gemengde ontvangst

Ondertussen werkte Panhard, gedwongen door Citroën, aan de ontwikkeling van de 24-serie. Deze verscheen eerst als de 24 C (coach) en 24 CT (Coupé Tigre), gevolgd door de 24 B en BT (berline) in oktober 1964.

De reacties op de eerste 24-modellen waren gemengd. Hoewel de aerodynamica en innovatie werden geprezen, vonden veel critici dat de tweecilindermotor niet meer paste bij een auto van die allure. De motor had nog wel succes in de rallysport, zoals met de PL17 in de Rally van Monte Carlo, maar het werd steeds moeilijker om deze motor in het hogere segment te rechtvaardigen.

La Panhard 24 : une innovation reçue avec des sentiments partagés

Entre-temps, sous la contrainte de Citroën, Panhard œuvrait à la mise au point de la série 24. Celle-ci fit ses débuts avec les modèles 24 C (coach) et 24 CT (Coupé Tigre), suivis des 24 B et BT (berline) en octobre 1964.

Les premières réactions aux modèles 24 furent partagées. Si l'aérodynamisme et l'innovation furent salués, nombre de critiques jugèrent que le moteur bicylindre ne correspondait plus à l'envergure d'une telle voiture. Ce moteur connut encore du succès en rallye, comme avec la PL17 au Rallye de Monte-Carlo, mais il devenait de plus en plus difficile de le justifier dans le segment des voitures haut de gamme.

³ Dit project zal uiteindelijk in 1970 worden verwezenlijkt met de Citroën GS.

Ce projet sera finalement concrétisé en 1970 par la la Citroën GS