- *RetroMobile 2009*
- *Ganzenveer*
- *Raket met hardtop*
- *Panhard in de file*
- *ACF*
- *En nog een heleboel meer*

Colofon

Panhard Automobielclub Nederland
VOORZITTER:
Frank van Nieuwkerk,
Bovenpad 36,
9621 TE Slochteren.
T. 0598-422557
president@panhardclub.nl
SECRETARIS:
Joep Hocks, Klinkenberg 14,
2171 AN Sassenheim.
T. 071-3010699
secretaris@panhardclub.nl
PENNINGMEESTER:
Rob van der Rol,
penningmeester@panhardclub.nl
CLUBMAGAZIJN:
Wim Boers, St.Janstraat 53,
5507 NB Veldhoven.
T. 040-2052676
OPENINGSTIJDEN:
bellen ma t/m vr 19.30 – 22.00 u.
za en zo van 10.00-22.00 u.
TECHN. ONDERSTEUNING:
Wim Boers, T 040-2502676
Kees de Waard-Wachner,
T. 0593-540494.
kdww@hetnet.nl
Bellen tot 22.00 u.
REDACTIELEDEN:
Frank van Nieuwkerk,
Jaap Margry,
Mike Schellekens,
Boyo Teulings,
Ton van der Meer,
Henk Ottevangers,
Wim Boemendaal.
HOOFDREDACTIE:
Frans van Thor(Bestuurslid)
Oostervenne 421, 1444 XP
Purmerend, T 06.26340897
hoofdredacteur@panhardclub.nl
ADVERTENTIE'S
Via de hoodredactie.
CONTRIBUTIE:
€ 48,50 p.jaar + € 15,00 inschrijfgeld.
Postbank 48.77.908
PANHARD KOERIER:
Uitgave van Panhard Automobielclub Nederland
Lid van: Fédération des Clubs Panhard & Lavassor en de FEHAC.
www.panhardclub.nl
DRUK: SMIC Giesbeek.

Woord van de voorzitter

APART

Dat Panhard een apart automerk is, "Iets heel anders", zoals het merk zelf graag mocht zeggen, weten we. Dat zien we steeds weer in onze garage.
En zeker komen we daar achter als we eraan moeten sleutelen…
Maar de Panhardrijder, de Panhard-liefhebber, hoe staat het daarmee?
Is die ook een apart soort mens?
Dat is moeilijk te zeggen. Als je ons op straat ziet lopen, springen we er niet echt uit, behalve dat we meestal wat vrolijker kijken dan de gemiddelde Nederlander.
Waarschijnlijk omdat we de zaken beter kunnen relativeren en onze horizon wat verder weg ligt.
Dat moet ook wel met een Panhard als liefhebberij.
Echt normaal zijn we dus niet, meer zeg maar in de categorie "prettig gestoord".

Hoe loop je zoiets op?
Daar zijn de wetenschappers het nog niet over eens.
De ene partij denkt dat het ergens in onze genen ligt, de andere dat het een gevolg van een soort trauma moet zijn.
Zelf heb ik een behoorlijk gelukkige jeugd gehad, bij mijn weten geen trauma's opgelopen, dus ik geloof meer in de eerste theorie.
Het ligt aan de genen dus.
Dat betekent dat er ergens in mijn chromosoom een stelletje aminozuren ligt dat mij richting Panhard gestuurd heeft.

Hoe kan dat? Hoe kunnen die genen een Panhard ontdekken?
Dat moet via de zintuigen gaan, de verbinding tussen onze binnenwereld en de buitenwereld:
Schoonheid is oogstrelend, dus dat is een eerste vereiste.
Geluid moet knetterend opwindend zijn, dat is het tweede.
Reuk is ook heel belangrijk, de geur van benzine en heet metaal.
Maar boven dat alles uit stijgt de intellectuele uitdaging: het beroep dat een concept doet op je verstand, want ons brein is ons belangrijkste zintuig!
De Panhard als concept, de idee van een intelligente auto, zonder vooringenomenheid en openstaand voor alle vernieuwing.

Is dat geen groots idee?

Dat de drang der genen zich al jong kan manifesteren bewijst de foto hieronder. Jullie zien je voorzitter op 3-jarige leeftijd, gezeten in iets waarvan ik de naam vast niet kende, maar wat me toch erg aantrok.
Toch kijk ik niet 100% gelukkig, ik weet dat er nog veel ontbreekt…

Het echte geluk vind je pas in je Panhard!

Frank.

Frankie in Messerschmidt van de dokter

REPLICA

In 2011 zal het 130 geleden zijn dat Ettore Bugatti werd geboren. Ik neem voetstoots aan, dat de dan 113 jaar oude Koninklijke Nederlandsche Automobiel Club op zijn lidmaatschapskaart een Ruska 'Bugatti' zal zetten, nadat ze in 2009 de eigen naam al veranderd heeft in KNRC, Koninklijke Nederlandse Replica-automobielen Club. Waarom denk ik dat?

Omdat dit jaar, het jaar waarin Citroëns Traction Avant 75 jaar wordt, de KNAC meent zijn leden met een niet bestaande automobiel te moeten verblijden, terwijl er onder de grote schare in Nederland aanwezige 'Traction Avant' best een '7' uit 1934 te vinden was geweest, die de lidmaatschapskaart had kunnen sieren. Voor de oorlog heeft Citroën een handvol zescylindercabriolets gemaakt, na de oorlog geen enkele. Wanneer iemand uit Frankrijk een wrak van een Traction Avantzescylindersedan uit 1954 importeert en daar in England een cabriolet-carrosserie voor laat kloppen, dan denk ik daar het mijne van. Ik ben namelijk voor originalteit, maar als het ontstane product bijdraagt aan het geluk van de eigenaar, dan heb ik er vrede mee. Waar ik geen vrede mee heb is dat een serieuze automobielclub, en de KNAC wendt voor dat te zijn, het jubileum van de de 'Traction Avant' meent te moeten vieren met een replica van een niet bestaande cabriolet uit 1954 op de lidmaatschapskaart.

WiBlo

Inhoud

Woord van de voorzitter	2
Replica	3
Redactieraadsels	3
Vam de secretaris	4
RIP	4
Agenda 2009	4
Van de nieuwe secretaris	5
Retromobil	6-7
Ganzenveer	7
Raket met hardtop	8-9
Bolster	9
ACF	10
Vakantie in Panhard	11
Herinneringen sleutelaar	12-13
Corvair lijn	13-14
Panhard miniaturen	15
110 jaar RAI	15
Fehactiviteiten	16-17
ALV	18-19
Panhard in file	20
Remvloeistof	21-22
Aandrijfas	22
Te koop	22

Redactieraadsels

Panhardoil

Een nieuwe redactie vraagt ook om iets nieuws in de Koerier. Die was natuurlijk al perfect zoals hij was, maar je bent jong en je wilt wel eens wat, nietwaar.
Daarom zijn er al diverse plannen, zoals de pen van Wim (er staat al een voorbeeld in dit nummer), de DynaZKookrubriek van Bojo (voorproefje in voorgaand nummer), het miniatuur van Ton en het raadsel van Henk.
Dit laatste houdt een vraag op Panhard-gebied in waar wij zelf geen antwoord op heb kunnen vinden, maar waarvan wij hopen dat iemand van jullie, of meerderen, er hun licht op kunnen laten schijnen.
Het zal meestal een historische vraag zijn, want in de technische kant voelt de meerderheid van de redactie zich minder thuis, maar dit is geen absolute garantie.
Trouwe lezers zullen zich wellicht herinneren dat ik (Henk) een tijdje geleden een stukje over de raadselachtige Amerikaanse Panhard-vrachtwagens heb gepubliceerd, die niets met de Société Panhard et Levassor gemeen hadden behalve hun naam. Die kwamen er behoorlijk bekaaid vanaf, kunnen we achteraf wel stellen. De Franse haan kraaide victorie, en de naamsverandering was daar.
Iets dergelijks schijnt zich ook in binnen dit nieuwe raadsel afgespeeld te hebben.
De naaststaande advertentie verwijst naar een oliemerk dat wij kennen maar ook niet kennen.
In de dertiger jaren schijnt zich hier ook weer een juridisch gevecht tussen onze geliefde firma en haar "belager" voorgedaan te hebben. Er is jurisprudentie, maar die is niet zo makkelijk toegankelijk. Toch zouden we graag van de hoed en de rand weten.
De redactie nodigt jullie daarom uit om hier een verhelderend licht op te werpen. Wanneer dit licht bestaat uit een publicerenswaardig stuk(je) zijn we zelfs bereid om hier een prijsje aan te verbinden, uit te reiken op de naastvolgende praatavond. Het stuk(je) dient dan uiteraard wel aan onze kwaliteitsnormen te voldoen, die nergens gepubliceerd zijn, maar die voor zichzelf spreken als jullie de onderliggende Koerier bestuderen.

En sorry Joseph, jouw ganzenveer kon ik pas plaatsen na behandeling als foto. Als ik de cursus "tabel" had gelopen was het mooier geweest. Nu is dat me nog een raadsel. Raadsel is ook nog aan wie je de ganzenveer doorgeeft! Wil je dat nog even bekendmaken?

Namens de redactie

Henk Ottevangers

Van de secretaris.....

Pfff……., dat was een druk maar vooral een geweldig leuk jaar 2008.

