

AMICALE PANHARD BELGIQUE

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

FLAT-TWIN

PERIODIQUE TRIMESTRIEL
DRIEMAANDELIJKS TIJDSCHRIFT

Numéro118 - Nummer118

JUILLET-SEPTEMBRE 2023



JULI-SEPTEMBER 2023



Exclusif : les révélations surprenantes d'Ernest sur les Panhards de la famille Hufkens.

Exclusief : de verrassende onthullingen van Ernest over de Panhards van de familie Hufkens.

Périodique Autonome Narrant l' Histoire d' Automobiles Réellement Différentes

PRESIDENT / VOORZITTER

Etienne Ficht

SECRETAIRE / SECRETARIS

Gilles Blondiau

**TRESORIER /
SCHATBEWAARDER**
Christiane Zwonarz

**RESPONSABLES BULLETIN
VERANTWOORDELIJKE BLAD**

Raymond Parijs
Ernest Hufkens
Bernard Vermeylen
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

Page / bladzijde

3. Editorial / Editoriaal

5. Actualités Panhard / Panhard in de aktualiteit

8. Un homme, une Panhard, la Légende des quatre frères
Hufkens / Een man, een Panhard, de Legende der vier broers
Hufkens

23. Balade d'automne du 13 novembre 2022 / Herfstrit van 13
november 2022

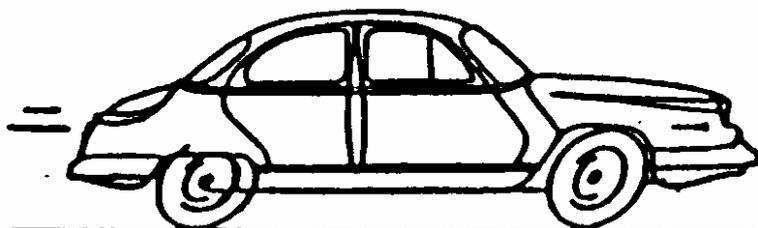
26. Balade à Huldenberg du 29 avril 2023 / Lenterit Huldenberg
van 29 april 2023

30. Panhard à la carte / Panhard op de postkaart

32. Deux rares Panhard découvertes par Bernard à la foire
Techno-Classica à Essen / Twee door Bernard zeldzame Panhards
ontdekt op de Techno-Classica beurs van Essen

36. Les cabriolets Dyna Z et PL 17 / De cabriolets Dyna Z en PL 17

41. Présence Panhard à Villers-la-Ville / Panhard aanwezigheid
te Villers-la-Ville



COMPTE BANCAIRE / BANKREKENING :

BE43 7390 1484 1001

EDITEUR RESPONSABLE – VERANTWOORDELIJKE UITGEVER

Etienne Ficht

EDITORIAL : Panhard est toujours vivant.

Vous connaissez tous le slogan publicitaire de la marque doyenne « Panhard continue » lorsque la PL 17 devenue 17 n'étant plus construite, seule la 24 restait au catalogue. Force est de constater 6 décennies plus tard que, malgré l'arrêt de la production de voitures de tourisme en 1967, non seulement la Panhard continue mais qu'elle est toujours pleine de vitalité. En témoignent les comptes-rendus d'Ernest, colorés et remplis d'anecdotes, des sorties organisées par l'Amicale en novembre 2022 et en avril 2023 et que vous pourrez lire dans le présent Flat Twin 118. Exubérante aussi est la dynamique épopée contée par Ernest dans l'article « la légende des quatre frères Hufkens » qui inaugure une nouvelle rubrique qui paraîtra chaque trimestre : « un homme, une Panhard », laquelle mettra en exergue les liens si particuliers tissés entre son conducteur et cette originale voiture dont vous apprendrez ici un aspect nouveau : le cabriolet peut être utilisé comme un camion, pour véhiculer des matériaux de construction lourds et encombrants. Sans le savoir et sans s'en vanter, Panhard a mis sur le marché un engin polyvalent : décapotable de charme ou voiture de sport le week-end, poids lourd pendant la semaine !

C'est justement pour faire partager la vitalité de la Panhard à ceux qui ne peuvent se rendre aux activités du club ou ne possèdent pas de Panhard que l'Amicale a décidé en son assemblée générale du 25 mars 2023 de reprendre la parution trimestrielle de Flat Twin. La Panhard procure beaucoup de joie et la joie ça se partage !

Malheureusement, tous ne l'entendent pas de cette oreille et certains voient d'un mauvais œil ces véhicules anciens dont leur regard technocratique et aseptisé ne saisit pas le charme. Ils tentent par tous les moyens d'entraver leur usage. Il faudra donc se défendre et un moyen de se défendre est de bien connaître son sujet. Dans cette optique, Bernard a accepté, une fois de plus, de partager ses vastes connaissances en autorisant Flat Twin

EDITORIAAL : Panhard is nog levend.

Jullie kennen allemaal de slogan "Panhard gaat door" die gebruikt werd toen alleen nog de 24 te koop was en de PL 17, die 17 werd, uit de catalogus verdwenen was. Toch stellen we 6 decennia later vast dat Panhard, ondanks het in 1967 stopzetten van de productie van personenwagens, niet alleen doorgaat maar dat hij nog erg levendig is. Hiervan getuigen de kleurrijke en vol anekdoten door Ernest opgestelde verslagen omtrent de door de Amicale in november 2022 en april 2023 georganiseerde ritten, dewelke jullie in huidige Flat Twin 118 zullen kunnen lezen. Ook uitbundig is het door Ernest verteld dynamische heldendicht in het artikel "de legende der vier broers Hufkens", hetwelk een nieuwe rubriek inluit die elk trimester zal verschijnen : "een man, een Panhard" die de ongemene banden tussen deze wagen en zijn bestuurder zal onderzoeken. Jullie zullen hier een nieuw aspect van dit eigenaardige voertuig ontdekken : de cabriolet kan als een vrachtwagen gebruikt worden om zwaar en lastig bouw materiaal te vervoeren. Zonder het te weten en zonder snoeverij heeft Panhard een polyvalent werktuig op de markt gebracht : cabriolet of sportwagen in het weekend, zwaar vervoermiddel gedurende de week !

Het is precies om de levenskracht van de Panhard te delen met degenen die aan de activiteiten van de club niet kunnen deelnemen of die geen Panhard bezitten dat de Amicale tijdens haar algemene vergadering van 25 maart 2023 beslist heeft Flat Twin weer om de drie maanden te laten verschijnen. De Panhard bezorgt veel vreugde en vreugde dient gedeeld te worden !

Jammer gaat iedereen hiermee niet akkoord en sommigen zien onze oude voertuigen niet graag. Hun technocratische en ontsmette blik kan de betovering ervan niet inzien. Zij trachten door alle mogelijke middelen het gebruik ervan te belemmeren. Wij zullen dus ons moeten verdedigen en een middel hiervoor is ons vak goed te kennen. In dit opzicht heeft Bernard aanvaard, nog eens, zijn vaste kennis te verdelen door Flat Twin de toestemming te

à republier les articles rédigés par lui et paru dans les anciennes éditions. Le cabriolet PL 17 étant souvent cité dans ce numéro, il nous a paru opportun de reprendre l'article de Bernard consacré à ce modèle et paru voici près de 40 ans. Vous constaterez que cet article a été dactylographié à la machine à écrire mécanique, comme cela se faisait dans le bon vieux temps.

Enfin, nous avons repris les rubriques actualités Panhard qui relatent, entre autres, les nombreuses victoires remportées par la marque en compétition. Personnellement, j'y trouve une puissante source d'inspiration et suis impressionné par l'exploit accompli par les pilotes Fabre et Gazon lors du rallye Liège-Rome-Liège en 1953. Regardez bien la photo prise après l'arrivée, montrant les deux pilotes fièrement debout, l'un à gauche, l'autre à droite de la Dyna X qu'ils ont menée à la victoire de sa catégorie et à la 10^{ème} place du classement général, loin devant des voitures plus puissantes. Le véhicule paraît minuscule par rapport à la carrure des deux pilotes, surtout celui côté siège conducteur. Difficile d'imaginer que ces deux athlètes ont parcouru les plus de 5000 kilomètres de ce rallye dans cette petite carlingue bruyante, en proie aux courants d'air et aux infiltrations d'eau, serrés comme des sardines, et ce à une allure soutenue. On peut supposer qu'à certains moments, ils ont dû être tentés par une forme de découragement ou d'épuisement. Mais ils ont tenu bon. Puisse cet exemple nous inciter dans notre vie quotidienne à ne pas nous décourager quand nous sommes confrontés à des difficultés de tous ordres, familiales, professionnelles, médicales etc...

Quand vous lirez ces lignes, la saison des vacances aura commencé. Je vous souhaite donc d'excellentes vacances reposantes et vivifiantes.

Panhardistement vôtre,

Hubert de Wasseige.

geven de door hem opgestelde en in de vroegere uitgaven verschenen artikelen weer uit te geven. In dit nummer is er vaak sprake van de cabriolet PL 17 en het bleek derhalve gepast het aan dit model toegewijde artikel dat bijna 40 jaar geleden verschenen is te hernemen. Jullie zullen vaststellen dat dit artikel met een mechanisch tikmachine geschreven werd, zoals vroeger.

Tenslotte hebben wij de rubriek "Panhard in de actualiteit" ook hernomen, dewelke onder andere de talrijke overwinningen van het merk verhaalt. Persoonlijk put ik hieruit een krachtige bron van inspiratie en ben onder de indruk van de heldendaad van de piloten Fabre en Gazon tijdens de rally Luik-Roma-Luik in 1953. Bekijk aandachtig de foto die na de aankomst genomen werd. Zij toont de twee trotse piloten, een links, de andere rechts van de Dyna X die op de eerste plaats van hun categorie en 10^{de} van het algemeen klassement aangekomen is, vroeger dan veel met grotere motoren uitgeruste wagens. Het voertuig ziet er klein uit ten opzichte van de twee atleten, vooral die aan de kant van de bestuurder. Het is moeilijk te beseffen dat deze twee atleten de meer dan 5000 km van deze rally in deze lawaaiige, niet waterdichte en tochtige stuurcabine hebben uitgereden. Men kan vermoeden dat ze op sommige ogenblikken vatbaar voor uitputting of ontmoediging waren. Maar zij hebben volgehouden. Dit voorbeeld kan ons aanmoedigen om weerstand aan allerlei moeilijkheden van het leven (familie, beroep, gezondheid en noem maar op) te bieden.

Wanneer jullie deze lijnen zullen lezen, zal het vakantie seizoen al begonnen zijn. Ik wens jullie dus een levendige en prettige vakantie.

Met Panhard groeten,

Hubert de Wasseige.

Actualités Panhard

par Bernard Vermeylen

IL Y A 150 ANS...

René Panhard fait l'acquisition d'un terrain situé 19, avenue d'Ivry, dans le 13ème arrondissement. Il projette de construire là un atelier plus important.

IL Y A 130 ANS...

A l'occasion du remariage de Gottlieb Daimler, ce 8 juillet 1893 à Bad-Cannstad, Emile Levassor voit le prototype du nouveau moteur Phénix 2 cylindres, doté d'un nouveau type de carburateur et beaucoup plus léger que le 2 cylindres utilisé jusque-là.

IL Y A 110 ANS...

En 1913, Panhard produit pour l'armée un gros tracteur d'artillerie, le Chatillon-Panhard. Animé par un gros 6 cylindres à soupapes, ce véhicule possède la particularité d'avoir 4 roues motrices : le différentiel, situé au centre du châssis, transmet en effet le mouvement aux 4 roues par des renvois d'angle.

IL Y A 70 ANS...

Comme à l'accoutumée, l'été 53 est fertile en victoires de toutes sortes pour la mécanique Panhard ; en juillet : aux 12 heures de Reims, les frères Chancel remportent leur catégorie (0 à 750cc) suivis par 3 autres Panhard ou DB ; au Rallye de Vittel, la Panhard de Retourney-Houchard se classe 1ère au général (on trouve des DB aux 3e et 4e places) ; au GP de Caen, Chancel et Bonnet (Panhard et DB) remportent les 2 premières places en catégorie sport (0-750), et Cornet et Dommée (DB et PL) l'équivalent en catégorie tourisme. Aux 24 heures de Spa/Francorchamps fin juillet, des Panhard ou DB se classent aux 3e, 4e, 6e et 7e places ; au handicap, la victoire revient à la Dyna 750 de Cotton-Sigrand à 105,4 km/h de moyenne, suivie par la Dyna 850 de Meunier-Sanders. Victoire aussi au Rallye de Bayonne : deux Dyna se classent 1ère et 2ème au général. En août, 4 Dyna enlèvent les 4 premières places de la catégorie 0-1000cc au Liège-Rome-Liège, et, en septembre, la catégorie sport de moins de 750cc accueille des Panhard aux trois premières places lors du Tour de France Automobile. Citons encore des victoires au Rallye d'Evian, aux courses de côte du Cran d'Escalles et de La Faucille, au Rallye des Alpes, à la Stella Alpina en Italie et aux 1000 km du Nürburgring en Allemagne.

IL Y A 60 ANS...

En septembre, Monsieur Jean Panhard a reçu la croix consacrant 23 années de travail données au perfectionnement de l'industrie automobile. Vers la même époque apparaît une Panhard carrossée par Chapron en coupé, sur les dessins de M. Paget.

En juillet 1963 sortent les tous premiers exemplaires de série de la berlinette CD, soit un an après la victoire du CD au Mans, où Panhard n'est pas présent cette année. En septembre, victoire d'une PL17 au Tour de France auto, où l'équipage Lelong-Rousseau remporte la catégorie tourisme 0-750cc.

Les photos illustrant l'article qui précède se trouvent dans la traduction à la page suivante, avec légendes dans les deux langues.

Panhard in de aktualiteit

door Bernard Vermeylen

(vertaling : Hubert de Wasseige)

150 JAAR GELEDEN



René Panhard koopt een terrein gelegen avenue d'Ivry, in het 13^{de} arrondissement van Parijs, met het oog daar een werkplaats op te richten.

(links, René Panhard / à gauche, René Panhard)

130 JAAR GELEDEN...



Op 8 juli 1893, ter gelegenheid van het tweede huwelijk van Gottlieb Daimler met Lina Schwend (zijn eerste vrouw, Emma KUNZ was in 1899 overleden), ontdekt Emile Levassor het prototype van de nieuwe Phenix twee cilindermotor, dewelke met een nieuwe type van carburator uitgerust is. Deze motor is lichter dan de twee cilindermotor die daarvoor gebruikt werd.

(links/à gauche, Lina Schwend, Gottlieb Daimler)

80 JAAR GELEDEN...



Tracteur Chatillon Panhard

In 1913 bouwt Panhard voor het leger een grote tractor die voor de artillerie bestemd wordt, de Chatillon-Panhard. Uitgerust met een grote zes cilindermotor met kleppen heeft dit voertuig de eigenaardigheid dat het door 4 motorische wielen aangedreven wordt. Het differentieel, dat in het centrum van het chassis ligt, brengt de beweging naar de 4 wielen over door afwisselende sturing naar de verschillende hoeken.

