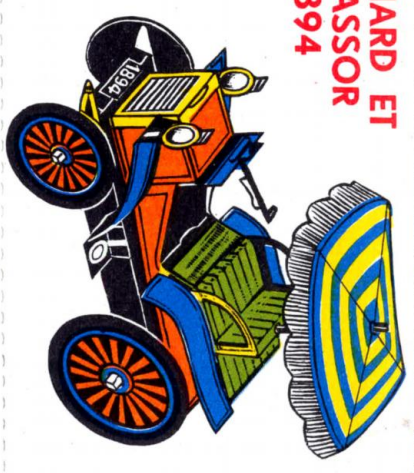
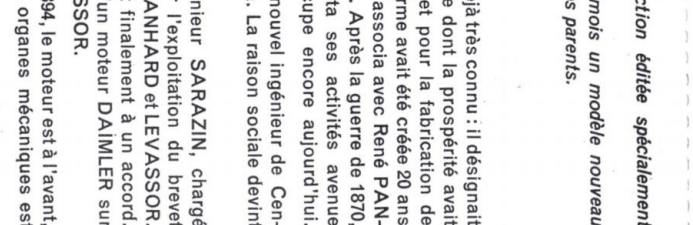
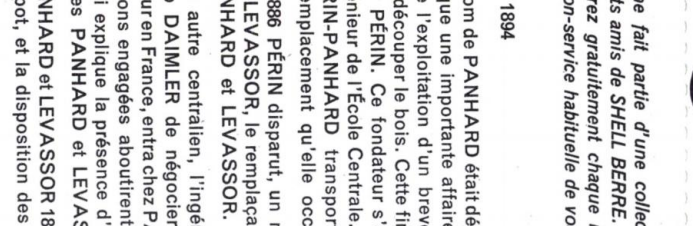
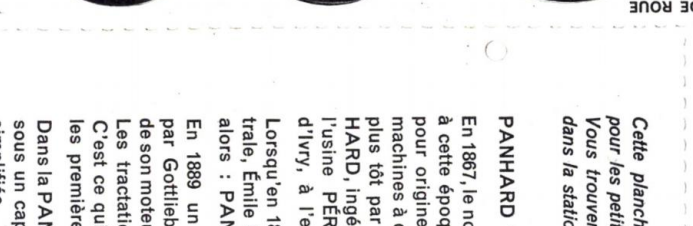
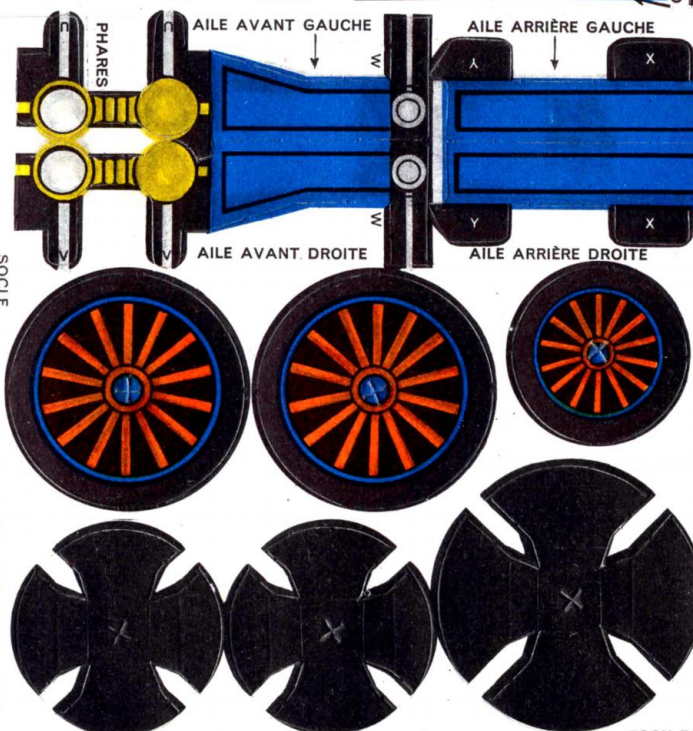


Munissez-vous de colle à séchage rapide. Pour les essais employez 2 allumettes de 5 cm minimum de longueur. Des mines de crayons peuvent aussi être utilisées avec succès. Détachez les différentes pièces et formez bien les plis.

6° ROUES. Collez les 4 patins du tambour au verso des roues (croquis), transpercer avec l'allumette, passer par les trous du châssis et percer l'autre roue, les grandes à l'arrière.



Cette planche fait partie d'une collection éditée spécialement pour les petits amis de SHELL BERRE. Vous trouverez gratuitement chaque mois un modèle nouveau dans la station-service habituelle de vos parents.

PANHARD 1894

En 1867, le nom de PANHARD était déjà très connu : il désignait à cette époque une importante affaire dont la prospérité avait pour origine l'exploitation d'un brevet pour la fabrication de machines à découper le bois. Cette firme avait été créée 20 ans plus tôt par PÉRIN. Ce fondateur s'associa avec René PANHARD, ingénieur de l'école Centrale. Après la guerre de 1870, l'usine PÉRIN-PANHARD transporta ses activités avenue d'Ivry, à l'emplacement qu'elle occupe encore aujourd'hui. Lorsqu'en 1886 PÉRIN disparut, un nouvel ingénieur de Centrale, Émile LEVASSOR, le remplaça. La raison sociale devint alors : PANHARD et LEVASSOR.

En 1889 un autre centralien, l'ingénieur SARAZIN, chargé par Gottlieb DAIMLER de négocier l'exploitation du brevet de son moteur en France, entra chez PANHARD et LEVASSOR. Les tractations engagées aboutirent finalement à un accord. C'est ce qui explique la présence d'un moteur DAIMLER sur les premières PANHARD et LEVASSOR.

Dans la PANHARD et LEVASSOR 1894, le moteur est à l'avant, sous un capot, et la disposition des organes mécaniques est simplifiée.

Ce fut une réussite technique si parfaite que, plus de vingt ans après leur mise en service, on pouvait voir encore, sur les routes menant au front, des PANHARD et LEVASSOR 1894 assurant les périlleuses missions de liaison qu'exigeait la première guerre.

FICHE TECHNIQUE

MOTEUR

Puissance : 4 CV.
Cylindres : 2 en V (80x120).

CHASSIS

Commande de direction par levier.
Roues bois à bandages élastiques.
Freins à patins.
Transmission par chaînes.
Carburant : pétrole.