Erg veel werk gehad met het verwerken van de "papierstroom" van Rol Duc, alwaar wij tijdens het RASSEMBLEMENT INTERNATIONAL 2008 ons 40 jarig lustrum hebben gevierd, samen met al onze buitenlandse gasten.
Rob de betalingen registrerend, doorsturen naar mij en dan kon ik de bevestigingen al of niet vertaald door Frank uitprinten en samen met het programma etc. versturen naar de deelnemers. De een kwam het hele weekend, de ander maar een dag en een derde twee dagen. Dat alles is zonder veel fouten gladjes en soepel verlopen.
Nadien hebben wij veel dankbetuigingen ontvangen via E-mail en telefoon voor dit geweldig feest. Ik vond het alleen jammer, dat er naar verhouding zo weinig eigen leden aanwezig waren want die hebben heel wat gemist!
Dan wil ik nu mijn laatste verzoek in de functie als secretaris, richten aan alle leden die dat inmiddels nog niet hebben gedaan, om ons hun E-mail adres te sturen en een betalingsmachtiging te verstrekken voor het innen van de contributie.
Na drie jaar met veel plezier het secretariaat te hebben beheerd, ga ik mij nu bezighouden met de beslommeringen van de redactie als hoofdredacteur.
Samen met de andere leden van ons redactieteam, gaan we proberen om de Koeriers van de komende tijd, goed gevuld met nuttige en leuke informatie op tijd bij jullie op de deurmat te doen ploffen.

Bonjour amis,

Frans van Thor.

RIP

Rijden In Panhards naar Montélimar

Voor de reis naar Montelimar kan je natuurlijk alleen rijden, maar we willen ook de gelegenheid bieden in kleine groepjes te rijden. Dat is handig bij pech bijvoorbeeld. En verder kan je met doorrijden het in 1 dag doen, maar het is vakantie dus waarom zouden we?
Idee is om in twee dagen er heen te rijden maar wel over de peage (heel veel sneller en veiliger). Woensdag weg. Afhankelijk van de belangstelling rijden we dan in een of twee groepjes. Het ene groepje rijdt de route Antwerpen Brussel Namen Luxemburg Metz Nancy Dijon Lyon. Zeg maar langs de oostkant. Daar kunnen eventueel mensen van de Panhardclub Duitsland meerijden. Het twee groepje gaat over Antwerpen Lille Parijs Lyon en neemt onderweg Joel Brunel mee. Het eerste groepje zal donderdagavond ergens bij Dijon een hotel moeten zoeken, de tweede groep in de buurt van Auxerre. Dan zijn we vrijdag eind van de middag relaxed in Montelimar. Belangrijk is dat iedereen een werkende GSM heeft en dat iedereen elkaars nummers heeft. Wanneer je wilt meerijden, graag opgeven met GSM nummer en auto/kleur/kenteken bij ondergetekende

peter drijver
peter@scala-architecten.nl

O ja, in een kolonne rijden is soms wel leuk (langs een vol strand) en bij saaie stukken peage (goed voor het uitzicht). In steden met veel verkeer en stoplichten is het hopeloos om eindeloos op elkaar te gaan wachten. Dat doen we daar dus niet.

VERZAMELEN!!!

Agenda 2009

Voor een uitgebreider weergave:
Zie www.panhardclub.nl

** 22 maart 2009:
Oldtimershow Valkenswaard
Email: classicevents@live.nl
Telefoon: 06-42493060 (Sophie)

** 5 april 2009:
Voorjaarsrit
Wordt georganiseerd door
Chris Dumoulin en Denis Boon

** 2 en 3 mei:
CitroMobile (Utrecht)
"15 Jaar CitroMobile: Le Choix d'Erik."

** 9 mei 2009:
Technische middag bij Peter Breed
Voorbereiding op de rit naar Montélimar

** 29, 30 en 31 mei (Pinksterweekend):
20e Rassemblement Panhard International

** 4 september 2009:
Praatavond
Presentatie over de restauratie van een Sans-Soupapes.
Frans van Thor vertelt.

** 20 september 2009:
Najaarsrit
Remco van der Meulen organiseert een rit in Frieslân.

** 20 november 2009:
Praatavond
Presentatie over de restauratie van een Dyna X 86 uit 1950.
Rob van der Rol vertelt.

Van de nieuwe secretaris

En dan ben je ineens secretaris……..

Na een flink aantal jaren en met redelijk succes bouwvakker in mijn eigen huis te hebben gespeeld, was er in de zomer van 2004 weer tijd voor wat anders. En dat had echt van alles kunnen zijn. Een beetje regenachtige vakantieweek in de Corrèze bracht onverwachte invulling voor de overmaat aan vrije tijd. Tijdens een rondritje in de buurt van Segur le Chateau , `t regende dus je moet wat, ontdekte ik bij een verlaten boerderij een klein blauw autootje helemaal overwoekerd door bramen.

"Ik moet even kijken hoor" zei ik tegen mijn lief. Het geval was zo overgroeid dat niet te zien was wat het merk was.
Internet bood later uitkomst. Het leek het meest op een Panhard X86. Toen ik dat eenmaal wist nam de verrassing alleen maar toe, een twee cylinder, een aluminium koets -dat verklaarde het ontbreken van roest- een autootje dat ook nog aardig mee kon komen in het verkeer van de jaren vijftig, wel bijzonder dus.
Maar wilde ik weer wat met oude auto`s ? Dat was leuk toen ik jaren geleden studeerde, maar nu?
Een week later kriebelde het nog steeds. Terug dus naar de Corrèzee en op zoek naar de eigenaar. Dat bleek een "garagist en retraite" te zijn. Op het terrein bij de boerderij stond nog een hele sortering oude zooi, Renaults 4cv, lelijke eenden, een Mercedes 190 , een Simca 1000 , restanten van een Delahaye en nog wat oude vrachtwagentjes. Maar natuurlijk moest ik de Panhard meenemen naar Nederland, er mankeerde eigenlijk niets aan , `t was een kwestie van een accu en wat benzine. Nee, het was echt iets bijzonders.
Verkocht, ja in alle opzichten, ophalen dus en beginnen. Verstandig? Tsja……
Ik wist eigenlijk niets van Panhard. Toen je ze nog wel in het verkeer zag noemde ik ze altijd (oneerbiedig zou ik nu moeten zeggen) "bonbondozen met weeë kleurtjes voor meisjes". Geen ouders, grootouders, ooms of tantes, laat staan vrienden die in mijn omgeving ooit met zo'n ding gereden hebben. Ik wist dus echt niet waar ik aan begon en toch groeit er sinds de zomer van 2004 langzaam genegenheid tussen mij en mijn bosnimf Dyna. Het is niet de vorm die me ontroert; het zijn meer de leuke kleine technische en practische oplossingen die me verbazen. Wie bedenkt er nou dat de arm voor de bediening van de koppeling van aluminium moet zijn en die voor de rem van ijzer?

Ik vind Dyna eigenlijk wel een beetje een ouderwetse keukenmeidennaam. Zoiets van: "Dyna, de koffie met cognac mag naar de studeerkamer van meneer……".

Zoals je merkt ,ik val nog niet helemaal samen met het merk Panhard, het is nog niet mijn hartstocht maar het begint te komen. Goed, hoever ben ik onder hand met mijn bosvondst uit 1951? Het zal velen bekend in de oren klinken- nog niet zo heel erg ver. Het chassis, de wielophanging en de remmen zijn weer als nieuw, de rest ligt op zolder te wachten
op een schone toekomst
Is er een verdere planning? Nee, maar het zou wel heel leuk zijn als dit jaar motor en versnellingsbak weer werkend op hun plaats zitten en mijn Franse Dyna (hier klinkt toch al bewogenheid nietwaar?) langzaam haar mobiliteit terugkrijgt.
Waar blijft de plaats van de Panhardclub in dit geheel? Ik ben in de loop van 2004 lid geworden toen ik ontdekt had dat er zoiets als een club bestond en ik laaf mij sindsdien op clubavonden aan de daar vrij rondlopende kennis. Ik ben daarbij duidelijk teveel in het oog gelopen want ik ben nu "verkozen" tot secretaris van de Panhardclub.
Van deze nieuwe rol ga ik nu gelijk gebruik maken. Ik heb namelijk een paar wensen die mijn zegenrijke secretariaatswerk nog effectiever kunnen maken, daar komen ze:

Ga je verhuizen of ben je kortelings verhuisd en weten wij dat niet: meldt het even via secretaris@ panhardclub.nl. Dan krijg je de Koerier en andere mededelingen op het goede adres.Jij hebt een emailadres en wij hebben dat nog niet. Dat is niet eerlijk… Maak je adres even aan ons bekend. Hoe ? - Stuur je nieuwe secretaris even een felicitatie met zijn wel zeer voorname functie. Echt je kunt het. (secretaris@panhardclub.nl)Verras de penningmeester. Maak zijn laatste jaar tot een feest. Stuur Rob van der Rol een incassomachtiging voor het innen van jouw contributie. Daar wordt hij heel blij van.
Joep Hocks,
secretaris@ panhardclub.nl

RetroMobile

Op de maandag na de Fédérationvergadering zijn we naar RetroMobile gegaan. De Fédération was zo vriendelijk om, als steeds, kaartjes voor deze beurs uit te delen.
Dus brachten we maandagochtend een bezoek 's ochtends aan het Hôtel de Ville voor de tentoonstelling over de dichter, schrijver en cineast Jaques Prévert, er zijn immers andere dingen op aarde dan alleen auto's. Na de lunch gingen we richting Porte de Versailles.

Dat bezoek begint altijd met een rondgang langs de Panhard stands. Vaak blijft het daarbij.

Vrijwel meteen kwamen we het winkeltje van Joël Brunel tegen, waar ik altijd vrij lang blijf plakken… Onderwerp was onder andere ook de onderdelenbeurs op het komende festijn in Montélimar: Ik moest maar eens met Favarel gaan praten vond Joël. Maar dat was ik al van plan.

De belangrijkste Panhard stand is zoals altijd die van de Dynamic Club.