70 JAAR GELEDEN...



2 Panhards victorieuses à Reims, avec leurs pilotes.
Twee overwinnende Panhards te Reims, met hun piloten.

Gedurende de zomer van 1953 behalen wagens die met een Panhard motor uitgerust zijn talrijke en diverse overwinningen :

- bij de 12 uur van Reims, overwinning in de categorie 0 tot 750 cc door de broeders Chancel, gevolgd door 3 andere Panhards of DB,
- bij het algemeen klassement van de rally van Vittel, overwinning van de Panhard van Retournay-Houchard en twee DB's halen de derde en vierde plaatsen,



La Panhard Dyna de Fabre Gazon qui a participé au Liège – Rome – Liège de 1953, terminant 10^{ème} au classement général, loin devant des voitures beaucoup plus puissantes comme des Alfa, Peugeot et Porsche. De Panhard Dyna van Fabre en Gazon die aan de Luik Roma Luik rally van 1953 deelnam en die de tiende plaats bij het algemeen klassement haalde, voor andere wagens met motoren die krachtiger waren, zoals Peugeot, Alfa en Porsche.

- bij de GP van Caen winnen Chancel en Bonnet op DB de twee eerste plaatsen over in de categorie sport (0-750) en Cornet (DB) en Dommel (PL) hetzelfde in de categorie toerisme,
- bij de 24 uur van Spa/Francorchamps halen Panhard of DB wagens de derde, vierde, zesde en zevende plaatsen terwijl de Dyna 750 van Cotton-Sigrand de overwinning “au handicap” haalt, met een gemiddelde snelheid van 105,4 km/uur. Deze laatste Dyna 750 werd door de Dyna 850 van Meunier-Sanders gevolgd, dewelke de tweede plaats “au handicap” haalde,
- overwinning ook bij de rally van Bayonne : twee Dyna’s halen de eerste en tweede plaatsen in het algemeen klassement,
- in augustus halen 4 Dyna’s de vier eerste plaatsen voor de categorie 0-1000 cc bij de Luik-Roma-Luik en in september halen drie Panhards de drie eerste plaatsen voor de categorie minder 750 cc bij de Tour de France Automobile,
- er zijn nog overwinningen door Panhards bij de rally van Evian, de “course de côte du Cran d’Escalles et de la Faucille”, de rally van de Alpen, de “Stella Alpina” in Italië en de 1000 km van Nürburgring in Duitsland.

60 JAAR GELEDEN...



Au milieu, Jean Panhard. A gauche, le Président Valéry Giscard d’Estaing.
In het midden, Jean Panhard. Links, voormalig President Valéry Giscard d’Estaing.

In september ontvangt Jean Panhard het kruis voor 23 jaar toegewijd werk om de auto-industrie te verbeteren. Op het zelfde tijdperk verschijnt een Panhard coupé met een Chapron koetswerk, naar de tekeningen van M. Paget.

In juli 1963 worden de allereerste exemplaren van de berlinette CD geproduceerd, hetzij een jaar na de overwinning van de CD bij de Mans. In 1963 is Panhard niet aanwezig bij de Mans.

In september 1963, overwinning van een PL17 bij de “Tour de France auto” waar de bemanning Lelong-Rousseau de eerste plaats haalt in de categorie 0-750 cc.

DE LEGENDE VAN DE VIER BROERS HUFKENS

LA LEGENDE DES QUATRE FRERES HUFKENS



Préface

De nombreux automobilistes ont continué à utiliser leur(s) Panhard après la disparition de la marque doyenne. Qui sont-ils ? Flat Twin vous propose de faire leur connaissance en leur consacrant une série d'articles sous la rubrique « un homme, une Panhard ».

Pour inaugurer cette série, avec la précieuse collaboration de Ernest Hufkens, voici non pas un homme mais toute une famille et ses nombreuses Panhard, la famille Hufkens, laquelle vous convie à un éblouissant ballet enchanteur de Panhard qui se remorquent, se dépannent et s'entraident les unes les autres dans un joyeux climat de débrouille, de « knutselen » et de camaraderie.

Les frères Hufkens et leurs Panhard ont déjà fait la une de la presse au début des années 1980, via un article paru dans la revue « Panorama » du 17 juillet 1981 et qui fut repris dans le Flat Twin numéro 9 de janvier à mars 1986, aux pages 16 et 17. Cet article de Panorama fera l'objet de la deuxième partie du présent article. Les première et troisième parties sont la relation par Ernest des événements survenus avant et après la publication de Panorama.

Voorwoord

Na het verdwijnen van het oudste merk ter wereld zijn veel automobilisten met hun Panhard blijven rijden. Wie zijn ze ? Flat Twin stelt u voor met hen kennis te maken door deze nieuwe reeks artikels "een man, een Panhard".

Om te beginnen treft u een artikel over niet een man maar over een ganse familie en haar talrijke Panhards, de familie Hufkens die ons trakteert op een glanzend en betoverend ballet van Panhards die elkaar trekken, herstellen en helpen, alles in een vrolijke sfeer van knutselen en broederschap.

De broers Hufkens en hun Panhards hebben al begin jaren 80 de aandacht van de pers gekregen, via een artikel dat in het blad "Panorama" op 17 juli 1981 verschenen is en dat in het Flat Twin nummer 9 van januari tot maart 1986, op bladzijden 16 en 17 hernomen werd. Dat artikel van Panorama is het tweede deel van huidig artikel. De eerste en derde gedeeltes zijn het verhaal door Ernest van wat voordien en nadien met die Panhards gebeurd is.

Eerste gedeelte : de familie Hufkens en Panhard voor het Panorama artikel

Hoe we aan de Panhards geraakten.

Ere wie ere toekomt: het was onze oudste broer Raymond die de Panhard Dyna Z had uitgekozen als "DE IDEALE WAGEN". De voornaamste redenen las je al in de tekst van Panorama (zie tweede gedeelte). Een bijkomende reden: de eerste jaren van productie waren de koetswerken zoals de Dyna X uit aluminium vervaardigd.

Dus weinig gewicht en zuinig voor een wagen met 6 zitplaatsen. Raymond zei wel: " De Dyna doet me denken aan een 'omgekeerde boot' maar hij heeft een knap gestroomlijnd koetswerk". Wij beaamden maar hadden de wagen nog nooit " in levende lijve" gezien.

Op een dag stond er achter de hoek van onze straat een Dyna Z geparkeerd. Raymond trommelde ons op om te gaan keuren en we keken onze ogen uit en waren onmiddellijk 'verkocht'.

Enkele jaren nadien vonden we een Dyna X cabrio op een autokerkhof. Raymond dacht eraan om hem te kopen dus wij met zijn allen daar naartoe. Dit exemplaar was erg onderkomen en ook omdat het niet de afmetingen had zoals een Dyna Z lieten we het wagentje waar het was. Het heeft naar alle waarschijnlijkheid geen overlevingskans gekend.

Later tikten we een Dyna Z met vastgelopen motor voor een zacht prijsje op de kop.

Er volgden nog een aantal exemplaren.

Nu kon Hubert overschakelen van zijn DKW (2 cilinder; 2 takt, water gekoeld, 3 versnellingen, bouwjaar 1952) naar een Panhard Dyna Z.(vanaf mei 1966)



Links kunt U de DKW van de familie Hufkens bewonderen maar behalve vergissing, tel ik 11 kinderen alhoewel de vier broers 4 zussen hadden, wat een totaal van 8 kinderen betekent. Wie kan degenen tonen die niet tot de 8 broers en zussen behoren ? In feite zijn er ook twee toekomstige schoonzonen bij en een meisje dat van Oost-Duitsland kwam, in het raam van een onthaal programma. De moeder staat uiterst rechts en de vader is niet zichtbaar omdat hij de foto nam (selfies bestonden er toen nog niet). Wie kan Ernest herkennen ? In ieder geval, gaat het om een fraaie DKW.

A gauche, nous pouvons admirer la DKW de la famille Hufkens mais sauf erreur, je compte 11 enfants alors qu'outre les 4 frères, il y avait 4 sœurs, ce qui fait 8 au total. Qui pourra repérer ceux qui ne font pas partie de la fratrie ? En fait, il y a, en plus des 8, deux futurs beaux-fils et une fillette provenant d'Allemagne de l'Est hébergée

dans le cadre d'un programme de famille d'accueil. La maman se trouve à l'extrême droite tandis que le papa n'est pas visible puisque c'est lui qui a pris la photo. En ce temps, les « selfies » n'existaient pas. Qui peut montrer Ernest ? Même si vous n'y parvenez pas, reconnaissez que c'est là une bien belle DKW.

Eerste rit met een Panhard en de verzameling neemt toe

De Dyna werd rijvaardig gemaakt en opnieuw gespoten, bumpers gepoetst en voor het eerst voorgereiden, blinkend in al zijn trots, ter gelegenheid van het 12-jarige feest van onze jongste zus.

Er was nood aan extra garageruimte. Hubert kocht één van de laatste hoeven met schuur en stallen in een randgemeente van de stad Antwerpen. Heel het complex hebben we afgebroken om een nieuwe garage te bouwen.

Ook voor het vuile en zware werk werd de Dyna niet ontzien. Er werd een stevige trekhaak aan de Dyna gebouwd waarvan de bevestiging vertrok vanaf de achteras. Op een dag is de torsievering van de Dyna gebroken onder het gewicht van de aanhangwagen die zoals gewoonlijk overladen was.

Op zekere dag zagen Hubert en ik bij een toevallig bezoek aan een autokerkhof een PL 17 cabrio. Het dak was geopend. Waarschijnlijk stond de cabrio er nog maar pas want hij had nog niet erg afgezien van de regen en het was volop zomer. Ik had nog nooit een PL 17 cabrio zien rijden en nu troffen we er één in zo'n Panhard cabrio onwaardige omstandigheden. Die moeten we hebben" zei Hubert. Vlug geïnformeerd of alle documenten er nog waren en een deal afgesloten. We lieten er geen gras over groeien en haalden 's anderendaags de cabrio volgens onze gebruikelijke manier op: getrokken door de Dyna.

Pas enkele jaren geleden kwam ik tot de vaststelling dat zulke wijze van verplaatsen van een niet-ingeschreven voertuig, niet toegelaten is.

De PL 17 cabrio kreeg een grondige restauratie en kwam in vervanging van de Dyna Z . Deze laatste, die nog in uitstekende staat verkeerde, hebben we gewoonweg afgebroken omdat de voorportieren niet volgens de veiligheidsvoorschriften open gingen (*Ernest, wat hebt u daar gedaan ?!!! nota van de redactie*) en natuurlijk ook wegens (voorlopig nog) plaatsgebrek (*het is erg droevig om deze lijnen te schrijven. Nota van de redactie*).

Inmiddels hadden we ook al een aantal PL 17 wagens want de productie van personenwagens was door Panhard stopgezet. Wij gingen nog maar beginnen met Panhard dus moesten we zorgen voor voldoende reserveonderdelen. Vergeet niet dat een wagen van ongeveer 10 jaar oud toen bijna waardeloos was en klaar voor de sloop.

In 1971 had Fernand ook al een PL 17 als eerste dagelijkse wagen gekocht.



Hierboven een van de talrijke Panhards van de familie Hufkens. Het gaat om de 17B van Fernand. Ci-dessus l'une des nombreuses Panhard de la famille Hufkens. Il s'agit d'une 17 B appartenant à Fernand.

De verwezenlijking van de droom van Ernest.

Rond die tijd ontdekten we twee exemplaren PL 17 in een schuur..... één er van was een cabrio. Omdat Raymond nog op zoek bleef naar zijn ideaal: een aluminium Dyna Z, mocht ik deze cabrio kopen. Eureka !! Mijn droom kwam uit. Alhoewel: pas na een spannend half jaar kreeg ik eindelijk het eigendomsbewijs van deze cabrio in mijn bezit. Het koetswerk van de cabrio moest compleet gerestaureerd worden. De motor was volledig uit elkaar geschroefd.

De andere PL 17 had bouwjaar 1960 dus geen veilige voorportieren en was daarom ten dode opgeschreven. Ik studeerde nog en zorgde voor herstellingen en onderhoud en racete met de andere DKW cabrio (4 versnellingen, bouwjaar 1953) van mijn

ouders.



Le cabriolet PL 17 d'Ernest photographié en 2006 lors d'un rallye qu'il a organisé à Anvers. Ernest est debout à côté de la Panhard stationnée à droite de son cabriolet. De cabriolet PL17 van Ernest die in 2006 werd gefotografeerd, tijdens een door hem georganiseerde rally in Antwerpen. U kan Ernest zien naast de PL17 die rechts van zijn cabriolet geparkeerd is.

Vanaf de start van de grote vakantie op 1 juli 1972 begon ik vol goede moed aan de restauratie van mijn cabrio. Na de vakantie had ik enkel de weekends om verder te werken. Dat was nog onvoldoende tijd en ook de volgende grote vakantie moest eraan geloven. Op 18 augustus 1973, na 14 maanden kon ik eindelijk toeren in mijn eigen droomwagen.

De benzine betaalden we toen 11,32 bfr. per liter. Door alle jaargetijden heen heeft de cabrio voor al mijn verplaatsingen gezorgd. Toch werd er weinig met open dak gereden want mijn liefje wou niet dat haar kapsel door elkaar waaide. Ook later toen we kinderen hadden, vreesden we voor de hevige wind achteraan. De uitzonderlijke gelegenheden wanneer ik alleen onderweg was en de temperatuur het toeliet, was er natuurlijk geen houden aan. Cabrio rijden en volop genieten van het landschap en de verbaasde blikken "voelen" van al wie mij zag voorbij rijden: wat een zaligheid..

Het open dak had nog voordelen: waar anderen moesten voor passen, had ik niet vlug een laadprobleem. Alles wat ik nodig had voor de restauratie van onze woning heeft erin gezeten:

- bakstenen, lange houten en ijzeren balken (poutrels)
- betonnen hofmuurpalen en platen om de garage te vergroten: telkens 2 palen van 3 m en 3 betonnen platen van 1,95 m. Overladen ?
- binnendeuren per 4 stuks
- ruiten van 2 m lang, thuisgebracht zonder breken !!
- een plant van 2 m hoog
- 2 keren zat er een Sinterklaas op zijn troon op een hoogte achteraan
- oneindig om op te noemen en natuurlijk alle mogelijke Panhard onderdelen....

Nog een cabriolet...

Maar kort daarop kwamen we in contact met de eigenaar van een rijdende PL17 cabrio . Hij had zich nog een gewone PL 17 aangeschaft want zijn honden sprongen geregeld uit de cabrio. In ruil voor het rijvaardig maken van zijn gesloten PL 17 werd er

een deal gesloten en iedereen blij ! 😊

We hadden al wat ervaring met Panhard rijden en verwijderden dikwijls de achterbank om meer laadruimte te creëren. Vooral Raymond vond de 3 plaatsen vooraan dan wat benepen. Om met 3 personen vooraan te mogen rijden, heb je 55 cm voor de chauffeur nodig en 2 x 40 cm voor de passagiers, samen 1,35 m en een PL17 meet op zithoogte 1,32 m. Maar op schouderhoogte is die breedte bij de PL minder.

