

# VEDETTE 1948-52

ellement. Nous limiterons, cependant, les modifications étant intervenues par la suite. Dès sa présentation, sa conception et la part d'une clientèle mise dans l'ombre » de leur rêve.

## AMENAGEMENT

### COMFORT

La Vedette fut la première voiture « confortable » construite après guerre, ce qui lui valut d'emblée la clientèle des gens désirant trouver les qualités d'une grosse voiture américaine dans un véhicule plus modeste. Le constructeur a su exploiter ce côté en figulant et en adaptant à son véhicule certains accessoires, rares à l'époque et de nature à tenter certains usagers. Parallèlement à la berline, 4 portes, 6 places, 4/6 places, sont sortis : un coupé tôlé 4/5 places et un cabriolet décapotable 4/5 places. Il est à noter que l'aspect général de ces deux dernières présentations est moins lourd et forme un ensemble plus agréable à l'œil.

### CONFORT

La décoration intérieure est bien réalisée, le tableau de bord suffisamment complet est assez élégant. La position des passagers est agréable. Les perfectionnements de détail nombreux. Le coffre à bagages de dimensions très appréciables; on déplore seulement la position de la roue de secours.

### PNEUMATIQUES

Le constructeur semble avoir hésité un certain temps avant de trouver la dimension idéale pour ce modèle. Dans ses débuts, la Vedette est sortie en série chaussée en 185x400 ou 6,4x15. Actuellement, et depuis un certain temps déjà, une seule dimension subsiste : 165x400. Elle semble fort bien adaptée au véhicule, et la plupart des usagers l'ont définitivement adoptée.

### ENTRETIEN

Ce modèle existant encore, bien qu'ayant subi diverses modifications, il est très facile de se réapprovisionner en pièces détachées d'origine. L'échange standard moteur est consenti par l'usine au prix de 99.800 fr. Il est possible, en procédant à cette opération, de demander à bénéficier d'un moteur modernisé comprenant notamment le nouvel embiellage.

**PRIX ACTUEL**  
de 250 à 450.000 francs

### PRIX DE REVIENT PAR RAPPORT A L'AGE

De puissance fiscale raisonnable, la Vedette, ren- versée dans la catégorie des voitures de demi-luxe, ne peut être considérée comme un engin économique. Sa forte consommation et le coût élevé de la moindre réparation ajoutés à ses inconvénients. Son prix d'achat d'occasion est très faible, du moins pour les premiers modèles.

# DYNA 110 et 120

# PANHARD

Les Dyna, dont le début de fabrication a marqué le réveil de ce constructeur, ont fait leur apparition en 1948. La Dyna 110, d'une puissance fiscale de 3 CV, a été abandonnée en 1952. Dès 1949, parallèlement à ce premier modèle, est apparue la Dyna 120, d'une puissance fiscale de 4 CV, dont la fabrication s'est poursuivie jusqu'en 1953. La conception même de ces voitures leur a valu, dès leur apparition, un grand succès de curiosité.

## MOTEUR

2 cyl. à plat, opposés, 4 temps, à soupapes en tête. Alésage course 72 x 75 pour la 110 : 79,5 x 75 pour la 120. Cylindres 610 cm<sup>3</sup> pour le premier modèle, 745 cm<sup>3</sup> pour le second. Culasse non détachable, cylindre monobloc aluminium, chemisé (fonte spéciale). Puissance réelle, modèle 110 : 23 CV pour les premières et 28 CV pour les suivantes, à 5.000 t/mn; modèle 120 : 32/33 CV à 5.000 t/mn. Taux de compression variant de 6,35 à 7,75 suivant les modèles et les réglages. Le vilebrequin à deux paliers est monté sur paliers à rouleau et les bielles sur roulements spéciaux sans frottement. Carburateur inversé Solex ou Zenith. Allumage par batterie 12 V, 40 ampères, bobine et delco. Distribution par engrenage à taille chevron. Graissage sous pression. Capacité du carter d'huile 3 litres. Refroidissement par air.