Veel vrienden en kennissen daar, handenschudden en kussen en dan aan de Champagne.
De stand staat dit jaar geheel in het teken van de PL17 die 50 jaar geleden uitkwam.

Een prachtige opstelling met de twee eerste PL17's die als een publiciteitstunt met een Bristol Freighter, (een vrachtvliegtuig met een snuit die prachtig openklapt en waardoor de PL17's naar buiten konden rijden) heel Frankrijk werden rondgevlogen!
Eén van die twee, een rode PL17 Tigre, met zo'n magnifiek tijgervelleninterieur, is wel de meest spectaculaire Panhard van na de oorlog. Ook staat daar weer het draaiende, opengewerkte PL17 motorblok en er word een video vertoond met die Bristol Freighter die zijn PL17's loslaat: Prachtig!
Vice-Président Jean Favarel is er nog niet dus ik spreek af later die middag terug te komen, er moet nog veel besproken worden over het programma van het komende Rassemblement International Panhard in Montélimar.

Op de stand van de Amicale DB staat dit jaar een Citroën, nou ja een soort Citroën dan: de DB-2. Deze racewagen, de tweede die DB gebouwd heeft, was oorspronkelijk een coupé, speciaal op maat gemaakt voor Charles Deutsch. Charles was echter maar een klein manneke en een latere eigenaar heeft het dat eraf gezaagd omdat hij er anders niet in paste…

De auto stamt uit 1939.
DB ging vanaf 1949 race- en sportwagens bouwen met Panhard techniek omdat Citroën erg moeilijk deed en ze er haast nooit mee wonnen. Dat werd met Panhard techniek wel anders!

Dan verder op zoek naar de stand van de Fan Club, die staat altijd een eind verderop. Hier worden we weer hartelijk ontvangen door Léonce Dreux. Er staat –natuurlijk- deze keer een PL17, maar nu een zwarte, één van de allereerste PL17's. Deze is van juli 1959, een Grand Standing met alle opties: Radio, "Sièges séparés couchette" en Coupleur Jaeger.

We staan wat met Léonce te praten over het afgelopen en het komende Rassemblement International Panhard als er een grijsharig mannetje voorbij loopt. Léonce zet grote ogen op en vraagt aan zijn vriend: "Is dat niet Hugues Aufray?" Volgens die vriend wel. "Jullie kennen zeker Hugues Aufray toch?" Nou sorry, maar nog nooit van gehoord. Maar dat schijnt dus een beroemde Franse chansonnier te zijn (geweest). Léonce kwijlt haast. Zijn zoontje is ook gek op Hugues Aufray, maar Léonce durft niet te vragen of Hugues met hem op de stand van zijn club op de foto wil.
Nu moet ik even melden dat Ilona inmiddels al wat Champagne op had. Zij stapt onvervaard op Hugues af en sleept hem naar de stand. Ik zeg waar hij en Léonce moeten staan en neem vlug wat foto's.

Hugues druipt snel af (hij wordt, schijnt het voordurend om foto's gevraagd) maar laat nog wel even vallen dat hij vroeger nog een Junior gehad heeft.

Ik kijk ook altijd even rond bij de stands van de Citroën Clubs. En wat zie ik daar op de stand van de Idéale DS FRANCE? Mijn eigen oude DS19 uit 1957 die ik een paar jaar geleden heb verkocht! We worden meteen hartelijk ontvangen door de Président van die Franse DS club, André Monteillet, die meteen foto's laat maken van Ilona en mij bij de DS voor hun clubblad. En dat zullen ze me ook opsturen.

Nu maar eens terug naar de Dynamic Club.

Jean Favarel is weer present en we worden

weer omhelsd. Daar praten we lange tijd over het programma voor het evenement in Montélimar. Dat is nog een heel gepuzzel.

Jean heeft de organisatie voor dit evenement overgenomen van Pierre Chapouan, die met gezondheidsproblemen kampt. Maar Jean

wil ook veel veranderen, lees verbeteren, in het programma. Een lastig punt is een tijd en een plek te vinden voor de onderdelenbeurs, vooral belangrijk voor de buitenlandse bezoekers.
Als Brunel voorbij loopt roep ik hem erbij. Met z'n drieën komen we er wel uit blijkt.

Maar dan blijkt het inmiddels alweer zo laat te zijn dat we ervandoor moeten, dus behalve de Panhards weinig tijd gehad voor iets anders op RetroMobile… zoals haast steeds.

Maar volgend jaar ga ik weer.

Uw Onschatbare Panhard.

In de kiosken ligt weer de jaarlijkse uitgave van de Onschatbare Klassieker voor 2009, met getaxeerde waarden in 5 categorieën. Sinds een paar jaar worden deze 5 categorieën onderscheiden: A: excellent, in winnende concours staat, met historie, origineel, eventueel gerestaureerd volgens fabrieksspecificaties. B. goed tot excellent, geen afwijkingen, goede technische staat, wat lichte gebruikssporen. C. weer wat minder, enz..tot E. een incompleet wrak, dat met moeite nog op te knappen is.

In 2005 werden deze 5 categorieën ook al onderscheiden, misschien ook al eerder, dat weet ik niet, maar in 2000 werden er nog drie categorieën onderscheiden. De beste hiervan, toen de C-categorie geheten, kan men nu het best vergelijken met de huidige B-groep, en werd toen uiteraard nog vermeld in guldens.

Onderstaand maak ik een vergelijking van de jaren 2000, 2005 en 2009, waarbij ik voor het gemak alleen de A en de B prijzen vermeld. Ik had nog een boek van 1997 liggen, maar de waarden toen verschilden nagenoeg niet van die van 2000.

	2000-cat.C in fl.	2005-A in Euro	2005-B in Euro	2009-A in Euro	2009-B in Euro
Dyna X120'50-'53	20.000	11.000	8.200	16.000	11.000
Dyna Junior'50-'54	30.000	15.000	13.500	19.000	15.000
Dyna X120cabrio'52-'56	27.000	14.500	13.000	30.000	25.000
DynaZ-1 '54-'55	14.000	9.900	7.800	16.000	9.500
DynaZ-12 '55-'59	14.000	9.500	6.900	14.000	9.500
DynaZ cabrio'57-'59	28.000	17.500	13.100	32.000	21.000
PL-17 '59-'64	14.000	10.200	7.500	15.000	10.000
PL-17 cabrio '59-'65	38.000	27.500	22.500	42.000	34.000
Panhard CD '62-'64	33.000	20.500	15.900	37.000	24.000
24CT '63-'67	15.000	13.900	9.800	20.000	15.000
24BT '65-'67	15.000	11.900	9.200	18.000	14.000
DB GT '59-'61	25.000	11.200	7.900	18.000	11.000
DB cabrio LeMans '60	22.500	11.300	9.800	19.000	11.000

Men ziet, dat de B-prijzen van 2005 nauwelijks verschillen van de beste/vergelijkbare categorie van 2000: vreemd eigenlijk, want dat zag je niet bij de reeks van andere artikelen, waarbij de europrijs snel gelijk werd aan de vroegere guldenprijs. Of ligt de vroegere C-categorie een beetje tussen de huidige A en B categorie in, dan is er toch een lichte stijging.

Maar dan het jaar 2009: geen kredietcrisis voor Panhard! In de laatste 4 jaar gaan de prijzen omhoog met 10% per jaar: wat je "andere" auto afschrijft, dat verdient Panhard voor je terug. Geen veiliger bank, dan een droge garage: pers er zoveel mogelijk Panhards in!

Alle reden dus om je Dyna goed te onderhouden, maar ook alle reden, om de verzekeringstaxatie eens te bekijken!

Panhard wordt een steeds zeldzamere auto: de X-modellen worden al geinventariseerd door Bernard Vermeijlen, alsof het dure schilderijen zijn, de latere modellen zullen straks zeker volgen. Wees er zuinig op: ze blijken het waard te zijn.

De beste wensen voor 2009.
Joseph Janssen

Raket met hardtop

Van onze speciale verslaggever

Hoe een frans hardtopje een reis van 5000 km door Europa maakte en tenslotte de - Missile-gemeenschap verblijdde met een wonderbaarlijke vermenigvuldiging en bovendien een verbroedering teweeg-bracht tussen de stammen der Deebeejers en de Djetters.

Een publiciteitsfoto uit 1964

Alain's hardtop

In de zomer van 2003 was ik op bezoek bij meneer Alain Madelaine in Orange om zijn mooie René Bonnet Missile te bewonderen. (Voor de niet ingewijden: dit is geen Panhard, zoals u al vermoedt; en heeft zelfs geen Panhardmotor, maar eentje van Renault. Maar natuurlijk heel interessant als het bastaardbroertje van de DB Le Mans). Ikzelf was toen net begonnen mijn eigen Missile geheel te ontmantelen voor de onvermijdelijke restauratie, en Alain –nog in het pre--digitale tijdperk- had me per brief nuttige adviezen gestuurd. Onder een glas wijn in de tuin vroeg ik of hij ook het mooie hardtopje kende dat destijds leverbaar was. Mijn gastheer bleek er een in de garage te hebben staan, een kaal exemplaar zonder achterruit, dat hij niet gebruikte. Ik liet me ontvallen dat er een mal gemaakt zou kunnen worden, voor het maken van een kopie voor mijn eigen Missile. Er is namelijk niet aan te komen. Alain zegde meteen ruimhartig toe dat ik zijn exemplaar zou mogen meenemen als het ooit zover kwam.