En nu verklap ik iets wat nooit mocht worden gezegd: Raymond zag bij een cabrio de mogelijkheid deze onvolkomenheid te verbeteren. Daarom koos hij voor deze derde PL17 cabrio in plaats van de aluminium Dyna-Z.

OOK de voorste zitbank werd vervangen door 2 aangepaste zetels in de verhouding 1/3 en 2/3. (als basis werden zetels van DKW Junior gebruikt, na aanpassing ervan). Het werd een project dat 5 jaar zijn vrije tijd opslopte. Hoewel Raymond alleenstaande is gebleven en dus geen extra plaats in de auto nodig had, heeft hij zijn droom verwezenlijkt: een volwaardige 6 persoonswagen. Toen hij de wagen op de technische keuring aanbood, werd hij afgekeurd.....omdat het chassisnummer niet in het koetswerk was geslagen. Hiervoor moest hij naar Citroën in Brussel.

Het ongeval

Op terugweg remde hij voor een rood verkeerslicht. De vrachtwagen achter hem merkte dit te laat op, resultaat een ernstige aanrijding. (zie foto) Raymond was wel volledig in zijn recht, kreeg een habbekrats uitbetaald wegens de hoge leeftijd van de wagen en had weer een half jaar werk

!!!



Hierboven de cabriolet van Raymond na het ongeval. Twee opmerkingen : er zijn geen sporen van roest en de bestuurder van de vrachtwagen werd weliswaar ernstig gekwetst terwijl Raymond zeker ongedeerd uit zijn wagen is gestapt. Ci-dessus le cabriolet PL17 de Raymond après l'accident avec le camion. 2 remarques : la collision ne révèle aucune trace de corrosion et nous ne doutons pas que le conducteur du camion a dû être grièvement blessé alors que Raymond en est sorti sans une égratignure.

Zo is onze oudste broer, die Panhard uitgezocht had, toch als laatste van de vier broers eindelijk in 1976 Panhardrijder geworden. Het aantal keren dat zijn wagen met 6 personen bezet is geweest, was minimaal. Feit is dat Raymond hem meer als vrachtwagen gebruikte.



De cabriolet PL17 van Raymond, na herstellingswerken, schijnt zich achter karige bladeren te willen verbergen. Zou hij schaamte hebben dat hij niet meer op een Panhard lijkt ? Le cabriolet PL17 de Raymond après réparations semble vouloir se cacher derrière un maigre feuillage. Aurait-il honte de ne plus ressembler à une Panhard ?

Hij had ook een dakrek gemaakt (niet eenvoudig voor een cabrio) dat zich van voor tot van achter zijn wagen uitstreckte. Toen onze woning, waar ik 25 jaar had aan gerenoveerd, werd onteigend, heeft Raymond met zijn Panhard metalen steeldeck platen van 6m lang en 1m breed naar onze huidige woonst verhuisd. Panhard dienstig voor uitzonderlijk vervoer !!

Première partie : la famille Hufkens et Panhard avant l'article paru dans Panorama.



Les Panhard des quatre frères posent fièrement dans un jardin. Qui peut me montrer celle d'Ernest, de Fernand et de Raymond ? De Panhards van de vier broers trots in een tuin. Wie kan die van Ernest, Fernand en Raymond tonen ?

Comment sommes-nous arrivés à la Panhard ?

Il faut rendre à César ce qui est à César : c'est notre frère aîné Raymond qui avait choisi la Panhard Dyna Z comme étant la « voiture idéale ». La raison principale est exposée dans le compte-rendu de l'article paru dans Panorama ci-dessous. Une raison supplémentaire : les premières voitures produites étaient équipées de carrosserie en aluminium, comme la Dyna X, en sorte qu'elles étaient légères et économiques pour une 6 places.

Raymond disait bien : « La Dyna me fait penser à un bateau renversé mais sa ligne est joliment aérodynamique ». Nous acquiesçâmes mais n'avions jamais vu ce modèle dans la réalité.

Un jour une Dyna Z s'est stationnée au coin de notre rue. Raymond insista pour qu'on vienne voir pour approuver son choix. Nous fûmes éblouis et immédiatement séduits.

Quelques années plus tard, nous avons trouvé un cabriolet Dyna X dans un cimetière de voitures. Raymond envisageait de l'acheter et nous sommes tous allés l'examiner. Cet exemplaire était en très mauvais état et nous avons laissé tomber, d'autant plus que ce modèle était moins spacieux que la Dyna Z. Il semblerait que ladite épave de Dyna X n'ait pas survécu.

Plus tard, nous avons trouvé une Dyna Z dont le moteur était bloqué à un prix modéré. Ensuite nous avons encore acquis d'autres exemplaires.

C'était donc le moment pour Hubert de passer de sa DKW (2 cylindres, 2 temps, refroidissement par eau, 3 vitesses) à une Panhard Dyna Z.

Premiers tours de roue en Panhard et la collection s'agrandit.

Dès mai 1966, la Dyna pouvait à nouveau circuler après une nouvelle peinture et le polissage des pare-chocs. Elle circula fièrement la première fois, à l'occasion de l'anniversaire de 12 ans de notre sœur puinée.



A gauche la DKW, véhicule de la famille Hufkens avant l'invasion massive des Panhard. Ernest, es-tu sûr que le coffre de la DKW est assez grand pour accueillir ce volumineux bagage ?

Links de DKW van de familie Hufkens vóór de massale invasie van de Panhards. Ben je er zeker van, Ernest, dat de volumineuze rugzak in de koffer van de DKW zal kunnen ?

Comme nous avons besoin d'espace supplémentaire, Hubert acheta une des dernières fermes avec grange et étables dans une commune périphérique de la Ville d'Anvers. Nous avons démolit tout le complexe pour ériger un nouveau garage.

La Dyna ne fut pas épargnée et nous l'utilisions pour des travaux lourds et ingrats. Nous équipâmes la Dyna d'un solide attache-remorque fixé sur l'axe arrière. Un jour, la suspension par barres de torsions de la Dyna se brisa parce que, comme nous en avions l'habitude, la remorque était surchargée.

Un jour, Hubert et moi (Ernest) trouvâmes lors d'une visite fortuite d'un cimetière de voitures, un cabriolet PL 17 dont le toit était ouvert. Il était sans doute là depuis peu de temps car il n'avait pas encore trop souffert de la pluie et on était en plein été. Je n'avais encore jamais vu un cabriolet PL 17 rouler et nous venions d'en dénicher un dans des conditions de conservation indignes d'un cabriolet. « Celui-là, il nous le faut », déclara Hubert. Après nous être assurés que tous les documents étaient encore présents, le marché fut conclu. Sans désespérer, nous sommes venus chercher le cabriolet un autre jour de la manière habituelle : on l'a tiré avec un câble attaché à la Dyna. Quelques années plus tard, je suis arrivé à la conclusion qu'une telle manière de déplacer un véhicule non immatriculé n'était pas permise.

Le cabriolet PL 17 fut restauré en profondeur et remplaça la Dyna. Nous avons tout simplement procédé à la destruction de cette dernière parce que les portières avant n'étaient pas conformes aux normes de sécurité (*Ernest, qu'as-tu fais là !!!? - NDLR*) et bien sûr parce que nous manquions de place (*c'est vraiment dur d'écrire ces lignes – NDLR*).

Entretemps nous avons acheté plusieurs PL 17 en raison de l'arrêt de la production de voitures de tourisme par Panhard.

Nous venions seulement de commencer avec Panhard et nous avons donc besoin de pièces de rechange. N'oubliez pas qu'à l'époque, une voiture qui avait 10 ans n'avait quasiment plus aucune valeur et était bonne pour la casse.

La réalisation du rêve d'Ernest

En 1971, Fernand acheta aussi une PL 17 pour un usage quotidien. A cette époque, nous avons découvert deux PL 17 dans une grange ... et l'une des deux était un cabriolet. Comme Raymond recherchait toujours son idéal, une Dyna Z en aluminium, je pus acheter ce cabriolet. Eureka !! Mon rêve se réalisa, même si je dus patienter un angoissant semestre avant d'entrer en possession des documents. La carrosserie du cabriolet dut subir une restauration en profondeur. Le moteur était complètement démonté.

L'autre PL 17 construite en 1960 n'avait pas les portières s'ouvrant dans le bon sens et fut donc sacrifiée. J'étais encore aux études et j'assurais moi-même les réparations et les entretiens tout en faisant des courses avec l'autre cabriolet DKW de mes parents (à 4 vitesses, année 1953).

Le 1^{er} juillet 1972, au début des grandes vacances, j'entamai plein de courage la restauration de mon cabriolet. Après les vacances, il ne me restait plus que les week-ends pour continuer les travaux. C'était encore insuffisant et j'ai dû y consacrer les grandes vacances suivantes. Finalement, le 18 août 1973, après 14 mois de travail, je pus enfin faire des tours dans ma voiture de rêve. A l'époque, le litre d'essence coûtait 11,32 francs.

Depuis toutes ces années, c'est le cabriolet qui a été utilisé pour tous mes déplacements. Pourtant je l'ai peu utilisé décapoté parce que ma chérie ne voulait pas exposer sa coiffure au vent. Même plus tard avec les enfants, nous avons peur des vents violents à l'arrière. Bien sûr, lors des occasions exceptionnelles où j'étais seul au volant et que la température le permettait, je ne me privais pas de rouler décapoté : quel plaisir de rouler en cabriolet et de profiter pleinement du paysage et de sentir les regards admiratifs de ceux qui me voyaient passer...

La décapotable avait encore des avantages : je pouvais y charger des objets que d'autres voitures n'auraient pu accepter. Elle a pu transporter tout ce dont j'avais besoin pour la restauration de la maison familiale :

- des poutres, des longues poutrelles en bois et en fer,
- des pans de mur en béton pour agrandir le garage : chaque fois des piquets de 3 mètres et 3 plaques en béton de 1,95 mètres. Vous avez dit surcharge ?
- des portes intérieures par lots de 4,
- des vitres longues de 2 mètres ramenées à la maison sans les casser !!
- une plante de 2 mètres de haut,
- à deux reprises Saint-Nicolas juché sur son trône élevé,
- l'énumération serait infinie et je n'ai pas parlé de toutes les pièces Panhard possibles et imaginables...

Qui cherche trouve : nous avons d'abord découvert une Dyna Z en aluminium complètement décapée et ensuite une seconde dans un état convenable. D'ailleurs une carrosserie en aluminium ne connaît pas de problèmes de corrosion.

Encore un cabriolet ...

Mais peu de temps après, nous sommes entrés en contact avec le propriétaire d'une PL 17 cabriolet roulante. Il s'était procuré une PL 17 normale parce que son chien sautait régulièrement hors du cabriolet. Nous avons convenu de restaurer sa berline PL 17 en échange de quoi il nous cédait le cabriolet et tout le monde fut content.

A ce moment, nous avons toute cette expérience avec Panhard et nous enlevions souvent la banquette arrière pour agrandir l'espace de chargement. Pour circuler à trois de front, 55 cm sont nécessaires pour le chauffeur et 40 cm pour chacun des deux passagers dont la hauteur d'assise verticale est 1,32 m. Mais à hauteur d'épaule, la largeur de la PL 17 n'atteint pas ces cotes.

Et maintenant je vais révéler quelque chose qui n'a jamais été dit : Raymond s'est rendu compte qu'il était possible de remédier à ces cotes insuffisantes sur un cabriolet. Pour cette raison, il a choisi ce troisième cabriolet PL 17 de préférence à la Dyna Z en aluminium.

A noter aussi que la banquette avant fut remplacée par 2 sièges séparés 1/3 et 2/3 confectionnés à partir de sièges de DKW. Raymond consacra ses loisirs pendant 5 années à ce projet. Bien que Raymond est célibataire et n'avait pas besoin d'espace supplémentaire dans sa voiture, il réalisa son rêve : conduire une voiture permettant de transporter 6 personnes. Lorsqu'il présenta la voiture au contrôle technique, elle fut refusée parce que le numéro de châssis n'avait pas été frappé dans la carrosserie.

L'accident

Pour y remédier, il dut se rendre chez Citroën à Bruxelles. Sur le chemin du retour, il dut s'arrêter devant un feu rouge que le chauffeur du camion circulant derrière lui n'avait pas remarqué, heurtant ainsi la Panhard à l'arrière. Raymond était entièrement dans son droit et la compagnie d'assurance du camion lui versa des queues de cerise en raison de l'âge de la voiture. Il dut travailler pendant 6 mois pour la remettre en état !!!



La Panhard de Raymond pendant les travaux de réparations/transmutations. De Panhard van Raymond tijdens de herstellings/veranderingswerken.

Voilà comment notre frère aîné, qui avait recherché les Panhard, fut pourtant le dernier des quatre frères à circuler en Panhard à la fin de l'année 1976. Ce n'est qu'à de très rares occasions que sa voiture fut occupée par 6 personnes. En réalité, il l'utilisait

plutôt comme un camion. Il avait aussi confectionné un fixe toit (pas évident pour un cabrio) qui s'étendant de l'avant vers l'arrière de sa voiture.



Ci-dessus, le cabriolet de Raymond après les cinq années passées à le réparer suite à l'accident avec le camion. Remarquez les sièges avant 1/3 – 2/3 provenant (après adaptation) d'une DKW Junior. Hierboven de cabriolet van Raymond na 5 jaar herstellingswerken ten gevolge van de aanrijding door de vrachtwagen. Zie de zetels vooraan 1/3 – 2/3, afkomstig (na aanpassing) van een DKW Junior.

Lorsque notre habitation, que j'avais rénovée pendant 25 ans, fut expropriée, Raymond a transporté avec sa Panhard des piquet en métal de 6 mètres de long et un mètre de large jusqu'à notre domicile actuel. Panhard, la voiture pour vos transports exceptionnels !!!

Tweede gedeelte : het Panorama artikel

Deuxième partie : l'article paru dans Panorama

DE FAMILIE HUFKENS ZWEERT BIJ DEZE OUDE FRANSE RASPAARDJES

De vier broers en hun Panhards

tekst: dirk luyten
foto's: max schneider

Zij zochten de ideale auto, en vonden hem. Maar de Panhard werd al jaren niet meer gebouwd. Geen nood! riepen de vier broers. Wij kopen er ineens een hele partij, dan kunnen wij ons verdere leven met hetzelfde karretje voort. Maar toen begonnen de problemen met de automobielinsectie en de Rijkswacht.