### EMBRAYAGE

Monodisque à sec.

### BLOC BOITE-PONT

La boîte de vitesses et le couple conique sont réunis en un seul bloc situé en arrière du moteur, le couple conique se trouve donc entre l'embrayage et la boîte de vitesses. La boîte de vitesses est du type 4 vitesses et marche arrière. La 3<sup>e</sup> synchronisée est en prise directe, la 4<sup>e</sup> est surmultipliée. Le couple différentiel est contenu dans cet ensemble. Capacité en huile : 0,800 litre.

### TRANSMISSION

Le couple conique est relié aux roues avant par quatre joints de cardan (dont deux doubles, côté roues) et manchons coulissants.

### SUSPENSION

Suspension avant à roues indépendantes et deux ressorts à lames transversaux. Suspension arrière semi-indépendante par barre de torsion transversale. Quatre amortisseurs hydrauliques.

### DIRECTION

Pignon et crémaillère, rayon de braquage, 4,25 mètres.

### FREINS

Hydrauliques sur les quatre roues. Frein à main mécanique sur les roues avant.

### RESERVOIR D'ESSENCE

A l'arrière. Capacité 28 ou 30 litres, suivant les séries.

### POINTS FAIBLES A SURVEILLER A L'ACHAT

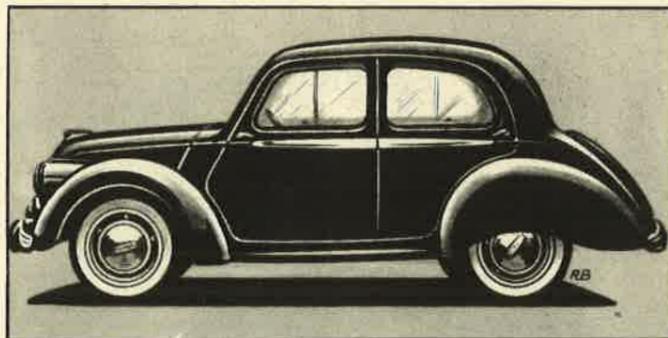
L'état général de l'embrayage et de la boîte de vitesses, à moins que le véhicule n'ait déjà subi le montage de la boîte et de l'embrayage renforcés. Surveiller attentivement les barres de rappel de soupapes dont la rupture peut avoir des effets désastreux. Les amortisseurs, notamment arrière, dont l'état a une influence considérable sur la tenue de route.

## SES POSSIBILITES

### NEUVE

Le constructeur, de façon assez originale d'ailleurs, a énoncé les possibilités maximum de ses modèles dans leurs appellations mêmes. La Dyna 110 doit donc, théoriquement, atteindre 110 km/h et la Dyna 120, 10 km de plus. Il n'est pas nécessaire de rappeler, ici, toutes les brillantes performances réalisées par les séries Dyna, dont le moteur est, actuellement, baptisé « la mécanique aux 375 victoires ».

**CONSOMMATION** : La consommation prévue était de 6 litres pour les Dyna 110 et 6,5 litres aux 100 km pour les Dyna 120. Le 21 mai 1953, une Dyna 120 a, néanmoins, réussi à parcourir à Spa 180 km avec 10 litres de carburant, à la moyenne horaire de 84,720 km/h.



### SES AVANTAGES

Moteur remarquable par sa nervosité, sa puissance et sa rapidité d'accélération. Echelonnement des vitesses assez bien étudié. Bonne accessibilité des organes moteur, sauf en ce qui concerne les bougies. Tenue de route très appréciable doublée d'une grande maniabilité. Direction présentant un rayon de braquage correct, surtout pour un véhicule à traction avant sensible, assez directe, mais, néanmoins, suffisamment douce. Système de freinage sûr, conservant la presque totalité de son efficacité en terrain accidenté et sur sol mouillé. Habitabilité très satisfaisante, surtout si l'on tient compte des faibles dimensions extérieures du véhicule. La malle arrière est également assez spacieuse, pour une voiture de cette taille.