De koets vertrekt naar Polen

Het koetswerk van mijn eigen Missile werd de zomer daarop meegenomen door een Poolse restaurateur, Marcin Kolczyk, die me was aanbevolen door vrienden van de R16 club in Tilburg. De hele bende polyester koetsonderdelen werd in een klein open bakkie geperst achter een Nissan jeep voor een tocht van 1500 km naar zuidwest Polen. Ik heb die nacht niet rustig geslapen, dromend van verloren portieren en kofferdeksels rondslingerend langs de Duitse Autobahnen. Maar een half jaar later stond Marcin glunderend voor mijn deur met een prachtige koets, extra verdikt en verstevigd, in glanzend lichtblauw metallic. Met dit formidabele resultaat heb ik hem meteen maar de Hardtop Vraag gesteld, die natuurlijk positief werd beantwoord. Polen kunnen alles.

Zomer 2006 weer op bezoek bij Alain, die zonder aarzelen, "in goed vertrouwen", mij het kleinood mee gaf, klasse hoor! Het ding paste werkelijk precies op de achterbank van de Avantime. Allemaal Matra natuurlijk….

Een prijs wilde Marcin pas afspreken als er een klein serietje van 5 hardtops zou worden afgenomen. Dus contact gezocht met de franse clubs waar we deze auto's kunnen verwachten: de Amicale DB en de club Jet/ Djet, die ook een aantal Missiles in de club heeft. Roland Roy, president van de Amicale, bleek juist een épave Missile, t.z.t. voor vrouwlief, te hebben gekocht en dan is een hardtop natuurlijk onmisbaar. Marc Perrier, in de jaren zestig nota bene spuiter bij de Automobiles René Bonnet, was bezig aan een restauratie. Ook in de Djetgemeenschap was belangstelling; ik had al een tijd contact met Reynald Crosne uit Toulouse, die ook een prachtige Djet heeft, en die ook een Missile restaureert, en die wist ook weer iemand, zodat we 5 hardtops konden bestellen.

Bij een volgend bezoek van Marcin aan Nederland, voorjaar 2007 verdween de hardtop richting Polen, alwaar hij het werk overigens weer uitbesteedde aan een carrosseriefabriek. Even werd het lastig toen de franse liefhebbers niet via internet bleken te betalen en ik allerlei cheques kreeg toegestuurd, waarvoor de Postbank zomaar 14 euro in rekening brengt. Hoogtepunt was een cheque die niet ondertekend was: men boekt 17 euro af en je krijgt geen cent. Dat schiet niet op…. Gelukkig waren de fransen uiteindelijk niet te beroerd om alle kosten te vergoeden, maar de aanbetalingen waren vrijwel gelijk met de eindafrekening binnen…. Op het allerlaatste moment kwanen er nog 3 extra franse inschrijvingen, zodat hardtops moesten worden bijbesteld.
Marcin dook tenslotte met 8 exemplaren in Eindhoven op. En ze zagen er keurig uit! Het draaide tenslotte uit op 570 euri per stuk. Maar nu moesten er nog 7 exemplaren over heel Frankrijk worden verdeeld, en moest het origineel terug naar Orange.

De René Bonnet Missile Hardtop Club

Wagen volgeladen

Hoeveel hardtops passen er in een Espace? Juist, precies 7 plus het origineel! Ik maakte een afspraak op 27 december 2007 in Senlis, waar ik uit de koffer van een geleende Espace kon gaan uitdelen. Een paar kopers waren direct hierheen gereden; de rest ging mee met Roland en Marc. Ter plaatse werd de René Bonnet Missile Hardtop Club opgericht. Roland maakte weer een afspraak met Reynald Crosne, een Djetter uit Toulouse, die uiteindelijk ook het origineel weer bij Alain Madelaine bezorgde, met als dank een mooi boek over Montlhéry.
Samen bespraken zij de wonderlijke reis en vermenigvuldiging van dat ene blauwe hardtopje, en complimenteerden zij de organisator en de producent van de dakjes. Roland heeft de Missile ondertussen doorverkocht, toch iets teveel werk. De mijne vordert gestaag (maar te langzaam natuurlijk); ik hoop dit jaar te gaan rijden.
Wat een heerlijke avonturen, toch?

Eind goed, al goed

Jaap Margry

Bolster

De eerste gedachte, die bij me opkomt als ik de woorden bloody mary hoor is: O ja, dat drankje, dat mengsel van hoofdzakelijk wodka en tomatensap. Maar er is nog een andere Bloody Mary, een oorspronkelijk rond een V2-JAP-motor van voor 1914, door twee Britse schooljongens van hun zakgeld in 1929 inelkaar geknutseld autootje. Zonder tekeningen wel te verstaan.

John Bolster in Bloody Mary

Later gebruikten ze een modernere JAP-motor en gingen de broers John en Richard Bolster met hun eigenbouw racen en in 1934 kreeg Bloody Mary zelfs twee in de lengte achterelkaar geplaatse JAP- motoren en was zeer succesrijk in de in Engeland populaire hill climbs.

John Bolster werd een bekend autojournalist en schreef in Autosport (Britains Motor Sporting Weekly) van 16 augustus 1961 een enthousiaste roadtest van de PL 17, waarvan ik het begin begin vanwege de authenticiteit maar onvertaald laat.
Theres something about French girls so my friends tell me. Similarly, French cars have an attraction that is difficult to p[ut into words. as every French girl differs completely from her delightful little sisters, so the voiture française is an entirely individual creation, but they all have a fitness for purpose which is approached by the products of no other nation.
Of all the French cars, certainly the most Gallic is the Panhard. For a start it has only two cylinders, but its flat-twin engine is much more expensive top construct than the "small four" of commerce. It has been chosen for two very good reasons, and the first of these is its entire lack of fuss. At high cruising speeds a little four-cylinder engine buzzes unashamedly, which soon tires the passengers. Two big cylinders, beautifully balanced, give a restful cruising speed that fairly swallows the miles. Such a unit is also fundamentally efficient and has less friction than a "multi". This means low fuel consumption, and that is something close to the Frenchman's heart." Bolster klokte de "Tigre" op het circuit van Monthléry op iets meer dan 136 km/u en veronderstelde dat de auto op de weg bijna 145 km/u zou kunnen halen en vond dat een enorme snelheid voor een 850cc motor in zo'n grote auto en vervolgde: "The "Tigre" demands plenty of use of the column-mounted gear lever, and as the change is not easiest, the car is best suited to the enthousiastic type of driver". Bolster had het idee dat de auto in handen van een ervaren chauffeur beter tot zijn recht kwam en dat onderhoud door de grote toegankelijkheid van de motor voortreffelijk was en eindigde zijn roadtest met de opmerking dat vooral mensen, die op zoek waren naar een auto die anders was, aan hun trekken kwamen.
WiBlo.

Bolster met de nietige Dyna-Panhard Junior die, mits opgevoerd, goed was voor 90 mph!
Inzet: JVB in een Panhard uit een andere periode: de Grand Prix wagen uit 1908

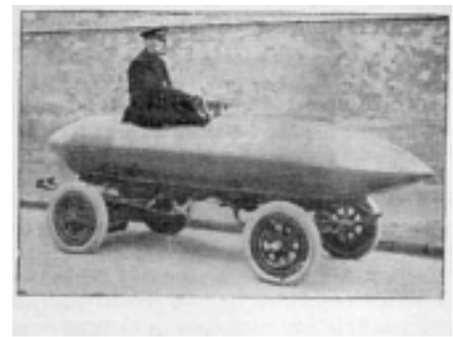
ACF

Tweede internationale automobieltentoonstelling van de Automobile Club de France

Laten we dit summiere verslag beginnen met de opsomming van enkele pogingen die interessant zijn vanwege hun vernuftigheid, alhoewel ze in de praktijk waarschijnlijk zullen tegenvallen.
Allereerst de stoomvrachtwagen van **Piat**: die heeft een gelede remschoen, welke aangrijpt op de verticale diameter van het achterwiel, en waarvan de geledingen zo geplaatst zijn dat remmen vooruit even goed gaat als achteruit, terwijl het lossen van de schoen ook makkelijk gaat. Voor de rest heeft deze wagen nog een aantal gebreken waarvan we hopen dat de constructeurs deze in de loop van de tijd kunnen verhelpen.
Dan de halfopen wagen van **Vedovelli**, waarvan we niet de indruk hebben dat men er echt veilig mee kan rijden, alhoewel de wijze van besturing, namelijk door bediening van het differentieel op de achterwielen, wel zeer ingenieus in elkaar steekt.
Op de stands van de bekende grote constructeurs, **Dietrich, Mors, Peugeot, Delahaye, Bollée, Jeauteaud, Decauville, Clement** etc. hebben we, behoudens wat verbeteringen aan de bekende modellen, niets van wezenlijk belang kunnen ontdekken.
Wel nieuw zijn twee kleine wagentjes van **De Dion**, met watergekoelde 3 pk motoren: een ongeveerde versie en een veel comfortabeler rondom geveerde variant. Deze trokken veel publiek.
Het **Darracq**-wagentje uit de **Perfecta**-fabrieken heeft behalve een zeer luxe carrosserie een heel licht chassis, voortbewogen door een **Bollée**-motor middels een riemoverbrenging en een schitterend versnellingssysteem.
Nog kleiner is de **Gladiator** met zijn **Aster**-motor, die dank zij zijn waterkoeling zonder problemen achterin geplaatst kon worden; dit in tegenstelling tot een hele reeks concurrenten, die de motoren ook achterin hebben, maar die luchtgekoeld zijn, met alle nare gevolgen van een uit dit oogpunt ongelukkige plaatsing.