Wanneer hebben de vier gebroeders Hufkens hun liefde voor de Panhard opgevat? Dat is moeilijk te zeggen. In elk geval werd de auto toen al jaren niet meer gebouwd. Maar op een goeie dag zei Fernand – of was het Ernest? – tegen Hubert – het kan ook Raymond geweest zijn – : „Broer, ik vind geen goeie auto”. En hij begon te beschrijven, wat hij allemaal eiste van een hedendaags, individueel vervoermiddel.

De ander luisterde aandachtig, en toen alles opgesomd was, schudde hij het hoofd. Het aanbod op de markt was groot, maar wat Hufkens zocht, kon hij niet vinden. Welke Hufkens dan ook, want tenslotte kwam aan het licht dat zij allemaal hetzelfde wilden. De auto diende ruim te zijn, zéér ruim, want er moest zo nu en dan

ook een kastje of een tafel mee worden vervoerd. En niet allemaal wilden zij vrijgezel en kinderloos blijven, zoals Raymond, de oudste. Stuurversnellingen waren een noodzaak, er mocht geen koelwater aan te pas komen. Vêél cilinders, vêél inhoud en vêél verbruik, het was allemaal uit den boze.

Wie van de vier heeft zich het éérs herinnerd, dat er ooit zo'n auto bestaan heeft? Ook dat weten zij niet meer. Op een gegeven moment opperde iemand: „De Panhard was zo'n auto”. Met 5 pk en een benzineverbruik van zes liter had hij zes zitplaatsen, een ruime koffer, plus een vlotte 130 kilometer per uur in petto. Een slim motortje van het boxertype, en inderdaad luchtgekoeld, zodat het gewraakte koelwater en de antivries uit de buurt bleven. Kortom: het

kv
aa
ti
F
.
.
I
n
e
k
i
r
.
.
e
c
j
(
ic
h

kwam er toen alleen nog maar op aan zo'n exemplaar op de kop te tikken. „Ik wil er óók een”, sprak Hubert, „het liefst met vouwkap.” „Ik ook.” „Ik ook.” Zij keken naar Fernand. „Voor mij een vierdeurs”, zei die alleen maar.

Er werd uitgekeken, in de advertenties en op autokerkhoven, en na een jaar of vijf hadden zij allemaal zo'n autootje. En ze hebben er meteen een paar in reserve gekocht, want een van de modellen is uit de produktie genomen, en dat vormt een probleem om reserveonderdelen te vinden.

Fernand (35), schrijnwerker, rijdt al tien jaar met zijn PL 17. Hij had er weinig werk aan, maar toen hij de wagen kocht, was die pas vijf jaar oud. De andere drie, Ernest (31), onderwijzer, Hubert (40), idem, en Raymond (44), kantoorbediende, legden elk de hand op een „décapotable” en moesten er vele jaren aan werken. Nu rijden zij allen met een wonderlijke auto, waarvan er vroeger slechts enkele zijn ingevoerd en die straks toch al twintig jaar oud worden.

Het wonderlijke zit hem in het feit, dat zij helemaal niet truttig over hun karretjes doen, zoals de verzamelaars van *vintage* of *veteran cars*. De Panhards dienen om te werken. Zij mochten dagelijks naar de job en terug, 's zondags uitstapjes maken, 's avonds vaak nog een aanhangwagentje trekken. Geen gelul onder jongens met gekrulde snorren en geruite petten, die voor door de week nog een BMW hebben.

„Wij doen alles zelf aan onze auto's”, getuigen de broers in koor. „Waar vind je overigens nog een garagehouder, die van deze types iets af weet?”

Of ze ook een club hebben opgericht? Nee, daar is blijkbaar nog niet over gepiekerd. Waarom zouden zij ook? Zij zijn al een familie. Met, behalve vier Panhards, nog vier zussen, maar die hebben nog geen Panhards.

Geestdriftig toont Raymond ons hoe hij zijn exemplaar verbeterd heeft. Een motorkap – god-weet-waar afgesloopt en veel te groot –

werd ingenomen als een te ruime jas, maar dan met klinknageltjes. Er zijn koplampen van een nieuw type Citroën ingeschroefd. „Met de verbeteringen aan de motorkap en de stroomlijn loop ik nu lekker honderdvijftig”, snijdt Raymond trots op.

„Maar je moet écht alles zelf doen”, vertelt Hubert. „Onlangs heb ik een vouwkap *laten* maken, maar die scheurt aan alle kanten. De open auto verdwijnt, en met hem ook de bekleders, die kappen kunnen naaien.” Alle vier geven als één man af op de Automobiëlinspectie, die er niet over wilde horen hoe veilig deze wagen wel is en ongenadig gaatjes knipte voor het koetswerk. „Maar dat is helemaal goed!” roept Ernest in wanhoop uit. „En als er eens een scheurtje in komt, wordt dat vaak dezelfde dag nog hersteld. Die kerels weten niks van deze auto's af.”

De Rijkswacht wil ook wel eens roet in het eten gooien. Fernand moppert: „Er gaat bijna geen dag voorbij of ik word tegengehouden voor een routinecontrole. Wat verwachten die gendarmes wel? Dat ik heroïne vervoer? Ik heb al eens een briefje voor mijn baas gevraagd, maar dat geven zij niet. Bij mij is alles in orde en ik heb zelfs geen enkel gaatje in de controlekaart. Ik zou dat er soms wel buiten op willen schilderen.”

Van de reportageploeg, die zich aandient met een Citroën CX 2500 D 1980, wordt prijzend gezegd: „Aha, de mannen rijden ook met een Citroën”.

Maar Ernest deelt niet mee in de vreugde. „Doe uw motorkap eens open”, eist hij van de fotograaf.

„Kijk”, zegt Ernest, „zie je die motorophanging? Helemaal opzij, en gekanteld. Met als tegengewicht de batterij en de gangwissel. Hoe moet je daar nu aan werken? Van zulke dingen walg ik nu.”

Vol afschuw keert hij de rug naar het moderne spul. En pas wanneer hij zijn oude PL 17 Tigre bekijkt, die trouw terugblijkt zoals alleen Panhards dat kunnen, krijgt hij weer schik in auto's. □

De vier gebroeders Hufkens wilden allemaal een Panhard (links), maar dat merk werd niet meer gemaakt. Daarom keken ze uit naar de advertenties en schuimden ze de autokerkhoven af, totdat ze hun wens in vervulling zagen gaan. Rechts toont Raymond Hufkens de vouwkap van het voertuig, die de gebroeders zelf hebben laten maken.



Quand a commencé l'amour des 4 frères Hufkens pour la Panhard ? Difficile à dire. En tout cas, la voiture n'était plus en fabrication depuis des années. Mais un beau jour, Fernand -ou était-ce Ernest ?- dit à Hubert (ce pouvait être aussi Raymond) : "mon vieux, je cherche une bonne auto". Et il commença à décrire tout ce qu'il souhaitait pouvoir obtenir d'un bon moyen de transport journalier.

L'autre écouta attentivement cette énumération, tout en secouant la tête. L'offre sur le marché était grande, mais ce qu'Hufkens cherchait semblait introuvable. Quel Hufkens d'ailleurs, puisqu'il apparut finalement que tous cherchaient la même chose ! La voiture devait être spacieuse, très spacieuse même, pouvant servir à l'occasion à transporter une table ou une petite armoire. Ils ne souhaitaient pas tous rester célibataires et sans enfant, comme Raymond, l'aîné. Il fallait un levier de vitesses au volant, et il ne fallait pas devoir s'occuper d'un refroidissement par eau. Beaucoup de cylindres, de puissance et de consommation, c'était

également hors de question. Lequel des quatre s'est-il souvenu le premier qu'une telle auto avait un jour existé ? Ca non plus, ils n'en savent plus rien. A un moment donné, quelqu'un a fait remarquer que la Panhard répondait exactement à toutes les exigences. Avec 5 CV et une consommation de 6 litres, elle avait six places, un vaste coffre et une vitesse de pointe de plus de 130. Un rusé petit moteur boxer, évidemment refroidi par air, laissant l'antigel au garage, pour les autres. Bref, il restait juste encore à en dénicher un exemplaire. "J'en veux une aussi", dit Hubert, "mais plutôt décapotable". "Moi aussi". "Et moi aussi". Ils regardèrent Fernand. "Pour moi une 4 portes", dit-il enfin. On regarda les petites annonces et les cimetières d'autos, et en une bonne année, chacun avait sa petite auto. Ils achetèrent aussi deux voitures de réserve, car trouver des pièces pour une voiture qui n'est plus en production peut poser problème.

Fernand (35 ans), menuisier, roule depuis dix ans en PL 17. Elle était en assez bon état, mais elle avait seulement cinq ans au moment de l'achat. Les trois autres, Ernest (31 ans), enseignant, Hubert (40 ans), idem, et Raymond (44 ans), employé, mirent tous la main sur une décapotable, et durent y travailler pas mal d'années. Ils roulent maintenant tous avec une magnifique auto, dont seulement quelques unes ont été importées jadis, et qui ont aujourd'hui près de vingt ans. L'extraordinaire réside dans le fait qu'ils ne ménagent pas du tout leurs voitures, comme les collectionneurs de voitures anciennes. Les Panhard servent à travailler. Elles doivent les conduire tous les jours au travail et en revenir, faire les promenades du dimanche et souvent tirer une remorque le soir. Rien à voir avec les frimeurs, qui conduisent une BMW en semaine. "Nous entretenons nous-mêmes nos autos" affirment-ils en chœur. "D'ailleurs, où trouver encore un garagiste qui connaît encore ces modèles ?" Ont-ils rejoint un club ? Non, il n'est d'ailleurs probablement pas encore fondé. Pourquoi en auraient-ils besoin ? Ils sont toute une famille. Avec, en dehors des quatre Panhard, encore quatre soeurs qui n'ont pas encore de Panhard.

Passionnément, Raymond nous explique comment son exemplaire a été amélioré. Un capot, complètement modifié et beaucoup trop grand, a été monté comme "un pardessus trop grand", mais avec une fermeture efficace. On y a installé des blocs optiques Citroën. "Avec les améliorations au capot et l'aérodynamique, j'atteins bien le 150" nous affirme Raymond. "Mais il faut vraiment tout faire soi-même" raconte Hubert. "J'ai fait récemment faire une capote, mais elle se déchire de tous les côtés. Les voitures découvertes disparaissent, et avec elles les garnisseurs, qui pouvaient coudre les capotes". Comme un seul homme, ils dénigrent le Contrôle Technique, qui refuse de savoir combien ces voitures sont sûres et poinçonnent impitoyablement des trous pour la carrosserie. "Mais tout est en ordre" crie Ernest au désespoir. "Et s'il survient un accident, il est souvent réparé le jour même. Ces gamins n'y connaissent rien à ces voitures !"

La Gendarmerie tient aussi à jeter son pavé dans la mare. Fernand gronde : "il n'y a presque pas un jour où je ne sois arrêté pour un contrôle de routine. Qu'attendent donc les gendarmes ? De découvrir de la drogue ? J'ai déjà demandé un papier pour mon patron, mais ils refusent d'en faire. Pour moi tout est en ordre, je n'ai même pas de trou dans la carte de contrôle technique. J'aimerais parfois qu'on le sache". De l'équipe de reportage, qui se déplace en Citroën CX2500 D 1980, ils disent avec intérêt : "ah, vous roulez aussi en Citroën". Mais Ernest ne se joint pas à leurs louanges. "Ouvrez un peu le capot" demande-t-il au photographe. "Regardez, dit-il, voyez la suspension du moteur. Tout est serré. Comment peut-on travailler là-dedans ? Ça me dégoûte !" Il se détourne avec horreur de la conception moderne, et c'est seulement en contemplant sa vieille PL 17 Tigre, qui louche avec confiance comme seules les Panhard peuvent le faire, qu'il reprend goût aux autos.

Derde gedeelte . Hoe is het verder verlopen ?

Hubert verlaat het Panhardfeest als eerste

Hubert heeft zijn cabrio later vervangen door een PL 17 om de cabrio te sparen want ook hij reed zelden met open dak.

Hij heeft ook verscheidene malen moeten afrekenen met de technische onvolkomenheden van Panhard. Zo kwam o.a. de stroomverdeler los te zitten met als gevolg onjuist ontstekingstijdstip en motor stuk. Enkele motors hebben er moeten aan geloven en tussendoor waren er natuurlijk ook de andere Panhardkwalen. Hij heeft als eerste het Panhardfeest verlaten maar heeft nog altijd de Panhards in bezit.

Ernest gebruikt een Nissan om zijn Panhard te sparen

Nadat mijn Cabrio (Ernest) ongeveer 25 jaar was, werd mij gratis een 7- jarige Datsun 100 A aangeboden. Ik sloeg het aanbod af; ik wou alleen maar met mijn Panhard rijden. Pas toen men me de vijfde keer telefonisch het aanbod deed, ben ik gezwicht.

Mijn schatje Rita had wel een rijbewijs maar had nog nooit met een auto gereden. Ik gaf haar praktische rijles maar het gekraak in de versnellingsbak ergerde me. Ik nam de Datsun als tweede wagen om haar gedurende een jaar verder te laten oefenen en mijn Panhard te sparen. Ook ik reed dat jaar vooral met de Datsun.

Stilaan werd ik op de feiten gedrukt: met de Panhard rijden betekent geregeld sleutelen: is het niet aan de motor dan is het aan de bladveren of de uitlaat enz....allemaal met oude vervangstukken.

Met de Datsun is het gewoon maar rijden en nog rijden zonder sleutelen ook al had dat wagentje al meer dan 100 000 km gepresteerd.

Bovendien was ik al de moeilijkheden met de technische autokeuring meer dan zat.

De Panhard heb ik dan ingeschreven als oldtimer en er wordt tot vandaag nog bijna uitsluitend met open dak gereden. Ondertussen heb ik ruime keuze uit mijn oldtimerverzameling maar gezien mijn leeftijd en de verplichte tweejaarlijkse technische autokeuring heb ik al enkele wagens uitgeschreven.(maar niet weg gedaan !)

Wegens ziekte kan Raymond geen wagen meer besturen

Raymond kreeg een oogziekte: glaucoom. Ongeneeslijk maar wel te bedwingen en misschien door hem niet vlug genoeg halt toe geroepen. Hierdoor kon hij niet meer zelf rijden. Hij had toch ook al een behoorlijke leeftijd: 77 jaar. Ondertussen heeft hij al 86 jaar op de teller staan.

Hoed af aan Fernand, een Panhardist in hart en nieren !

Fernand rijdt nu ook met Raymonds cabrio. Hij kan dus kiezen want zijn PL17 heeft hij altijd als enig dagelijks voertuig behouden. Hoed af, wie doet het hem na !! Komt daarbij dat hij meer met dan zonder aanhangwagen rijdt !!

Fernand is de Panhardist in hart en nieren die, evenals Raymond, er niet voor terugdeinst om te experimenteren met minder zware vliegwielen, dubbele ontsteking enz.