### ACTUELLEMENT

Sans avoir exagéré outre mesure, le constructeur a sans doute décidé d'arrondir à la dizaine supérieure la vitesse maximum réalisable. Il est, en effet, difficile, avec des voitures strictement de série, de dépasser 104 ou 105 km/h avec la Dyna 110 et 111-112 km/h avec la Dyna 120. Les moteurs sprint équipés de carburateur double corps sont, cependant, plus rapides.

**CONSOMMATION** : Les possesseurs de Dyna, pilotant de façons fort diverses, il est difficile de déduire de leurs indications des chiffres valables. Il semble, qu'en conduite normale la consommation d'une Dyna 110 soit de 6,5 l. pour atteindre et même, parfois, dépasser 7,5 l. en conduite sportive. Les chiffres correspondants pour la Dyna 120 sont à peu près de 7 à 8,5 l.

### SES DEFANTS

Moteur bruyant et émettant un son désagréable. Passage des vitesses délicat, nécessitant une certaine habitude et imposant le double débrayage pour rétrograder. Boîte de vitesses et embrayage s'étant révélés trop faibles pour la puissance du moteur. Assemblage et finition laissant à désirer, pouvant être à la base de certains ennuis. Voiture nécessitant dans l'ensemble des soins assez fréquents. Aération insuffisante par les seules glaces coulissantes. Manque de chauffage monté en série. Etanchéité laissant trop souvent à désirer. Visibilité moyenne, sans plus. Mauvaise accessibilité au coffre arrière. Ligne générale d'un goût très discuté. Tableau de bord assez complet, mais boutons de commande trop disséminés.

### PRIX DE REVIENT PAR RAPPORT A L'AGE

Sa cote étant relativement basse par rapport au prix neuf, la consommation étant très raisonnable, et la puissance fiscale minime, le prix de revient kilométrique devrait être faible. Malheureusement, l'entretien indispensable, ainsi que le prix élevé des pièces détachées annulent tous ces bénéfices.

## AMENAGEMENT

Les lignes extérieures de la Dyna ont été très souvent critiquées et il faut reconnaître que rares sont les usagers qui les ont trouvées à leur goût, tout au plus la majorité s'en est-elle contentée. Parallèlement à la berline, 4 places, 4 portes, il est sorti des usines Panhard un cabriolet décapotable déjà beaucoup plus élégant, une fourgonnette 500 kg ainsi qu'un break dit de chasse.

### CONFORT

Le constructeur a utilisé au mieux le volume dont il disposait pour loger confortablement quatre personnes de taille et d'embonpoint moyens. La présentation intérieure, sans présenter d'innovations remarquables, reste fort correcte et de bon goût. Les sièges bien conçus permettent de réaliser d'assez grands voyages sans trop de fatigue. On déplore l'absence de volets déflecteurs, glaces descendantes ou autre toit ouvrant.

### PNEUMATIQUES

Chaussée en série de pneumatiques 135 x 400, il était possible contre supplément d'obtenir la livraison du véhicule avec des 145 x 400. Tous les acheteurs, ou presque tous, se pliaient à cette exigence supplémentaire du constructeur, les résultats obtenus avec les pneumatiques de 145 étant nettement supérieurs à tous points de vue.

### ENTRETIEN

Normalement, le réapprovisionnement en toutes pièces détachées est encore assuré par le constructeur. Il arrive cependant que des délais soient demandés pour certains organes. Il est possible de procéder à l'échange standard moteur pour le prix de 66.000 fr. lorsqu'il s'agit d'une Dyna 110 et de 72.000 fr. pour une Dyna 120. Le prix de l'échange standard embrayage est identique pour les deux modèles et ressort à environ 4.000 fr. En ce qui concerne la boîte de vitesses, le prix approximatif pour les deux modèles est de 66.000 fr. Il est également possible de se procurer des moteurs neufs au prix de 115.000 fr. le moteur nu Dyna 110 ou 130.600 fr. pour Dyna 120.

**PRIX ACTUEL**  
de 200 à 380.000 francs