Te midden van zijn bekende typen presenteert het huis **Panhard** een zeer licht toerwagentje voorzien van een voortrein die geheel vrij om een cardanische as kan draaien, zodat schokken die de voortrein van wat voor obstakel dan ook ondervindt niet worden doorgegeven naar de rest van de wagen. We moeten dit karretje echter wel zien als aardig speelgoed, en niet als een volwaardige reiswagen.
Tegelijkertijd is op de Panhardstand ook een kleine, door een petroleummotor voortbewogen locomotief voor smalspoor te zien, en een handkar die een makkelijk verplaatsbare elektriciteitsopwekking mogelijk maakt. De dynamo erop wordt aangedreven door een motor van het type **Phénix** via een meervoudige overbrenging die het gebruik van een zo klein mogelijke dynamo mogelijk maakt.
Een auto van **Pieper** uit Luik vormt de schakel tussen petroleum- en elektrische wagens. Deze auto heeft een niet zo sterke petroleummotor met een klein hulpvliegwiel, en op de aandrijfas een dynamo die het hoofdvliegwiel vormt. Achter de dynamo bevindt zich de voor petroleumwagens normale versnellingsbak die het differentieel op de achteras aandrijft. Een batterij accu's onder de stoel van de bestuurder zorgt voor de energieregeling. Het bijzondere van deze wagen is dat de petroleummotor altijd op volle toeren, en dus zo economisch mogelijk, draait. Wanneer het voor de voortbeweging benodigde vermogen vermindert neigt de motor ertoe om op hol te slaan. Op dat moment fungeert de dynamo als generator en laadt de accu's op. Is er daarentegen behoefte aan extra vermogen, bijvoorbeeld bij hellingen of wegrijden, dan gaat de motor naar een lager toerental, waarop de accu's zich automatisch over de dynamo gaan ontladen die daardoor een elektromotor wordt en de petroleummotor ondersteunt. Het toerental van de dynamo bepaalt welke kant de stroom op wordt gestuurd.

Op de stand van **Jenatzy** staat naast de zware vrachtwagen die wel 1700 kg nuttige last kan vervoeren de motor tentoongesteld die in de *Jamais contente*, de houder van het huidige wereldsnelheidsrecord, was gemonteerd. Deze motor stelde dit jaar de torpedovormige auto met de kleine, robuuste wielen (om de grote krachten die optreden



bij het afremmen vanaf dergelijke exorbitante snelheden beter op te kunnen vangen) in staat om de kilometer met vliegende start af te leggen met een snelheid van **ruim 105 km/uur**.
Tenslotte stellen **Amiot et Peneau** hun straatveegsysteem tentoon, waarmee in het vervolg de straten van Parijs geveegd kunnen worden zonder stof op te wervelen. Hiertoe wordt onder hoge druk een watergordijn verneveld voor de borstels uit. Op deze manier wordt slechts weinig water gebruikt en behoeven de brandkranen, die in het verleden zo dikwijls de mooie Parijse straten in moerassen veranderden, niet meer voor straatvegen misbruikt te worden.

P. Bardy

Bron: Le mois scientifique et industriel nr. 2, juli 1899
Vertaling en bewerking : Henk Ottevangers

De vakantie in mijn eerste Panhard

Destijds, (zie foto) ik praat nu over het jaar 1966, waren wij met onze PL-17 op weg naar Spanje gegaan.
Rijdend op secondaire wegen zakten wij via België af richting Frankrijk, onderweg pau-

zerend op leuke plekjes die we pass eerden.
Voordien had ik op het thuisfront de PL 17 goed onderhanden genomen voor deze reis, met de kennis van zaken die ik toen in huis had en dat was van uit de huidige situatie gezien, niet zo erg veel, laten we maar rustig zeggen, erg weinig, TE WEINIG naar later zou blijken. Maar goed, ik had alle vertrouwen in de PL en we zijn vol goede moed vertrokken met mooi weer en weinig geld, maar **met** een reis-en kredietbrief van de ANWB.
Al een hele tijd zat ik tijdens het rijden naar een irritant rinkeltje uit het vooronder te luisteren. Hij "pingelt"dacht ik in eerste instantie, maar pingelen doet hij alleen als je gas geeft dacht ik toen en deze rinkel was constant, heel zacht maar toch……Gestopt en onder de motorkap met het koppie, maar niks te vinden. Weer verder gereden, maar nog steeds……..Weer gestopt, koppie onder de kap, gas geven, luisteren……, niets! Weer verder gereden, maar nog steeds dat rinkeltje. Ik boog mij onder het rijden naar voren, zowat met m'n kop onder het stuur, hetgeen tot gevolg had dat de route die we volgden, onnodig lang werd door het slingeren over de weg. "Kijk nu toch uit" schreeuwde Ada ineens, "wat ben nu je in godsnaam aan het doen, heb je soms last van likdoorns?" "Ik hoor iets", zei ik. "Ja", zei Ada, "daar heb ik ook last van als ik zo ga zitten als jij nu". "Ha, ha, leuk hoor", antwoorde ik geïrriteerd, "ik hoor echt iets!" "Ja hoor dat zal best", gaf ze ten antwoord, "zet de radio maar, aan dan hoor je weer eens wat anders". Dat was eigenlijk niet eens zo'n slecht idee, gaf wat afleiding van het probleem. Echter bij de eerstvolgende pleisterplaats, kon ik niet nalaten weer in het "vooronder" te duiken en wat aan de ontsteking te veranderen. Dat had ik dus nooit moeten doen, dom, dom en nog eens dom!
Rijdend op de grote weg dacht ik aanvankelijk dat de motor beter liep, totdat ik een vastloper hoorde aankomen. Ik kon helemaal vastlopen maar net voorkomen en ben toen onder het uiten van diverse onwelvoeglijkheden en het aanspreken van een hooggeplaatst persoon, aan de kant gegaan om de schade te onderzoeken. Er bleek nu echt een rot geluid in te zitten, vreetplek op de cilinderwand dus, als gevolg van de bijna vastloper. Wat een ellende en dat alleen maar door een onberedeneerde actie eerder op de dag. Maar ja , gedane zaken nemen nu eenmaal geen keer zoals we weten, dus goede raad is duur, zoals we ook weten. "Sjaaa……" zei ik tegen Ada, "we zullen een Panhard dealer moeten zoeken we zijn ten slotte in Frankrijk nietwaar?" Die opvatting zou bijzonder naïef blijken te zijn in de praktijk! Ontsteking opnieuw afgesteld en op zoek naar een Garage, aan voorbijgangers vragen waar een Citroendealer was te vinden. Maar in die tijd dachten de Fransen kennelijk dat je maar Frans moest kletsen als je in Frankrijk was, want men deed geen enkele moeite om je te begrijpen. Dat probleem begon "reuzenvormen" aan te nemen en heel langzaam bekroop mij het gevoel dat ik in een verkeerd land terecht was gekomen. Geen sterveling bleek Engels of Duits te verstaan en eigenlijk kreeg ik de indruk dat men het niet WILDE verstaan.
Een agent op de motor verscheen ten tonele en die scheen iets meer toeristisch te zijn ingesteld. Met de weinige Franse woorden die ik van school had onthouden - dat WEINIG was veroorzaakt door ene mijnheer Schaap, een kwal van een leraar Frans uit mijn middelbare schooltijd - kon ik de agent duidelijk maken wat het probleem was. Enigszins onwillig naar mijn mening, tekende de agent een plattegrond op een stukje papier en met die "handleiding" hebben we een Citroengarage kunnen vinden. In een vergelijkbare situatie was, tijdens een vroegere vakantie in Oostenrijk, de agent met zijn motor voor ons uit gereden naar de plek van bestemming, maar ja……., we waren nu dus niet in Oostenrijk helaas.
De aankomst bij de Citroengarage werd gadegeslagen door een meneer in een blauwe stofjas en bij het zien van onze PL trok hij een gezicht als of hij net in iets heel erg vies had gebeten. Hij begon direct zijn handen voor zich heen en weer te bewegen ten afweer onder het uitbrengen van, non Panhard, non Panhard!
Ik probeerde nog een gesprek op gang te brengen, maar nog steeds vies kijkend wees hij op zijn horloge, draaide zich om en beende met grote haast de garage in, de deur achter zich dicht trekkend.
Verbijsterd bleef ik een tijdje naar de gesloten deur staan kijken, toen voelde ik langzaam een ongeremde boosheid opkomen en ik draaide mij om zoekend naar iets……
Ik zag dat Ada in de auto met de deur open, rustig een tomaatje zat te pellen, ze had kennelijk niet in de gaten wat zich hier afspeelde en ze zag ook niet dat de temperatuur van mijn gemoed inmiddels de gevaarzone had bereikt. Ik rende naar de auto en griste de tomaat uit de handen van de verschrikt terugdeinzende Ada. Ik rende terug naar de voorkant van de garage en haalde woest uit. De tomaat kwam met een harde bons op het grote raam terecht, waar hij uiteen spatte, een grote rode en druipende vlek achter latend.
Ik liep terug naar de auto, stapte in en maakte mij haastig uit de voeten, de eventuele komst van de eerder genoemde agent op de motor niet afwachtend. Tierend zat ik achter het stuur, de wegligging van de PL tot het uiterste in de praktijk brengend. Toen mijn vocabulaire was uitgeput en ik even een stilte liet vallen, zei Ada droog: "nou, daar was geen woord FRANS bij en als je nu bent uitgeraasd, zou ik graag willen weten wat er nu eigenlijk aan de hand is".
Na te hebben uitgelegd wat er was gebeurt, zei Ada sussend: "we gaan gewoon naar een andere garage; niks
aan de hand". "Ik ga helemaal niks naar een garage hier in dit snert land" brieste ik. "Wat mankeert er aan dit land" vroeg Ada . "Helemaal niets" zei ik nog steeds boos, "maar er wonen alleen de verkeerde mensen, ik ga hier zo vlug mogelijk vandaan, Italië is het kortste bij, dus gaan we daar naar toe"!
Die beslissing, zou een nieuwe episode inluiden van deze avontuurlijke Panhard reis, maar dat past niet meer in deze Koerier dus dat staat in de volgende te lezen……..
Frans van Thor.