Ere aan Raymond, de ontdekker en bezieler

Raymond, de ontdekker en bezieler die ontzettend veel veranderingen aan zijn Panhard aanbracht, die in de winter zijn cabrio prima wist te verwarmen (met onderdelen van Daf), die het waagde om de tegengewichten van de krukas te verwijderen en aldus een topsnelheid van 160 km/uur bereikte met een gewone PL17 motor en een

verbruik van 5 liter per 100 km heeft spijtig genoeg het minst lang van zijn Panhard kunnen genieten. 😄

Tenslotte, wil Ernest toevoegen dat een van zijn zussen en haar echtgenoot ook met een Panhard gedurende enkele jaren heeft gereden.

3ème partie. Que s'est-il passé ensuite ?

Le premier à renoncer aux joies de la Panhard est Hubert

Hubert a remplacé son cabriolet par une PL 17 berline pour le ménager car lui aussi circulait rarement décapoté. Il a été confronté à plusieurs reprises avec les déficiences techniques des Panhard. Ainsi parmi d'autres problèmes, l'allumeur fut desserré en sorte que le moteur tomba en panne, l'étincelle ne se produisant plus au bon moment. Plusieurs moteurs y sont passés et entretemps survenaient encore les autres maux typiques des Panhard.

Il est le premier à avoir arrêté de rouler en Panhard mais il est encore en possession de Panhard.

Il est suivi par Ernest qui roule en Nissan pour épargner sa Panhard

Lorsque mon cabriolet (celui d'Ernest) atteint l'âge de 25 ans, on me proposa une Datsun 100 A pour rien. J'ai d'abord rejeté l'offre, je voulais exclusivement rouler avec ma Panhard. Il fallut que l'offre soit réitérée cinq fois au téléphone pour que je change d'avis.

Mon petit trésor Rita avait bien un permis mais elle n'avait jamais conduit une voiture. Je lui ai donné des cours pratiques de conduite sur la Panhard mais les craquements provenant de la boîte de vitesses me préoccupaient.

J'ai alors utilisé la Datsun comme seconde voiture pour lui permettre de s'entraîner et quelque peu épargner ma Panhard.

Cette année-là j'ai aussi principalement utilisé la Datsun.

Petit à petit j'ai été contraint d'accepter la réalité : rouler en Panhard signifiait devoir régulièrement bricoler : s'il ne faut pas travailler au moteur, il faut s'occuper des lames de suspensions ou de l'échappement etc...et le tout avec d'anciennes pièces de rechange.

Avec la Datsun, on peut se contenter de conduire sans devoir y travailler alors que cette voiture avait déjà parcouru plus de 100.000 km.

En outre, j'en avais plus qu'assez de tous les problèmes avec le Contrôle technique. J'ai alors immatriculé la Panhard sous plaque ancêtre et jusqu'à présent j'ai presque exclusivement circulé avec la capote ouverte. Entretemps, ma collection d'oldtimers me donne l'embarras du choix mais en raison de l'obligation de présenter les voitures au contrôle technique tous les deux ans, j'ai fait radié les immatriculations de plusieurs d'entre elles (mais je les ai gardées !).

En raison d'une maladie, Raymond doit renoncer à conduire une voiture

Raymond a contracté une maladie des yeux : un glaucome. Inguérissable mais on peut le maîtriser. Il s'en est peut-être occupé trop tard. A cause de cela il ne pouvait plus conduire lui-même sa Panhard. Il avait alors atteint un âge respectable : 77 ans. Les années ont passé et maintenant il totalise 87 ans au compteur.

Chapeau bas à Fernand, le Panhardiste invétéré

Fernand circule maintenant avec le cabriolet de Raymond. Il a donc maintenant le choix car il a toujours conservé sa PL 17 comme unique véhicule de tous les jours. Chapeau bas, qui peut l'imiter ? En plus il circule plus avec une remorque que sans !! Fernand est le Panhardiste invétéré qui, comme Raymond, ne recule devant aucune expérience, comme le montage de volants moteurs plus légers, l'installation d'un double allumage etc...

Hommage à Raymond, l'inventeur et l'inspirateur

Raymond, l'inventeur et l'inspirateur qui a apporté beaucoup de modifications à sa Panhard, qui savait très bien chauffer l'habitacle de son cabriolet en hivers (avec des pièces de Daf). Il a même envisagé de supprimer les contre-poids du vilebrequin permettant ainsi à une Panhard équipée d'un moteur normal d'atteindre la vitesse de 160 km/h tout en consommant moins de 5 litres au 100 kilomètres. Hélas, c'est Raymond qui aura pu profiter le moins longtemps de sa Panhard.

Enfin, Ernest voudrait ajouter qu'une de ses sœurs et son conjoint ont aussi circulé des années durant au volant d'une Panhard.

HERFSTRIT 13 november 2022 door Ernest Hufkens.

Opracht Dennenhof !

Voor de RIPL 2024 werd gevraagd uit te kijken naar een hotel met een honderdtal kamers. Via achterpoorten zouden we politiebegeleiding kunnen bekomen indien we in de Antwerpse regio verblijven. Hotel Dennenhof in Brasschaat beschikt over 80 kamers. Op loopafstand is er ook hotel Klokkenhof met 15 kamers. Ik nam contact met de managers. Alles bleek O.K.

Onze president, Etienne belde me op vanuit Italië en vroeg of ik nog een najaarstrip ergens in de maand november in elkaar kon boksen. Vermits de rit zo laat op het jaar zou plaats vinden en de weersverwachting niet te voorspellen was, hoefde het niet om met een Panhard deel te nemen. Onmiddellijk had ik het idee om te zorgen dat we bij Dennenhof kwamen zodat iedereen zijn mening kon geven over het hotel en de omgeving.

Ik kreeg het voor mekaar dat de manager ons in het hotel zou rondleiden niettegenstaande er 's zondags een brunch plaats heeft en het dan zeer druk is.

Maar Dennenhof niet meer beschikbaar...

Het uitstippelen van de route kon beginnen. Om de kosten te drukken hielden we het ontbijt bij ons thuis. Plots kwam er de mail van de manager dat ze voor het weekend van Pinksteren 2024 slechts 60 kamers ter beschikking van de Amicale wilden vastleggen. De route die ik al meermaals had verkend en bijgestuurd, hield ik ongewijzigd.

De deelnemers.

Na wat aandringen kwamen we aan volgende deelnemers: Pierre Bastien (Panhard 24BT), Franek en Chris Zwonarz (Panhard 24BT), Ernest Hufkens (PL17cabrio), Steven Hufkens (PL17), Raymond Parijs, Marc Dandoy (PL17), Enno Hoekstra, Gilles Blondiau, Benoit Alberty, Etienne Ficht, Eduard Pasini, Luc De Bruyne, Marc Zweber, Etienne Renaud, Benoit Piette, Pierre Van Boeckel, Tom Zwonarz (Junior)



Links, de Panhards die aan de herfstrijt deelnamen, en namelijk de Junior van Tom. Heeft hij, zoals zijn vader, een viercilinder motor erin gestoken ?

A gauche, les Panhard qui ont participé à la balade d'automne, et le Junior de Tom. A-t-il fait comme Papa et inséré un quatre cylindres ?

Op 13 november 2022 was het schitterend zomerweer en kwamen buiten onze verwachtingen aan 6 deelnemende Panhards. Op het laatst kwam Tom Zwonarz met zijn Junior het Panhardgetal nog versterken maar anderzijds kwam Rik Meeuws niet opdagen.

Onze zoon Steven kon zich maar alleen in de voormiddag vrij maken. Hij kwam met mijn PL 17 die 49 jaar en 14 dagen niet gereden had. In ijltijp hadden we "mijn reserve" op een kleine

maand rijvaardig gemaakt voor de RIPL2022 in Zweden. De delco-as was vast gekomen en daardoor moest de motor volledig uit elkaar worden gehaald. Het koetswerk mocht van Steven niet gepoetst worden om goed te benadrukken dat dit exemplaar zolang niet op de baan was geweest !

Groep wagens tracht samen te blijven onder stralende zon.

Door geregeld een halte in te lassen, trachtten we de groep samen te houden. Steven verliet onderweg de groep en ik vermoed dat Mark Zweber met zijn Porsche hem gevolgd is. Mark reed dan maar op eigen houtje rechtstreeks naar camping Het Veen voor het middagmaal. Bij Dennenhof kwam Gilles wat later toch terug bij de groep dankzij de routebeschrijving.

Ons oponthoud was daar beperkt vermits de manager had afgehaakt.

Het tweede deel van de route was eenvoudig maar had wel enkele verkeerslichten. Op de camping stond Mark ons op te wachten. Benoit Piette kwam met zijn Volvo Amazon om mee te brainstormen over de RIPL van 2024. We hebben zelfs buiten onder de stralende zonneschijn kunnen vergaderen.

Balade d'automne du 13 novembre 2022 par Ernest Hufkens

Mission Dennenhof !

Notre mission consistait en la recherche d'un hôtel avec une centaine de chambres pour le RIPL de 2024. On avait trouvé un filon pour bénéficier d'un accompagnement policier si le séjour avait lieu dans la région d'Anvers. A Brasschaat, l'hôtel Dennenhof dispose de 80 chambres. A proximité se trouve aussi l'hôtel Klokkenhof qui offre 15 chambres. J'avais pris contact avec les gérants de ces hôtels et tout paraissait pouvoir s'arranger.

Notre président, Etienne, me téléphona d'Italie pour me demander si je pouvais encore organiser une balade d'arrière-saison aux environs du mois de novembre. Vu les prévisions météorologiques défavorables en cette fin d'année, la participation en Panhard n'était pas requise. J'ai tout de suite veillé à ce que la balade commence à l'hôtel Dennenhof pour que chacun puisse donner son avis à propos de cet établissement et des alentours. Il m'avait été assuré que le gérant de cet hôtel pourrait nous le faire visiter nonobstant le brunch prévu le dimanche et la foule.

Mais le Dennenhof n'est plus disponible...

J'entamai alors la planification du parcours. Pour réduire les coûts, il était prévu que le petit déjeuner serait servi à la maison. C'est alors que je reçus un mail du gérant de l'hôtel m'informant que seulement 60 chambres étaient disponibles pour l'Amicale le week-end de la pentecôte 2024. Malgré cela, l'itinéraire pour lequel j'avais fait plusieurs reconnaissances fut maintenu.

Les participants

Après insistance, je suis parvenu à obtenir la participation des membres suivants : Pierre Bastien avec Panhard 24 BT, Franek et Chris Zwonarz aussi avec Panhard 24 BT, leur fils Tom Zwonarz avec Panhard Junior, Ernest Hufkens avec PL17 cabriolet, Stevven Hufkens avec PL17, Marc Dandoy aussi avec PL17 et, sans Panhard, Raymond Parijs, Enno Hoekstra, Gilles Blondiau, Etienne Ficht, Eduard Pasini, Luc De Bruyne, Marc Zweber, Etienne Renaud, Benoit Piette, Pierre Van Boeckel, Tom Zwonarz (Junior).



Au milieu, le junior d'un Tom Zwonarz très animé est admiré par quatre Panhardistes. In het midden, de junior van een gesticulerende Tom werd bewonderd door vier Panhardisten.



Mais à quoi pense Franek en observant si intensément le moteur de la belle PL 17 de Marc Dandoy ? Maar waar denkt Franek aan wanneer hij de motor van de mooie PL 17 van Marc Dandoy intensief bekijkt ?

Le 13 novembre 2022, le temps fut ensoleillé et estival et le nombre de Panhard participantes dépassa nos espérances. A la dernière minute, Tom Zwonarz renforça encore le nombre de Panhard, compensant ainsi l'absence de Rik Meeuws qui n'arriva pas. Notre Steven ne put se libérer que pour l'après-midi.

Notre fils Steven est arrivé avec ma PL 17 qui n'avait plus circulé depuis 49 ans et 14 jours. A toute vitesse, en seulement un petit mois, nous avons rendu cette PL de réserve en état de circuler en vue du RIPL de 2022 en Suède. L'axe du delco était grippé ce qui a nécessité un démontage intégral du moteur. Steven m'avait interdit de polir la carrosserie pour bien montrer que cette voiture n'avait plus circulé depuis bien longtemps !

Le groupe tente de rester ensemble sous un soleil rayonnant

Nous avons tenté de maintenir la cohésion du groupe en faisant régulièrement des pauses, ce qui n'a pas empêché Steven d'être lâché durant le parcours, suivi en cela par Marc Zweber au volant de sa Porsche. Marc a alors continué la route seul, arrivant directement au camping Het Veen pour le repas de midi. Au Dennenhof, Gilles est parvenu à réintégrer le groupe grâce à l'itinéraire. Notre arrêt à cet hôtel fut court suite au désistement de l'hôtelier. La seconde partie du parcours fut simple mais jalonnée par quelques feux de circulation. Mark nous attendait au parking. Benoît Piette arriva avec sa Volvo Amazon pour participer à la préparation du RIPL 2024. Nous avons même pu nous réunir à l'extérieur sous le soleil rayonnant.

LENERIT 29 APRIL 2023 door Ernest Hufkens.

Zich nooit laten ontmoedigen

Raymond Parijs heeft deze rit met gidsen voor de technische afdeling van de Leuvense universiteit prima geregeld.

Hij stelde als laatste inschrijvingsdatum voor deelname 15 april. Resultaat zoals altijd: slechts enkele inschrijvingen en een ontmoedigde Raymond.

Gelukkig is alles goed gekomen met 18 persoonlijke inschrijvingen verdeeld over 10 wagens waaronder 6 Panhards. Lijst deelnemers: Marc Dandoy (PL17), François Pollet (PL17), Raymond Parijs (24BT), Marc Zweber (24BT), Franek en Chris Zwonarz (24BT), Benoit Alberty (Dyna Z), Enno Hoekstra, Etienne Ficht, Gilles Blondiau, Benoit Piette, Tom Zwonarz en 2 gidsen.



De Volvo Amazon van de voormalige voorzitter van de Amicale Benoît Piette wordt door de Dyna Z van de andere Benoit en door de PL 17 van Marc Dandoy bewaakt. La Volvo Amazon de Benoit Piette, précédent président de l'Amicale, surveillée par la Dyna Z de l'autre Benoit et la PL 17 de Marc Dandoy.

Benoit Alberty kwam met zijn Dyna Z en als copiloot Enno Hoekstra.

Benoit vermoedde dat de batterij van zijn Dyna onvoldoende was opgeladen. Na het ontbijt, voortreffelijk verzorgd door Raymond en Lisette, duwden we de Dyna (in tweede versnelling) met hand en benenwerk in gang. We volgden de gidsen met hun 2PK-Dyane en genoten van het zacht glooiende maar soms sterk heuvelachtig landschap.

Thermotecnisch instituut

Na deze aangename rit kwamen we aan het gebouw van de Leuvense universiteit (Thermotecnisch instituut), dat speciaal werd opgericht voor de technische opleiding van studenten. Ons land was toen leider op gebied van stoommachines en elektriciteit.

We aanschouwden een grote verzameling van stoommachines tot reactiemotoren en zelfs een hybridemotor.