Herinneringen van een sleutelaar

Op een grijze middag parkeer ik de 24 in een uitbreidingswijk van Sliedrecht. Bert Dijkshoorn –een boomlange man met pretogen– ontvangt me hartelijk. Bert heeft jarenlang gewerkt als taxateur van werkplaatsinventarissen maar voor het zover kwam heeft hij bij Eggelmeijer in Rotterdam gewerkt. En Eggelmeijer was toen de importeur van onder meer Panhard.

'Na de ambachtsschool kon ik bij Carlton werken, die was toen dealer van Borgward en Goliath. En toen de chef van de revisieafdeling verkaste naar Eggelmeijer heeft hij me later gevraagd daar ook te komen. Eggelmeijer was aanvankelijk een familiebedrijf en importeerde 'Standard'.

Later werden ze overgenomen door de familie Roks uit Brabant. Ze importeerden toen ik kwam Panhard en ze waren dealer van Hudson en Lancia. Om even de sfeer in ons bedrijf aan te geven: bij ons was Bena de chef van de werkplaats –een italiaan die nog in de fabriek van Lancia had gewerkt. Een Aurelia GT was bij een race zaterdag eens over de kop gegaan: het satelliethuis was kapot en voor het raceweekend hebben we toen het satelliethuis van een auto uit onze showroom geleend. En maandag alles weer teruggezet –dat kon toen nog.
De baas reed in die tijd in de grootste auto die Eggelmeijer had: een Hudson. Maar omdat de auto niet sneller dan 120 reed moesten we eraan sleutelen. De hele automaat hebben we uit elkaar gehaald om te kijken wat er aan scheelde. Bleek dat de baas in '3' reed in plaats van in de 'Drive' stand... '

'Ik werkte bij Eggelmeijer van mei 1954 tot augustus 1956: veel Panhards werden er trouwens niet geleverd.
Een klant schreef zich eind '54 in voor de Rallye de Monte Carlo met een Dyna Z. We hebben die auto geprepareerd met speciale aanpassingen. Een dag voor vertrek liep de motor echter vast. We hebben toen de motor gedemonteerd en zuiger en cylinder vervangen –in de hoop dat het een eenmalig probleem zou zijn. De zuiger hadden we ingesmeerd met grafietvet van Molykote. Alles weer gemonteerd en proefgereden zonder de motor te sparen: het zat goed en het bleef de hele rallye goed.
Een andere klant kwam uit Bloemendaal – hij importeerde Odol mondwater– en had een Panhard Speciaal (racenummer 3) gekocht.
Hij kwam naar Eggelmeijer met het verzoek de motor op te voeren, maar met de middelen die we toen hadden konden we niet zo veel.''We dachten dat als we direct op de cylinder links en rechts een motorfietscarburateur zouden monteren we een veel beter rendement zouden halen. Net als bij de

BMW boxermotoren.

We gebruikten twee Amal carburateurs maar hadden veel problemen met het synchroon afstellen van de twee gas-schuiven. Tijdens het proefdraaien ging het fout met de krukas. De motor hebben we toen gedemonteerd, krukas uitgebouwd en meegenomen naar onze buurman, Ben Maltha die een motorzaak had met een goede werkplaats. Die heeft de krukas uit elkaar gehaald en weer op de juiste wijze in elkaar geperst. Na enig afstelwerk zijn we op een middag naar circuit Zandvoort gereden voor een test. Onderweg nog een controle uitgevoerd: wij reden met de Junior van de zaak.'
De foto's die Bert laat zien tonen een D'Ieteren-Junior (panoramische voorruit, kofferklep, zijruiten enz) en de Dyna 'van Rijswijk' van de zoon van Englebert, de la-

tere importeur van Panhard.

Twee bijzondere Panhards en van de elegante 'van Rijswijk' Dyna zijn maar een paar afbeeldingen bekend!

'Op het circuit bleek er een probleem te zijn met de carburateurs in snel genomen bochten: een van de vlotterkamers kreeg te weinig benzine waardoor de motor in de bochten

inhield. Ik kan me nog goed herinneren dat de eigenaar daar niet blij mee was: als een verwend mannetje liep hij weg...'

'Er waren ook klanten die klaagden over zwevende kleppen bij hoge toerentallen. We verhoogden dan de voorspanning van de lange torsiestaafjes die je op de oude motoren had: het risico van breuk was dan wel veel groter.'
Bij Eggelmeijer ben ik in '56 weggegaan: militaire dienst. Daarna heb ik nog kort in Rotterdam gewerkt bij het Autohotel en ben toen overgestapt naar Englebert –niet voor de Panhards, die zaten toen al bij Citroën maar voor de Caterpillars.'
Bert en zijn vrouw vertellen over de vroege jaren zestig, de raceclubs en evenementen, het gesleutel aan de DAFs 55 en 66 en Gulf als sponsor. De experimenten als de DAF 555 van Jan de Rooij met middenmotor. Sleutelen aan de Lotus. De heuvelklim, de tijden dat autosport nog breed, toegankelijk en gezellig was.
Als taxateur kwam Bert bij veel garages en werkplaatsen over de vloer: zijn practische kennis kwam hem goed van pas. Op een dag trof hij op een ambachtsschool een keurig nette, opengewerkte Panhard cylinder aan. Torsieveren en klepstoters zijn mooi zicht-

baar gemaakt. Het was oud lesmateriaal dat niet meer werd gebruikt en Bert kon niet nalaten te vragen of hij de cylinder mee mocht nemen.

Na al die jaren bij Bert thuis te hebben gestaan is de cylinder nu voor de Panhardclub: een mooi tentoonstellingsobject voor beurzen en stands, een trofee van een man die als knul net uit de ambachtsschool aan Panhards heeft gesleuteld. Voor de club een herinnering aan de sporen die Panhard ook in ons land heeft achtergelaten.
Voor ik wegrijd wil Bert nog even onder motorkap kijken van de 24: ik wijs de foefjes en aanpassingen van Thei Bruls aan en laat de motor stationair draaien. Bert grijnst bij de dubbele ontsteking en oliepomp: komende tijd wil hij nog wel wat meer horen van de Panhardclub!

Peter Drijver

De Corvair-stijl: Panhard, Fiat, NSU ….. en de anderen

De jaren 50 waren in de Verenigde Staten de jaren der zorgeloosheid. De economie liep als een trein, benzine was niet duur, het wegenstelsel was volop in ontwikkeling.
De "full size" auto's werden wel een probleem, met hun hoe langer hoe meer, tot op het krankzinnige af, uitdijende modellen.
Slechts een paar Amerikaanse constructeurs waren tegen de richting van almaar meer ingegaan, zoals Studebaker met zijn zuinige Lark, of AMC met zijn Rambler American. Maar een klein deel van de bevolking had wat minder uit te geven en zocht naar auto's die zuiniger in het gebruik waren. De Europeanen, zoals Volkswagen, Renault en Fiat hadden zich op dit gat in de markt gestort.
Deze buitenlandse wagens hadden bovendien iets exotisch over zich, wat aantrekkelijk was voor een bepaalde jonge clientèle die zich tegen de gevestigde orde wenste af te zetten.
Hun bescheiden afmetingen en bedieningsgemak maakten er ook auto's van die door het vrouwelijk publiek werden geapprecieerd, en ze werden daardoor op veel plaatsen de tweede wagen.
Stukje bij beetje snoepten de Europeanen marktaandeel af. In eerste instantie reageerde General Motors door zijn toevlucht te zoeken in de import vanuit zijn Europese filialen, Vauxhall en Opel. Maar voor de marktleiders werd het toch hoe langer hoe noodzakelijker om met een 100 % Amerikaans product over de brug te komen voordat het te laat was.

Het antwoord van GM

Binnen deze context moet dus de lancering van de Chevrolet Corvair, eind 1959, gezien worden.
Ford deed iets dergelijks met zijn zeer klassieke Falcon, en Chrysler bracht de Plymouth Valiant, met zijn wat verwrongen lijnen.
Het ontwerp van deze laatste twee heeft de automobielhistorie niet merkbaar veranderd, maar de Corvair daarentegen zou gedurende de 60-er jaren zijn invloed blijven uitoefenen, vooral in Europa. Zijn lijnen, van een zeldzame eenvoud in het automobiele landschap van de VS, waren het werk van het team van Bill Mitchell, die Harley J. Earl als hoofd van het ontwerpbureau van GM was opgevolgd.
Een vouw liep zonder onderbreking langs het hele koetswerk, versierd met een chroomstrip, die het silhouet van de auto duidelijk in een onder- en bovendeel verdeelde. De Corvair zag er symmetrisch uit, met een grote kofferruimte voorin en een lange motorkap achterin (pontonmodel). De hoeveelheid glas rondom was aanzienlijk.
De naam Corvair was al gebruikt voor een concept-car, een fastback coupe op basis van de Corvette. Het "Cor" refereerde aan de Corvette, het andere afwijkende model in het Chevrolet-programma, en het "Air" sloeg op de luchtkoeling van het mechaniek. Maar misschien ook wel op de frisse wind die het model deed opwaaien. Of op de stroomlijn die de auto vrijwel zonder luchtweerstand liet voortglijden. Misschien wel een beetje van alle drie!

De invloed op de 24

Panhard leed op dat moment aan bloedarmoede. De enige oplossing was het uitbrengen van een origineel model in een marktsegment dat niet door de voornaamste aandeelhouder bezet werd, met beperkte middelen en weinig geld, want zonder steun van Citroen.
Er was dus geen sprake van het ontwikkelen van een nieuw mechanisch gedeelte.
Maar bij de presentatie van de 24 coupe, op de 24e juni 1963 in Versailles, middenin het rosarium van de société Truffaut*, was Roland Peugeot diep onder de indruk van het werk dat met zo weinig middelen verzet was.

De term 24 appelleerde onder meer aan de roem van de tweecylinders van Panhard in de 24 uursrit van Le Mans.
De pers verwelkomde de fraaie lijn van de 24, zijn slimme inrichting, zijn comfort en zijn weggedrag. Maar zij had zo haar bedenkingen over de beperkte ruimte achterin en de zwakke motor.
De 24 had een bescheiden tweecylinder van 848 cm3 en 42 DIN-pk. Ze was een 100 % Panhardproduct, geesteskind van Louis Bionier, geruggesteund door André Jouan en een team van ingenieurs. Louis Bionier, verantwoordelijk voor carrosserieontwerp, was in 1921 bij Panhard in dienst getreden. Ten tijde van het ontwerpen van de 24 was hij aan het einde van zijn carriere en deze auto werd zijn ultieme schepping, zijn meesterwerk voor de firma aan de Avenue d'Ivry.

De Corvair-look

Evenals bij de Corvair liep er ook hier een vouw zonder onderbreking over heel de carrosserie. De portiergrepen waren hier heel natuurlijk in verwerkt.
Het vlakke ontwerp van het dak oogde bijzonder verfijnd en verleende de auto een dynamische indruk. De dakstijlen waren aan de bovenkant breder dan aan de onderkant.
De dubbele koplampen achter glas waren zeer modern.

Onderaannemer Chausson

De bouw van de carrosserieën werd aan Chausson toevertrouwd, terwijl de eindmontage op de avenue d'Ivry in Parijs plaatsvond.

De eerste modellen werden eind 1963 verkocht. Op de Franse markt moesten zij concurreren met de Renault Caravelle en de Simca 1000 coupe, naast nog wat zeldzame buitenlandse coupe's.
De nieuwe Panhard 24 werd ontworpen om later verder ontwikkeld te worden naar een vierdeurs berline. De leiding van de Ivry-firma was zich er maar al te zeer van bewust dat een coupe, hoe elegant en verfijnd ook, op zich niet genoeg was om een grote onderneming als Panhard te laten overleven.

Een veelbelovend begin

De eerste verkoopmaanden strekten tot voldoening. De firma Panhard kwam op een markt die ze sinds het productie-einde van de sportieve Junior niet meer had betreden. De 24 was een hartveroverend model dat Panhard klanten bezorgde die voorheen nog nooit een auto van dit merk hadden gekocht. De ontwikkeling van de 24 ging verder, en het eerste doel was om de kritiek van de gespecialiseerde pers aangaande de doeltreffendheid van het remsysteem te doen verstommen.

Gevolgd door een snelle terugval

Maar de verkoopcurve liep niet zo op als gehoopt. Integendeel: tussen 1964 en 1965 zakte de productie met meer dan 60 % in.
In 1964 werden er in totaal 29924 Panhards gebouwd, en het jaar daarop nog maar 11631.
De productie van de berline Panhard 17 werd in januari 1965 gestopt, en de 24 stond toen tamelijk eenzaam in de catalogus.
De aantrekkingskracht van het nieuwe was er inmiddels af. Het dealernetwerk van Citroen deed in het algemeen niet erg zijn best om de 24 te verkopen, en verder werd er geen enkele promotionele of publicitaire actie te harer gunste ondernomen.
Het productieniveau van de 24 zakte naar 5224 wagens in 1966 en 2456 in 1967.
De bekendmaking van het stoppen met de productie geschiedde door middel van een perscommuniqué op 28 augustus 1967.
Er waren op dat moment 28651 auto's van het type 24 geproduceerd.

De Corvairlijn bij andere autofabrikanten

De autoliefhebber kon de sterke invloed van

de Chevrolet Corvair op het ontwerp van diverse berlines uit die tijd makkelijk vaststellen:

De BMW 1500: deze wagen, en nog een stel hiervan afgeleide opvolgers, had ook de van de Chevrolet Corvair bekende vouw opzij, en veel glasoppervlak.
BMW introduceerde op de 1500 ook de omgedraaide radiatorbeschermer die decennialang het kenmerk van dit Beierse merk zou worden.

Zonder het te beseffen had Michelotti de lijnen voor een standaard neergezet die de BMW-stijl zou bepalen totdat Chris Bangle eind 20e eeuw dit veranderde.

De Fiat 124: net als zijn Amerikaanse voorbeeld had de Fiat dubbele koplampen en een vouw die om het hele casco liep. De dakopbouw leek op deze vouw te rusten en bood dankzij de dunne dakstijlen een groot glasoppervlak.

De Hillman IMP: de IMP en zijn opvolgers hebben het nooit echt gemaakt in het Hexagon**, ongetwijfeld vanwege de hoge prijzen. Daardoor zag je hem eigenlijk alleen maar in de betere wijken van Parijs.

De NSU PRINZ: de vormgevers van NSU hebben zich sterk laten beïnvloeden door de Corvair, maar het was niet eenvoudig om de 4,57 m van de Chevrolet naar wat kleinere afmetingen terug te brengen. Het Duitse constructieteam heeft zich echter met ere van deze taak gekweten, en binnen de 3,44 m van de kleine Duitser ontbrak het niet aan elegantie, waarin alle stijlkenmerken van de mooie Amerikaan aanwezig waren: ontwerp van de dakpartij, vouw rondom casco, symmetrisch uiterlijk.
De nieuwe Prinz IV was een enorm succes. Belastingtechnisch was zijn kleine tweecylindertje van 598 cc in diverse exportlanden een groot voordeel, vooral in Italie.
Zijn 32 DIN-pk brachten 120 echte km/u op de klokken.
De Prinz was daarmee een geloofwaardig alternatief voor de Volkswagen Kever.
De stijl van de Prinz IV werd overgedragen op talrijke opvolgers die in de jaren 60, tot 1973 toe, op de markt kwamen: 1000, 1000C, 1000TT en TTS, 1200, 1200C, 1200TT, 110, 110S en SC.
Alles bij elkaar zijn er meer dan een millioen exemplaren van gemaakt.

ZAZ 968: de Russische autofabrikant Zaporojetz Automoblinji Zavad bracht in 1965 het model 966 uit, vrijwel een copie van de NSU Prinz.
Dit model, en zijn opvolger, de 968, werd tot 1993 gemaakt, waardoor het dus het langstlevende lid*** van de Corvairlijn is geworden, 34 jaar later!

Charly RAMPAL

Bron: Panhard Magazine no. 82, oktober 2007

Vertaling: Henk Ottevangers
* Société Truffaut: bekende keten van tuincentra in Frankrijk
** Hexagon: 6-hoek. Bijnaam voor Frankrijk vanwege de vorm (ruwweg een hexagon)
***La doyenne is zo moeilijk vertaalbaar!

Panhard miniaturen deel 1

Door Ton van der Meer

Zoals een ieder van ons weet, bestaan er naast de prachtig mooie 1:1 Panhard's ook kleinere types. En dan bedoel ik hier niet de kleine Dyna Junior maar miniaturen in schaal 1:43, 1:18 of welke verkleinde uitgave dan ook. De meeste van ons zullen ongetwijfeld de nodige miniaturen op een schoorsteenmantel of kast hebben staan. Zelf heb ik rond de 240 miniaturen her en der in huis staan. Als redactielid heb ik beloofd om in iedere koerier een klein stukje over de kleine Panhard's te schrijven. Bijgaand de ingeloste belofte deel 1. Wim Boers schijnt overigens honderden meer miniaturen te hebben, dus verwacht een interview met hem over dit onderwerp in een van de volgende koeriers…….

Al vanaf het moment dat speelgoed autootjes populair gemeengoed werd onder de manlijke helft van de jeugdige bevolking, zijn er Panhard miniaturen geweest. We hebben ze allemaal gehad en met spijt denken we nog wel eens terug aan die ene mooie Panhard miniatuur dat we als jochie kwijt raakte in de zandbak of erger. Denk daarbij eens aan de bekende PL17 van Dinky Toys. Wie heeft de bekende roze of wellicht de zeldzamere oranje uitvoering niet (gehad)? Jaren later en meer volwassen geworden zijn een aantal onder ons op zoek gegaan naar die miniatuur op beurzen of rommelmarkten en waren als een kind zo blij als het betreffende object gevonden was. Soms gingen daar jaren van zoektochten overheen en soms liep je er spontaan tegenop. Net zoals bij de 1:1 modellen. Deze zoektochten zijn de laatste jaren succesvoller geworden dankzij het internet. En op de diverse marktplaatsen zijn dan ook honderden verschillende miniaturen te vinden. Ook worden er steeds vaker nieuwe miniaturen uitgebracht van bekende of minder bekende fabrikanten. Vaak erg mooi gedetailleerd. De zeldzame jaren '30 miniaturen bestonden bijvoorbeeld uit een kale carrosserie van gietijzer zonder 'glazen' raampjes, bodem of mooie details en waar de gammele wieltjes op een dun asje door deze carrosserie staken. De nieuw uitgebrachte miniaturen zijn vaak prachtig gedetailleerd en zien er op een goed gemaakte close-up foto bijna uit als een 1:1 model. Opvallend is dat met name de PL17 en de Dyna Z goed vertegenwoordigd zijn bij deze nieuwe miniaturen. De prijzen die voor deze miniaturen gevraagd én betaald worden zijn verschillend en liggen zo tussen de €1 en €600. Uiteraard hoe zeldzamer hoe duurder. In dit stukje wil ik een eenvoudig voorbeeld geven van een miniatuur wat wij allemaal wel kennen. De mooie Panhard Dynamic Berline 1937 in 1:43 uitvoering van Eligor. Het meest bekend is de uitvoering met zilvergrijze carrosserie, zwarte spatschermen en rood interieur. Voor een paar euro heb je er een. In de loop der jaren kwam ik echter ook uitvoeringen in andere kleuren tegen. Zoals donkergroene carrosserie, zwarte spatschermen en beige interieur. Of met gifgroene carrosserie en spatschermen met wit interieur, beige carrosserie en donkerbruine spatschermen. Of in taxi uitvoering. Op zich is dit natuurlijk niet zo spannend, maar het is leuk om van dit soort bekende modellen afwijkende versies te vinden waarvan de meeste van ons het bestaan niet weten. En daar gaan soms jaren overheen voordat je tegen zo'n afwijkend model aanloopt.