De centrale stoommachine die vroeger alles aandreef – La machine à vapeur centrale, autrefois à l'origine de toute l'énergie motrice.

De gids gaf ons boeiende uitleg en de groep kreeg deskundige antwoorden op vragen en aanvullingen. Buiten gekomen werd ons het "glas der vriendschap" aangeboden en nam Katrien Parijs de groepsfoto.

De volgende rit bracht ons bij het middagmaal in Bevekom, restaurant "La Renaissance".

De dolle namiddagrit

Toen ieders buikje rond gegeten was en er over-en-weer gepraat werd over een geschenk voor RIPL 2024, begonnen we aan de namiddagrit. Nu reed Raymond Parijs op kop en werd het een dolle rit. Toch bleven we wonderwel tamelijk goed bij elkaar.

Op een landelijke tweerichtingsweg met slechts één rijstrook voor beide richtingen, waren op geregelde afstanden zijstroken aangebracht om te wisselen. Enkele Panhards stopten op een zijstrook want er kwam een enorme tractor met aanhanger aangereden. Ook de tractor hield halt omdat de weg verder door onze colonne bezet was. Nu konden de wagens van de zijstrook achter de tractor verder rijden in hun richting.

Het noodlot slaat toe..

Er was geen slechtere plaats om stil te vallen. Het noodlot sloeg toe: Benoit zijn Dyna viel stil. Vlug gingen enkelen hem duwen. Na enkele meters.... zelfde scenario. Uiteindelijk geraakten we uit deze penibele situatie op een iets bredere weg..... maar niet voor lang. De Dyna weigerde weer.

maar Franek en Ernest lossen de problemen op

Franek heeft dan de batterij uit zijn 24 gedemonteerd en met startkabels die Benoit (toevallig ?) zelf mee had, werd de wagen terug opgestart. Slechts even draaide de motor. Benoit verzekerde ons dat er voldoende benzine in de tank was.

Franek haalde een dik maar nogal kort touw uit zijn koffer. Geen enkele wagen was voorzien van een trekhaak. Ondertussen kwam Raymond terug naar de groep gereden. Een nicht van hem woont in de buurt, daar zou de wagen wel kunnen staan. Maar hoe die kilometers overbruggen? Franek had ondertussen zijn batterij terug in zijn 24 geplaatst.

Ik zei:"De dynamo zal niet meer werken en de batterij zal volledig leeg zijn dan heeft de wagen geen ontsteking meer, laat ons de batterijen verwisselen". Batterij bij Franek eruit; batterij van Benoit in de 24; de 24 met de batterij van Franek en de startkabels opgestart; de batterij van Franek in de Dyna en weg waren we !

Spijtig voor Raymond dat hij zijn uitleg over het krijgsgevangenenkamp niet heeft kunnen vertellen want nu reden we rechtstreeks naar het eindpunt. Daar hebben we de disjoncteur en de riem nog gecheckt en heeft Benoit nog een afscheidsdrink aangeboden voor de resterende aanwezigen.

Daarna reden we terug naar Raymond waar de Dyna werd achtergelaten, de batterijen terug gewisseld en Raymond voerde Benoit en Enno naar huis. Panhard zorgt (al eens) voor verrassingen. Proficiat Raymond voor de perfecte organisatie van deze geslaagde uitstap.

Balade du printemps 29 avril 2023 par Ernest Hufkens

Ne jamais se décourager !

Raymond Parijs a superbement préparé cette balade, prévoyant même une visite guidée de la division technique de l'université de Louvain. Date ultime pour l'inscription : 15 avril. Comme toujours, à cette date il y avait peu d'inscriptions et Raymond était découragé. Heureusement, ce sont finalement 18 personnes qui se sont inscrites, réparties en 10 voitures parmi lesquelles 6 Panhards : Marc Dandoy (PL17), François Pollet (PL17), Raymond Parijs (24BT), Marc Zweber (24BT), Franek en Chris Zwonarz (24BT), Benoit Alberty (Dyna Z), Enno Hoekstra, Etienne Ficht, Gilles Blondiau, Benoit Piette, Tom Zwonarz et les deux guides.

Benoît, venu avec sa Dyna Z accompagné de Enno Hoekstra, redoutait que sa batterie ne soit pas assez chargée. Après le petit déjeuner, délicieusement servi par Raymond et Lisette, nous avons poussé la Dyna (en deuxième vitesse) de toutes nos forces pour la faire démarrer. Nous avons alors suivi les guides qui circulaient au volant de leurs 2CV – Dyane et nous avons profité du paysage en floraison, mais parfois accidenté.

L'institut thermo-technique

Après un agréable parcours, nous sommes arrivés au bâtiment de l'institut thermo technique de l'université de Louvain qui fut spécialement construit pour la formation technique des étudiants. A cette époque, notre pays était à la pointe dans le domaine des machines à vapeur et de l'électricité. Nous avons pu admirer une grande collection de machines, de la vapeur à la réaction et même un moteur hybride. Le guide nous a donné des explications passionnantes et notre groupe a reçu des réponses approfondies à ses questions.

A la sortie du musée, on nous offrit le verre de l'amitié et Katrien Parijs put prendre une photo du groupe.

Le parcours suivant nous emmena pour le repas de midi à Bevekom, au restaurant « La Renaissances ». Lorsque tout le monde fut rassasié, on discuta à nouveau au sujet du cadeau à offrir aux participants du RIPL 2024.

Une balade folle

Après cela, nous avons entamé le trajet prévu pour l'après-midi. Raymond circulait en tête et ce fut une balade folle. Les participants sont pourtant bien restés groupés.

Sur un chemin de remembrement à deux sens mais avec seulement une bande de circulation, il y avait régulièrement des bandes latérales pour permettre le croisement de véhicules circulant en sens opposés. Quelques Panhards ont été obligés de s'arrêter sur une telle bande latérale en raison de la survenance d'un énorme tracteur tirant une remorque. Le tracteur fut aussi forcé de s'arrêter parce que plus loin la bande unique était occupée par d'autres véhicules de notre groupe. De cette manière, les voitures derrière le tracteur pouvaient continuer à circuler dans leur direction.

Frappés par la malchance...

Il n'y avait pas de pire endroit pour tomber en panne. La malchance s'abattit sur nous : la Dyna de Benoît Alberty s'immobilisa. Rapidement, plusieurs personnes le poussèrent. Après quelques mètres, le même scénario se répéta. Pour finir, nous nous sommes tirés de cette situation pénible quand la route s'est élargie.... mais cela ne dura pas longtemps. La Dyna refusa à nouveau d'avancer.

Mais Franek et Ernest viennent à la rescousse !

Franek démontra alors la batterie de sa 24 et à l'aide de câbles de démarrage emportés par Benoît (par hasard), la Dyna put à nouveau être remise en route. Cependant le moteur ne tournait pas rond. Benoît nous assura qu'il y avait assez d'essence dans le réservoir. Franek sortit alors de son coffre une corde épaisse mais assez courte. Aucune voiture n'était équipée d'un attache remorque. Entretemps Raymond était revenu vers le groupe. Il proposa que la Dyna récalcitrante soit entreposée chez une de ses nièces qui habitait près de chez lui mais comment arriver jusques là ?

Entretemps, Franek avait remplacé sa batterie dans sa 24. J'ai alors dit : « La dynamo ne fonctionnera plus et la batterie sera complètement plate en sorte que l'auto n'aura plus d'allumage, si nous échangeons les batteries ? ». Donc nous avons ressorti la batterie de Franek, mis la batterie de Benoît dans la 24 et démarré la 24 avec la batterie de Franek et les câbles, mis la batterie de Franek dans la Dyna et nous avons ainsi pu partir.

Hélas, Raymond n'a pas eu l'occasion de nous donner ses explications au sujet du camps pour prisonniers de guerre parce que nous roulions maintenant directement vers le point final du rallye. Là nous avons encore vérifié le régulateur et la courroie de Benoît qui a offert le drink du départ pour les participants restants. Ensuite nous sommes retournés chez Raymond où la Dyna fut laissée, chaque véhicule récupérant sa batterie, Raymond ramenant Benoît et Enno chez eux.

Panhard procure des surprises ! Félicitations à Raymond pour la parfaite organisation de cette sortie réussie.



La belle 24 B de Raymond. De mooie 24 B van Raymond.

Panhard à la carte - Panhard op de postkaart (Bernard Vermeylen)

Bois-Bourdon (Havay), bureau et café de la Douane – kantoor en koffiehuis van de Tol.



Nous sommes ici tout à côté de la frontière, côté belge, sur la route menant de Mons à Maubeuge. Le café de la Douane vend aussi de l'essence, comme souvent au début des années 1950 dans les villages. Nul doute que de nombreux Français viennent faire leur plein ici, car en Belgique, le carburant est traditionnellement moins cher qu'en France. Mais évidemment, on aura d'abord remarqué la présence d'un cabriolet Dyna X. A la loupe, on distingue une immatriculation française : "4706" la suite est illisible, mais on peut penser qu'il s'agit de "4706A59". En effet, la voiture est manifestement l'un des premiers cabriolets, dont la diffusion a commencé au printemps 1950, car le capot n'a pas d'ouïes, comme les modèles 1951 sortis à partir de septembre / octobre 1950. La concession de Maubeuge n'a vendu qu'un seul cabriolet dans cette configuration, une X86 châssis 461.108, livré le 30 juin 1950, de teinte "gris Vélasquez". Quelques semaines plus tôt, le système d'immatriculation français a changé, en adoptant la numérotation finale par département ("59" pour le Nord, où se trouve Maubeuge). On peut donc penser que c'est de cette voiture qu'il s'agit.

Het « café de la douane » bevindt zich vlakbij de grens, aan de Belgische kant op de weg van Bergen naar Maubeuge. Hier wordt ook benzine verkocht, zoals vaak in de dorpen in het begin van de jaren 50. Veel fransen komen zonder twijfel hier om hun tank te vullen omdat brandstof in België goedkoper is dan in Frankrijk. Maar al onze aandacht wordt uiteraard gericht op de aanwezigheid van een cabriolet Dyna X. Met behulp van een loep kunnen wij het frans inschrijvingsnummer "4706" ontcijferen maar de volgende letters of nummers zijn onleesbaar. Men kan vermoeden dat het volledige autonummer "4706A59" is omdat het hier duidelijk om een van de eerste cabriolets gaat, met een motorkap zonder galmgatten, zoals de vanaf september/oktober 1950 opgeleverde modellen. De PL concessiehouder van Maubeuge heeft slechts één versie van zulke cabriolet verkocht, een X86 met chassis nummer 461.108 (kleur grijs Velasquez) die op 30 juni 1950 aan de klant geleverd werd. Enkele weken voordien was de Franse inschrijvingsmethode veranderd, door de cijfers van het departement (hier 59 voor het Noorden, waar Maubeuge gelegen is) aan het einde van de nummerplaat bij te voegen. Men kan dus ervan afleiden dat de wagen op de foto met bovenvermelde wagen overeenstemt.

Florenville, la Grand-Place – het Grote Plein



Petite ville du sud de la province du Luxembourg, Florenville se situe non loin de la frontière française. Sur cette carte, le drapeau français est d'ailleurs au premier plan ! Sagement garée devant le monument aux morts, la "PL 17 est un type L4 de 1961 de teinte bleu Monte-Carlo, assemblée en Belgique. La voiture devait être à peu près neuve lorsque la photo a été prise, et l'on ne distingue sinon qu'une Renault 4 CV et l'arrière d'une vieille Ford Consul datant de 1951-55.

Florenville is een kleine stad dichtbij de Franse grens, in het zuiden van de provincie Luxemburg. Op deze kaart wappert de Franse vlag op de voorgrond! De PL 17 die vóór "Het ere aan de doden gedenkteken" geparkeerd werd, is van de reeks L4 van 1961, met kleur Monte-Carlo blauw. Hij werd in België geassembleerd. Toen de foto genomen werd, was de wagen bijna nieuw. Andere op de foto zichtbare wagens zijn een Renault 4 CV en de achterkant van een oude Ford Consul van 1951-1955.

Deux Panhards rarissimes découvertes par Bernard au salon Technoclassica d'Essen.

C'est à Essen que se tient l'un des plus beaux salons d'Allemagne. Les Panhard n'y sont pas très fréquentes, mais cette édition nous a réservé quelques très belles surprises avec des voitures réellement exceptionnelles.

C'est en passant devant le stand du négociant suisse Christoph Grohe que j'ai d'abord revu une vieille connaissance, car déjà rencontrée à Rétromobile il y a quelques années : une élégante berline 20 CV Sport X56 de 1930 carrossée par Lemaître, qui, si l'on en croit le petit panneau accompagnant le véhicule, venait d'être vendue. Un tel modèle ne se rencontre pas tous les jours, mais je n'avais encore rien vu....



Ci-dessus le cabriolet 10 HP M4E électromagnétique (si, si !) de 1901 ; un modèle rarissime dont c'est certainement l'unique survivant. Hierboven de ultra zeldzame elektromagnetische (zo is het !) cabriolet 10 HP M4E jaar 1901, zeker het laatste overlevende model uit deze reeks.

La maison hollandaise Houtekamp exposait en effet, entre autres autos étonnantes, parmi lesquelles un cabriolet Adler 2,5 l Autobahn, un cab Panhard & Levassor de 1901. La carrosserie étonne déjà, mais cette auto recèle une autre particularité, certes indécidable de l'extérieur : elle est dotée d'un embrayage magnétique, un dispositif qui n'a équipé que 22 voitures de la marque : un prototype à moteur 4 CV M2E en 1897, une 6 CV M2F en 1900, et vingt 8 CV M4E de 1900 à 1903. Mais en quoi consiste donc ce fameux embrayage magnétique, imaginé par le commandant Arthur Krebs, et sur lequel Émile Levassor travaillait précisément quand il est subitement décédé, le 14 avril 1897 ? Le brevet de 1896, conservé par son petit-fils Philippe Krebs en fait la description suivante : « L'application des électro-aimants cuirassés à double effet [permet d'] embrayer les trains d'engrenages avec l'arbre moteur ; [cette] disposition consiste à maintenir constamment engrenés les différents trains, quelles que soient les vitesses du véhicule ; l'emploi d'un encliquetage [permet de] rendre solidaire de son arbre la roue d'engrenage, lorsqu'elle est attaquée par son pignon ; l'emploi d'un commutateur électrique [...] [permet de] régler la vitesse de la voiture ; le débrayage magnétique coupe le circuit au moyen d'une pédale actionnant le frein ». Il s'agit donc bien d'une sorte de boîte automatique avant la lettre ! On n'a guère de retours sur le fonctionnement effectif de cet embrayage, mais force est de constater que l'invention n'a pas eu de suite chez Panhard après 1903.

Les modèles à moteur Phénix ayant évolué dès 1901, et les modèles magnétiques n'étant réalisés que sur la base de modèles de la première génération, on peut penser que les voitures vendues après 1901 l'ont été sur un stock constitué depuis le printemps de cette même année. Parmi les 20 exemplaires produits, l'un a été affecté à René Panhard, un autre à Hippolyte Panhard. Deux voitures ont été exportées en Belgique et une en Italie (elle a d'ailleurs figuré à l'exposition de Turin en 1901). Cette étonnante automobile que fut la 8 CV Magnétique a finalement laissé peu de traces dans l'histoire automobile, mais heureusement, au moins une voiture, ce fameux cab livré le 22 avril 1901 à M. Thorey à Paris, survit aujourd'hui. Après une longue vie sur le sol britannique, a-t-il désormais trouvé un autre acquéreur ?

À peine remis de mes émotions, j'arrive à l'endroit où la maison d'enchères hollandaise Blackwood expose les voitures qui seront mises en vente le dimanche. Et là, une calandre en coupe-vent à la forme familière attire mon attention. Mais cette calandre, qui appartient à une Panhard & Levassor de la deuxième moitié des années 1920, est associée à une carrosserie enveloppante dont le style est plus récent d'une quinzaine d'années...



Ci-dessus, la 10 CV 6 cylindres type X59 de 1928, recarrossée après la guerre dans une base aérienne du nord-est de la France pour un aviateur canadien. Une voiture très originale à la carrosserie étrange. Hierboven de PL met een 10 CV 6 cilinder motor die na de tweede oorlog in een luchtvaart basis met een nieuw koetswerk uitgerust werd, op vraag van de eigenaar (een Canadese piloot). Een echt eigenaardige wagen met een vreemd koetswerk.

Je mentirais en disant que cette voiture m'était inconnue. J'en connaissais l'existence depuis de nombreuses années, mais je n'avais jamais pu la voir de mes yeux... Pendant longtemps, on a d'ailleurs cru qu'elle n'était plus de ce monde. Il y a une quinzaine d'années, j'avais même mené ma petite enquête dans le village d'Étain, dans la Meuse, où la voiture a passé le plus clair de son existence. Là, des gens que j'avais interrogé m'avaient affirmé que la voiture était stockée dans une grange, qu'ensuite le toit de la grange s'était effondré, et que la voiture avait fini ferraillée... Or, voici quelques semaines, un citoyen luxembourgeois m'a contacté en expliquant qu'il était le propriétaire de cette voiture et qu'il souhaitait avoir des détails sur son histoire. De quoi s'agit-il, en fait ? Au départ, il s'agit d'une sage berline 10 CV six cylindres type X59 sortie en 1928 des ateliers de l'avenue d'Ivry, dotée d'une carrosserie souple Weymann. Comment cette voiture s'est-elle retrouvée, dans l'immédiat après-guerre, dans une base aérienne militaire du nord-est de la France ? Nous l'ignorons, mais Dago Langen, un passionné néerlandais avec lequel je suis en contact, a réussi à en apprendre un peu plus sur l'auto : cette voiture aurait en effet appartenu à un pilote canadien, Joe Charles McCarthy, dit « Big Joe », en poste à la base de Grolenquin du RCAF (l'aviation canadienne), 2^e escadron du 2^e Wing. C'est là que cette voiture, dont la

carrosserie d'origine était sans doute très fatiguée, aurait été rhabillée avec une carrosserie entièrement fabriquée sur place et dont le style est complète original, même si la voiture ressemble à un croisement entre une berline Cord, une Ford 1939 et une Panhard & Levassor 1928 ! Cette voiture a évidemment une allure étrange, ses roues en bois d'origine et sa proue de 1928 formant un curieux assemblage avec cette carrosserie beaucoup plus moderne. Mais elle n'en a pas moins un charme certain. Cette voiture, qui semble avoir appartenu depuis le décès du mystérieux habitant d'Étain qui l'a conservée pendant des décennies, il y a de cela environ dix ans, au Luxembourgeois qui m'a contacté, a été vendue aux enchères le dimanche 16 avril... On ignore pour l'instant qui en est le nouveau propriétaire. Nous espérons en tout cas la voir désormais aux rassemblements Panhard.

Bernard Vermeylen.

Twee ultra zeldzame Panhards die door Bernard bij het Technoclassica salon te Essen ontdekt werden.

In Essen vindt een van de prachtigste salons van Duitsland plaats. Panhards worden er zeldzaam aangetroffen maar de editie van 2023 verborg enkele mooie verrassingen, nl werkelijk uitzonderlijke wagens.

Toen ik langs de stand van de Zwitserse handelaar Christoph Grohe voorbijging heb ik eerst een oude kennis gezien, die ik al enkele jaren geleden op Rétromobile had ontmoet : een sierlijke 20 CV Sport X56 limousine met koetswerk door Lemaître, dewelke, volgens het bord naast de wagen, zopas verkocht was. Men ontmoet niet elke dag een zulk model, maar toch had ik nog niets gezien...

Het Hollandse huis Houtekamp exposeerde inderdaad onder andere uitzonderlijke wagens (waaronder een cabriolet Adler 2,5 l Autobahn), een cabriolet Panhard & Levassor van 1901. Niet alleen is het koetswerk merkwaardig maar deze wagen heeft een andere niet uiterlijk zichtbare bijzonderheid : hij is met een magnetisch koppeling uitgerust die slechts op 22 wagens van het merk te vinden is : een met motor 4 CV M2E prototype van 1897, een 6 CV M2F van 1900 en 20 8 CV M4E van 1900 tot 1903. Maar waar bestaat deze beroemde magnetische koppeling uit, dewelke door commandant Arthur Krebs uitgevonden werd en waarover Emile Levassor aan het werk was toen hij plotseling op 18 april 1897 overleed ? Philippe Krebs heeft het zo beschreven : *“De toepassing van geharde met dubbel effect elektromagneten {laat toe} de tandwieloverbrenging met de motor te koppelen; {deze} schikking bestaat in het voortdurend volhouden van de koppeling tussen de tandwielen van de verscheidene stelsels, ongeacht de snelheden van het voertuig; het gebruik van een pallen {laat toe} om het tandwiel met zijn as solidair te maken, wanneer zij door haar tandrad aangedreven wordt, het gebruik van een elektrisch schakelaar ... {laat toe} de snelheid van de wagen te bepalen, de magnetische ontkoppeling breekt het circuit af door middel van een rempedaal”*. Het gaat dus hier over een soort van automatische versnellingsbak avant la lettre ! Wij bezitten over geen informatie nopens de werking van deze koppeling maar we kunnen vaststellen dat deze uitvinding bij Panhard na 1903 zonder gevolg is gebleven.

De modellen met Phénix motoren hebben ontwikkelingen gekend vanaf 1901 en de magnetische modellen waren slechts uitgevoerd op basis van de modellen van de eerste reeks. Men kan dus eruit afleiden dat de na 1901 verkochte wagens uit een stock komen die vanaf de lente van dat jaar samengesteld werd. Een van de 20 geassembleerde exemplaren werd aan René Panhard toegekend, een ander aan Hippolyte Panhard. Twee wagens werden naar België uitgevoerd en een andere naar Italië (hij is in 1901 verschenen op de tentoonstelling van Turijn). Deze verbazende wagen heeft weinig sporen achtergelaten maar gelukkig overleeft tenminste één wagen, deze beroemde cabriolet die op 22 april 1901 aan de Heer Thorey in Parijs afgeleverd werd. Na een lang verblijf in Groot Brittannië, heeft hij voortaan een nieuwe eigenaar gevonden ?

Nog onder de indruk kom ik op de plek waar het Hollandse veilinghuis de wagens toont die op zondag verkocht zullen worden. En daar wordt mijn aandacht aangetrokken door een voorgrille. Maar deze voorgrille die tot een Panhard & Levassor van de tweede helft van de jaren 20 behoort, gaat met een omwikkeld koetswerk samen waarvan de stijl 15 jaar jonger is. Ik zou liegen als ik beweerde dat deze wagen mij onbekend was. Sedert lange

tijd was ik op de hoogte van het bestaan ervan maar ik had hem nooit kunnen zien. Men dacht dat hij uit de wereld verdwenen was. 15 jaar geleden had ik een klein onderzoek in het dorpje Etain bij de Maas verricht, waar de wagen het meest zijn bestaan doorgebracht had. Daar hadden de mensen die ik ondervroeg, beweerd dat het dak van de schuur waar de wagen geparkeerd stond instortte en dat hij naar de schroot was gegaan....Maar enkele weken geleden werd ik gecontacteerd door een Luxemburger die mij uitlegde dat hij de eigenaar van deze wagen is en dat hij wenste details over zijn geschiedenis te bekomen. Waar gaat het precies om, in feite ? Bij het begin was het een 10 CV zescilinders type X59 sedan die in 1928 uit de werkplaats van de avenue d'Ivry kwam. Hij was met een soepel Weymann koetswerk uitgerust. Hoe is deze wagen, vlak na de tweede wereldoorlog in een luchtvaartbasis van het Noord Oosten van Frankrijk terechtgekomen ? Wij weten er niets van maar Dango Langen, een Hollandse liefhebber met wie ik in contact blijf, is erin geslaagd meer informatie omtrent deze auto te bekomen : hij zou aan Joe Charles McCarthy, alias "Big Joe", een op de basis van Grolenquin van de RCAF (de Canadese luchtmacht) Canadese piloot, tweede eskader, tweede wing, hebben toebehoord.

Ci-dessous, la 10 CV 6 cylindres type X59 de 1928, vue de dos. La plaque luxembourgeoise confirme les dires de Bernard suivant lesquels son dernier propriétaire était un ressortissant luxembourgeois. Hieronder de 1928 PL met een 10 CV 6 cilinder motor die na de tweede oorlog in een luchtvaart basis met een nieuw koetswerk uitgerust werd, op vraag van de eigenaar (een Canadese piloot). Het Luxemburgse kenteken bevestigt dat de laatste eigenaar uit het Groot-Hertogendom komt.



Daar zou deze wagen, waarvan het originele koetswerk zonder twijfel erg versleten was, een nieuwe carrosserie ontvangen. Deze nieuwe carrosserie zou helemaal ter plaatse gebouwd worden. De stijl ervan is volledig eigenaardig alhoewel de wagen op een kruising tussen een Cord sedan, een 1939 Ford en een 1928 Panhard & Levassor lijkt ! De wagen heeft uiteraard een raar uiterlijk, zijn oorspronkelijk houten wielen en voorkant vormen een vreemd stelsel met het heel wat moderner koetswerk. Niettemin straalt hij een zekere charme uit. De Luxemburger die met mij contact opgenomen heeft was de eigenaar van de wagen sedert 10 jaar, na het overlijden van de onbekende inwoner van Etain die hem gedurende decennia voordien bewaard had. Op zondag 16 april werd de wagen geveild. Voor het ogenblik kennen wij de naam van de nieuwe eigenaar niet. In ieder geval hopen wij hem voortaan op de Panhard meetings te kunnen zien.

Bernard Vermeylen (vertaling : Hubert de Wasseige).

Le coin des classiques - Het hoekske der klassieken

Le propos de cette série est de permettre aux plus jeunes de découvrir les articles de Bernard parus dans les premiers numéros de Flat Twin et qui ont fait la joie de leurs parents. Nous les avons scannés et les reproduisons tels qu'ils ont été édités à l'époque (sauf les photos pour raisons techniques). Pour commencer, un article sur les cabriolets Dyna Z et PL 17 paru aux pages 7 à 13 du Flat Twin numéro 9 de janvier à mars 1986.

Met deze reeks stellen wij onze jonge lezers voor de artikelen van Bernard te ontdekken die in de eerste nummers van Flat Twin verschenen zijn en die aan hun ouders veel vreugde bezorgden. Wij hebben deze gescand en hernemen ze zo (behalve de foto's omwille van technische redenen). Om te beginnen, een artikel over de cabriolets Dyna Z en PL 17 uit het nummer 9 van januari tot maart 1986 (bladzijden 7 tot 13). Jammer dat er geen vertaling in het Nederlands bestaat.

LES CABRIOLETS DYNA Z et PL 17

L'industrie automobile belge n'a pas toujours été ce qu'elle est aujourd'hui : quelques grands complexes qui se contentent d'assembler des centaines de milliers de véhicules conçus à l'étranger (si l'on excepte quelques marginaux comme Apal et Van Clee). Dans le premier quart de siècle, de nombreux constructeurs nationaux se disputaient le marché. Des noms comme Minerva, Impéria, FN, Nagant, Excelsior et Métallurgique étaient universellement connus et respectés. Hélas, la guerre de 1914, la grande crise de 1929, et surtout la puissance sans cesse croissante des constructeurs étrangers portèrent un coup fatal à nos constructeurs, pour qui le marché national constituait un débouché trop restreint. Incapables de s'adapter et d'augmenter suffisamment le volume des ventes à l'exportation, ils durent renoncer les uns après les autres. Certains se tournèrent vers les véhicules commerciaux, d'autres furent purement et simplement contraints à fermer leurs portes. En 1931, on ne comptait plus que 5 constructeurs, dont deux tout à fait marginaux. En 1935, l'abaissement des droits de douane pour les pièces détachées d'automobiles fut le premier jalon posé pour favoriser l'installation sur le sol belge des usines d'assemblage. Cette même année, FN arrêta définitivement la production des voitures de tourisme, tandis que Minerva, agonisante, associait sa destinée à celle d'Impéria. Les dernières Minerva sortirent deux ans plus tard, tandis qu'Impéria axait toute sa production sur des modèles à traction avant, en réalité des Adler allemandes fabriquées sous licence. Après la guerre, les Impéria/Adler subsistèrent jusqu'en 1949, équipées de moteurs Hotchkiss. Cependant, des accords avaient été passés dès 1945 avec Standard, et en 1949, l'usine était réorganisée pour produire la "Vanguard" à la cadence de 3.500 unités par an. La page était définitivement tournée...

On ne peut certes pas dire que Panhard fut à la base d'un renouveau de l'industrie automobile en Belgique. Cependant, pendant toutes ces années cinquante où les réalisations furent trop rares dans ce domaine dans notre pays, la firme doyenne prit des initiatives intéressantes, par le biais de l'importateur et d'un carrossier dont la renommée fut grande, avant et après guerre.

Dès le début de 1947, l'importation de la Dyna est annoncée chez nous par les Ets Paul Sterckx, qui représentent aussi la Jowett Javelin anglaise. Les premiers exemplaires arrivent effectivement en janvier 1948, pour le Salon de l'Automobile de Bruxelles, le premier de l'après-guerre. Appréciée pour ses qualités intrinsèques, la Dyna trouve des acquéreurs auprès d'une clientèle de connaisseurs. Toutefois, sa diffusion reste marginale sur un marché dominé par les voitures américaines, la 4cv Renault, la traction Citroën, la Volkswagen et quelques modèles anglais. Heureusement, les succès sportifs remportés par Panhard un peu partout, et notamment en Belgique (en août 1950, Paul Frère remporte sa catégorie au Grand Prix des voitures de série à Francorchamps) ont un impact croissant, qui se répercute directement sur les ventes. Après une première réorganisation en 1950, l'importation est confiée vers la fin de 1951 à Harold de Hemptinne.

A l'automne 1953, des accords sont conclus avec la carrosserie Albert d'Ieteren à Etterbeek, dans la banlieue de Bruxelles, connue pour ses réalisations de qualité. L'organisation de l'assemblage de la Dyna 54 et du cabriolet Junior lui est confiée. Au Salon de Bruxelles 1954, la Dyna Z1 est présentée au public belge, flanquée d'une Junior à carrosserie spéciale et d'une Junior de série, modifiée suivant les désirs de la clientèle belge. Ces deux réalisations sont l'oeuvre de la carrosserie Albert d'Ieteren. Cette Junior modifiée, dite "Junior belge" fera l'objet d'une petite série, puisqu'une soixantaine d'exemplaires environ seront produits entre la fin 53 et la fin 55. Nettement mieux



finie que sa cousine française, elle possède un pare-brise galbé, un couvercle de coffre, une nouvelle calandre, un levier de vitesses au volant, ainsi qu'un aménagement intérieur revu et corrigé, ce qui ferait de cette réalisation "grand couturier" une construction belge à 60 %. Le succès de cette collaboration devait logiquement encourager les deux partenaires à aller plus loin.

Contrairement à la Dyna X, que l'on pouvait obtenir en diverses exécutions (berline, cabriolet, break, fourgonnette, taxi...), la nouvelle Dyna 7 n'est fabriquée qu'en berline. La firme de l'avenue d'Ivry n'a pas l'intention, à ce moment-là, d'élargir sa gamme. H. de Hemptinne décide donc avec Albert d'Ieteren de concevoir un cabriolet, en accord avec l'usine. Entreprise difficile, la Dyna étant de construction monocoque, les problèmes de rigidité sont d'autant plus délicats à résoudre. La berline n'existant qu'en 4 portes, il fallait aussi dessiner de nouvelles portières, ainsi qu'une capote devant associer élégance et fonctionnalité, ce qui n'est pas toujours évident. Il fallait aussi revoir l'aménagement intérieur. Conçu dans l'optique d'une fabrication en série, il fallait enfin éviter que les premiers clients n'aient à essayer les plâtres. C'est pourquoi plusieurs exemplaires ont été testés sur route, entre les mains de clients, sous le climat belge, spécialement adapté pour éprouver un type de carrosserie souvent peu résistant à la pluie, au froid et à la neige.

Au Salon de Bruxelles de janvier 1956, un prototype du cabriolet figure en bonne place sur le stand Panhard. Remarquablement fini, il possède deux sièges séparés à l'avant, et la banquette arrière accueille deux adultes sans aucun problème, ce qui est peu courant. En France, seul le cabriolet Renault Frégate, fabriqué en petite série par Letourneur et Marchand, offre une habitabilité comparable. Bien que l'habitacle soit d'un espace plus mesuré que dans la berline, on y trouve presque autant de place, car les sièges ont été spécialement conçus dans ce but. Quant au coffre, il a gardé intact son grand volume. Le cabriolet a les caractéristiques de la Dyna 56 belge, que l'on reconnaît aux petits feux arrière supplémentaires. Détails qui lui sont propres : les déflecteurs sont de forme triangulaire et le rétroviseur est à la base du pare-brise. La griffe d'Albert d'Ieteren figure de chaque côté de la carrosserie, près du passage de roue avant. Et enfin, elle possède des roues à faux rayons. Dès la présentation, la firme annonce que l'outillage pour la réalisation en série est commandé, "de telle sorte que, peu après le salon, les premières voitures à livrer à la clientèle sortiront de chaîne". La voiture sera fabriquée en Belgique (chez d'Ieteren) et vendue également sur les marchés d'exportation. En petite série, cependant, car "on ne tenait pas d'ailleurs à ce qu'il devint le produit vulgaire que l'on tire à des milliers d'exemplaires".

Dans l'automobile comme ailleurs, il arrive hélas souvent que les projets annoncés à grand fracas dans la presse ne se réalisent pas, ou sous une toute autre forme que celle qui était prévue au départ. Ici, l'imprévu n'était pas tout à fait une surprise, puisque le 6 avril 1955 déjà, Citroën et Panhard avaient conclu leurs premiers accords, qui prévoyaient la prise par Citroën d'une part importante du capital de Panhard, tandis que l'avenue d'Ivry se voyait confier le montage des fourgonnettes 2cv. Il ne fallait pas être grand clerc pour deviner la suite. En juillet 1956, un pas de plus est franchi lorsqu'un communiqué officiel annonce pour le 1er octobre suivant la conjugaison des réseaux des deux marques. En Belgique, la reprise de la distribution des Panhard par le réseau Citroën, mais aussi l'assemblage des Dyna dans l'usine Citroën de Forest, fut rendue officielle le 4 avril 1957, à l'occasion d'une visite des installations par Paul et Jean Panhard.

Au Salon de Paris 1956, le cabriolet est présenté pour la seconde fois, pas tout à fait sous la même forme qu'en janvier. Bien sûr, il a bénéficié des 22 améliorations apportées à la berline modèle 57, telles que

suspension isodyne, boîte de vitesses renforcée, gros feux arrière, carrosserie entièrement en tôle d'acier. Les roues à faux rayons ont fait place aux roues de série. L'ornement poignard qui dominait le capot a lui aussi disparu, comme le prévoit d'ailleurs une nouvelle législation européenne. On trouve encore la griffe du carrossier et les déflecteurs triangulaires, mais la fabrication en série n'a toujours pas commencé. Il est clair toutefois qu'elle ne sera pas confiée aux Etablissements Albert d'Ieteren.

Il faut attendre le mois de mai 1957 pour que la chaîne démarre enfin. Le cabriolet type Z15 coûte 1.050.000 FF (Dyna luxe : 675.000 FF), ce qui est cher : la DS 19 est à vous pour 940.000 FF seulement. Au Salon de Paris, en octobre, il reçoit comme la berline le moteur aérodyné à turbine de refroidissement. La carrosserie du modèle de série est tout à fait normalisée, avec des déflecteurs de berline, et sans mention du carrossier. En 1958, la voiture est livrée en teinte unie ou bicolore ; sur demande spéciale, elle est équipée du coupleur Jaeger (un embrayage électromagnétique à poudre ferrochrome). Ce dispositif un peu délicat, peu répandu sur les berlines, doit être rarissime sur le cabriolet, mais cette combinaison a bel et bien existé. Élégant, le cabriolet est fréquemment mis à l'honneur. Quelques mois avant de devenir pape, sous le nom de Jean XXIII, le Cardinal Roncalli ne craint pas de s'afficher dans un magnifique cabriolet bicolore, lors de la consécration de la basilique de Lourdes. On voit aussi des cabriolets à l'occasion d'événements sportifs comme le Tour de France. Au Salon de Paris 1958, le carrossier bordelais Vivez expose une Z15 dont toute la partie avant est modifiée (calandre et phares à visière), et dont l'arrière est muni d'ailerons ! C'est à ce moment que le type Z15 cède la place à la Z17, quelque peu améliorée (roues plus petites, nouvel aménagement intérieur, etc...). La plupart, sinon tous, sont vendus en finition Grand Standing.

Dernière évolution, en mars 59, le moteur Tigre plus puissant (50 Ch au lieu de 42) est proposé en option. Cette version féline est choisie le plus souvent. Alors qu'au début de l'été, la Dyna s'efface devant la nouvelle PL 17, la Dyna Z17 continue, et ce jusqu'en avril 60. Elle est construite à un rythme variant de trois à dix par mois, avec une pointe de 76 fabriquées durant le seul mois d'avril 1959. Entre mai 1957 et novembre 1958, environ 380 Z15 ont été produites. Si on y ajoute les 169 Z17, c'est au total environ 550 cabriolets Dyna qui ont vu le jour en trois ans.

Il est devenu urgent d'unifier la gamme de production en adaptant les modifications nécessaires au cabriolet pour le faire devenir PL 17. Panhard ayant seulement fabriqué quelques prototypes (type L2) de décapotable avec les portières "dans le mauvais sens", c'est finalement en octobre 1960 que la PL 17 type L5 succède à la Dyna Z17. Au Salon, un ingénieux plateau tournant "à la broche" laisse tour à tour entrevoir sur le même emplacement une berline et un cabriolet blanc. Par rapport à la Dyna, les changements affectent surtout les parties avant et arrière de la carrosserie, comme sur la berline, le sens d'ouverture des portes et le système d'échappement. La voiture est livrée en série avec le moteur Tigre, et l'option deux tons a disparu. La finition est impeccable : au tableau de bord, on note la présence d'un compte-tours et d'un allume-cigare. Chaque passager arrière dispose d'un cendrier et d'un éclairage spécial... au niveau du plancher ! Certaines voitures ont un intérieur bicolore, d'autres un garnissage entièrement en cuir. Le prix est de 12.000 NF. Sur le marché français, la PL a peu de rivales : Renault Floride, Simca Océane, Peugeot 403, Citroën ID/DS et Facellia. Seule la DS est aussi logeable, mais à quel prix ! Lors de l'inauguration du Salon de Paris 1961, la Société d'Encouragement à l'Art et à l'Industrie a attribué le "Grand Prix de l'Art et de l'Industrie Automobiles Français" au cabriolet PL 17, dans la catégorie "sport et luxe", juste récompense pour cette présentation de bonne qualité.



La décapotable va encore évoluer en octobre 1962 (type L8). Elle reçoit les améliorations apportées à toutes les PL 17. Les nouveaux freins ETA (Evacuation Thermique Accélérée) donnent aux roues un cachet différent, tandis que l'aspect extérieur change un peu : nouveaux phares et feux arrière allongés, pare-chocs et baguettes nervurés, tableau de bord modernisé, etc... Le moteur Tigre voit sa puissance portée à 60 Ch et la boîte se perfectionne. Hélas, c'est le chant du cygne, puisque le cabriolet entame sa dernière saison. Il disparaît du programme de fabrication pendant l'été 1963, après une courte carrière de trois ans, comme le cabriolet Dyna, et environ 330 exemplaires. Pour le remplacer, la 24 qui vient de naître apparaît prometteuse. Malheureusement, elle ne sera jamais vendue sous forme de cabriolet, car Louis Bionier s'y serait paraît-il opposé. Peu courante à l'époque, rare aujourd'hui, la décapotable, Dyna ou PL 17, est devenue une classique appréciée et... recherchée.

Les différents cabriolets

Modèle	type	dates de fabrication	moteur	n° de chassis	nombre
DYNA	proto	fin 55 / début 56	42 ch	?	?
	Z15	mai 57 / nov. 58	42 ch	1150002 / 385	384 ?
	Z17	nov 58 / avril 60	(42 ch 50 ch	(1090001 / 153 1090156 / 171	169
PL 17	L2	prototypes, début 60	50 ch	depuis 1180001	?
	L5	sept 60 / août 62	50 ch	1180101 / 327	227 ?
	L8	sept 62 / été 63	60 ch	depuis 1180501	± 110

La production totale, tous modèles confondus y compris les prototypes, ne doit pas dépasser 900 unités. Le seul modèle pour lequel nous possédons un chiffre exact est la Z17. Pour les Z15 et L5, nous possédons les numéros extrêmes, mais il n'est pas exclu que certains numéros n'aient pas été attribués. Pour la L8, nous possédons seulement le N° de chassis de départ. Le n° le plus élevé connu concerne une voiture immatriculée vers l'été 63 : 1.180.602. Cette voiture se trouve actuellement dans la collection de la famille Panhard. On peut donc raisonnablement estimer le nombre de L8 fabriquées à 110. Le nombre des prototypes Dyna fabriqués par d'Ieteren, tout comme les PL 17 L2, doit tourner autour de cinq voitures dans chaque cas.

Les cabriolets recensés

Type	France	Belgique	Suisse	Pays-Bas	USA	TOTAL
Proto	-	-	-	-	-	-
Z 15	5	-	-	-	-	5
Z 17	9	-	-	1	-	9
Z ind.	4	-	-	-	-	4
L2	1	-	-	-	-	1
L5	12	7	1	-	1	21
L8	7	-	-	2	-	9
PL17 ind	8	1	-	-	1	10
berline transf.	2	-	-	-	1	3
TOTAL	46 + 2	8	1	3	2 + 1	60 + 3

Bernard Vermeulen

Présence Panhard à Villers-la-Ville le 4 juin 2023 par Benoît Piette.

En vue de notre futur RIPL en 2024, Gilles a prévu un parcours vers l'Abbaye de Villers-la-Ville.

Début juin, quelques Panhard sont donc parties en reconnaissance à l'abbaye à l'occasion de son Rétro-Mobile.

Dans un cadre unique et une ambiance sympa, le Rétro-Mobile a de nouveau reçu des oldtimers.

Près de 300 voitures, tracteurs, motos et calèches étaient présents sous un soleil radieux.



Vous aurez reconnu la PL 17 de Marc Dandoy et le Junior de Tom Zwonarz dont la couleur du Tshirt est assortie à la couleur de la carrosserie. A droite, derrière les deux Jaguar Type E, on distingue le dessus de l'aile arrière droite d'une rare Daimler SP 250, construite en seulement 2654 exemplaires entre 1959 et 1964 (à comparer avec la photo de la voiture complète ci-dessous).

U hebt zeker de PL 17 van Marc Dandoy en de Junior van Tom Zwonarz herkend. De kleur van de Tshirt van Tom komt overeen met die van de Junior. Rechts, achter de twee Jaguars Type E, kan men de rechtse achtervleugel onderscheiden van een zeldzame Daimler SP 250, waarvan slechts 2654 exemplaren tussen 1959 en 1964 geassembleerd werden (te vergelijken met de foto van de volledige wagen hieronder).



P

Panhard aanwezigheid te Villers-la-Ville op 4 juni 2023 door Benoît Piette.

Met het oog op onze toekomstige RIPL in 2024 heeft Gilles een uitstapje gepland naar de abdij van Villers-la-Ville.

Begin juni verkenden een paar Panhards de abdij ter gelegenheid van de Retro-Mobile van Villers.

In een uniek kader en een gezellige sfeer heeft de Retro-Mobile opnieuw oldtimers ontvangen.

Onder een stralende zon waren bijna 300 auto's, tractoren, motoren en paardenkoetsen aanwezig.



Links van de Junior, een beetje verder, de Volvo Amazon van Benoît Piette. Tussen de Volvo en de Junior, Gilles Blondiau aan het bellen. Hij tracht twee Panhardisten te bereiken die zouden aan de rally deelnemen. Jammer één ervan was ziek en de andere bleef telefonisch onbereikbaar.

A gauche du Junior, un peu plus loin, la Volvo Amazon de Benoît Piette. Entre la Volvo et le Junior, Gilles Blondiau au téléphone : il essaie de joindre deux Panhardistes qui avaient manifesté leur intérêt de participer à la manifestation. L'un ne pourra venir pour cause de maladie, l'autre restera injoignable.