Op bijgaande foto staan een paar miniaturen van deze Dynamic.

Overigens is dit meteen een interessante discussie: want wat is nu het verschil tussen

een Panhard miniatuur en een Panhard model(letje). Wordt vervolgd……

110 Jaar AUTORAI

Enige tijd geleden kwam er op het secretariaat een bericht van de FEHAC binnen,met de mededeling dat er op de komende AUTORAI 2009, een paviljoen zou wordeningericht voor OLDTIMER AUTOMOBIELEN, ter gelegenheid van het 110 jarig bestaan van dit evenement.
Klassiekers van vóór 1940 worden door de organisatie zelf geselecteerd en auto'svan 1940 – 1984 zouden worden uitgeselecteerd uit auto's die door alle bij de FEHAC aangesloten clubs, (ruim 200) zijn genomineerd door de betreffende clubs zelf.
Wij konden dus een auto van een clublid nomineren, waarvan wij dachten dat deze representatief zou zijn voor onze Panhardclub. Uit de door de clubs genomineerde auto's, zouden er ca. 15 werden geselecteerd.
Ik heb daar melding van gemaakt op de laatste ALV in februari j.l. Daarna heb ik diverse clubleden benaderd, waarvan ik meende dat zij een geschikte auto hadden voor dit doel.
Ik ben er echter niet in geslaagd om iemand te vinden die bereid was zijn auto voor dit doel af te staan.
Ik had op voorhand al ingeschreven bij de FEHAC in de overtuiging dat er genoeg animo zou zijn. In mijn bericht naar de FEHAC had ik geschreven dat Panhard alsOUDSTE automerk ter wereld en als mede oprichter van de FEHAC niet zou mogenontbreken op dit evenement.
Er was echter geen auto beschikbaar gekomen en ten einde raad heb ik mijn eigen

24CT (zie foto's) maar op de lijst gezet in de veronderstelling, dat de kans op selectieerg klein was, maar tot mijn grote verbazing kreeg ik bericht dat ik was geselecteerd!
Men was kennelijk voor mijn argumenten gezwicht.
Dat is dus POETSEN geblazen, want hat ding ziet er niet uit na een winter in de schuur en eigenlijk vind ik mijn auto niet echt de mooiste van de club, maar het is een Panhard en ziet er aardig uit als hij goed

onder handen is genomen. Hij is trouwens te koop, want ik heb ook nog een PL 17 waar ik dagelijks mee rijd. Verleden maand nog mee op wintersport geweest in Oostenrijk. Twee Oldtimers onderhouden word mij te veel en dus gaat er een weg, wie interesse heeft kan hem op de AUTORAI bezichtigen!
Frans

Fehactiviteiten

DREIGING ONMIDDELLIJKE BEVRIEZING BELASTINGVRIJSTELLING AFGEWEND

Ook in het najaar 2008 kwam het Belastingplan voor het volgend jaar aan de orde in de Tweede Kamer. Onverwacht werd vanuit de Tweede Kamer de belastingvrijstelling Motorrijtuigenbelasting voor klassiekers van 25 jaar en ouder ter discussie gesteld. Aanvankelijk werd voorgesteld om geen nieuwe vrijstellingen meer te verlenen. Na discussie en inbreng van de FEHAC is nu afgesproken dat pas bij het invoeren van de kilometerbeprijzing in 2012 de belastingvrijstelling van klassiekers wordt bevroren.

NADELIG MILIEUEFFECT VAN KLASSIEKERS WORDT VAAK OVERSCHAT

De meeste mensen waarderen mobiel erfgoed om de historie en de nostalgie. Als er al kritiek komt is dat vaak vanwege het goedkoop rijden en de milieubelasting die klassiekers met zich zouden meebrengen. Oldtimers voldoen aan de voorwaarden die van toepassing waren bij eerste toelating tot de weg. Dit betekent niet dat oldtimers per definitie de 'fijnstofbommetjes' zijn, zoals een kamerlid onze hobbyvoertuigen plastisch omschreef in een recent parlementair overleg over de belastingvrijstelling voor 25-plussers.

Als het over de schadelijke elementen van de uitlaatgassen gaat, zijn de uitstoot van CO2, NOx en fijnstof van belang.

Kooldioxide CO2
De CO2-uitstoot is direct gerelateerd aan het verbruik. Het brandstofverbruik van de meeste oldtimers is, in tegenstelling tot de beeldvorming, niet veel hoger dan dat van moderne voertuigen. Vaak is het zelfs lager. Dit komt omdat de auto's van nu door een grote hoeveelheid extra comfort- en veiligheidsvoorzieningen veel meer wegen dan auto's van een vergelijkbare klasse van 25 jaar of langer geleden. Zo weegt een nieuwe VW Golf van 2008 bijna 400 kg meer dan een inmiddels klassieke Golf van bouwjaar 1974.

Fijnstof
Fijnstof, voorzover dit uit de uitlaat komt, wordt voornamelijk door dieselauto's geproduceerd. Het aandeel diesels onder de oldtimers is uitermate gering. Volgens de meest recente cijfers van het CBS (per 1 juni 2008) kent Nederland 1.251.082 dieselpersonenauto's; daarvan zijn er maar 8090 van 1980 of ouder, ofwel maar 0,6%. (bron: CBS statline - motorvoertuigen; personenauto's naar technische kenmerken). Naar verhouding rijden klassieke voertuigen veel vaker dan hun moderne tegenhangers op benzine of LPG.
Het fijnstof dat door wegverkeer wordt veroorzaakt komt maar voor 50% uit de uitlaat; de rest is afkomstig van remmen en banden. Het grootste deel van het fijnstof uit de uitlaat komt van het wegvervoer, vracht- en bestelwagens. Dit rijdt vrijwel uitsluitend op diesel.
Uit het vorenstaande blijkt klip en klaar dat oldtimers absoluut geen rol spelen op het gebied van fijnstofemissie. En het probleem speelt verder ook nauwelijks omdat klassiekers heel weinig in de stad worden gebruikt, maar vooral bij recreatieve ritten op het platteland.

Stikstofoxide NOx
De meest gezondheidschadelijke vorm van stikstofoxide: de stikstofdioxide (NO2) wordt in grotere mate door dieselauto's dan door benzineauto's geproduceerd. Door gebruik van de driewegkatalysator is de uitstoot van NOx door benzineauto's sinds medio jaren 80 al sterk teruggedrongen. Maar in dieselauto's werkt deze katalysator niet, waardoor in dieseluitlaatgassen vijf tot tien keer zoveel stikstofoxiden zitten als in benzine-uitlaatgassen.
Door het verwaarloosbare aandeel van diesels in het oldtimerbestand gaat het milieuargument ook voor het component stikstofoxide NOx in de emissie niet op.

NIET ALTIJD GOED VERZEKERD BIJ DEELNAME AAN TOERRIT OF RALLY

De Wet Aansprakelijkheid Motorrijtuigen (WAM) biedt verzekeringsmaatschappijen de mogelijkheid om snelheids-, regelmatigheids- of behendigheidsritten en -wedstrijden van de WA-dekking uit te sluiten. Nog steeds zijn er verzekeraars die dekkingsbeperkingen hanteren bij deelname aan dergelijke ritten en wedstrijden. De wet gaat er van uit dat organisatoren van rally's, ritten en wedstrijden de WA-verzekering van de deelnemers controleert en/of voor hen een juiste verzekering afsluit. In de praktijk wordt dit alleen gedaan voor ritten en rally's die worden verreden volgens het Nationaal Reglement Regelmatigheidsritten (NRR) en waar de FEHAC Commissie Historische Ritten & Rally's (CHR&R) toezicht op houdt.

Controleer uw polis
De FEHAC heeft zich altijd op het standpunt gesteld: géén beperking van de dekking tijdens ritten en rally's (met uitzondering van snelheidsritten). Veel verzekeraars kennen inderdaad geen dekkingsbeperkingen, maar helaas een aantal (nog) wel. Die laatste groep beroept zich ondermeer op de uitsluitingsmogelijkheid in art. 4 van de WAM. Maar daar staat een uitsluiting 'kan' en niet dat een uitsluiting voor een regelmatigheids- of behendigheidsrit of -wedstrijd 'moet'.
Het is goed uw polis (onder 'uitsluitingen') eens te controleren of de WA-dekking niet is uitgesloten bij ritten en rally's. Als u de polis op dat punt onduidelijk vindt, vraag dan uw tussenpersoon of maatschappij om uitleg. Dan weet u welke ritten wel of niet gedekt zijn op uw polis.

KLASSIEKERS OP DE AUTO RAI 2009

Tijdens de komende AutoRAI van 2 t/m 11 april 2009 zal er een speciaal Klassieker paviljoen worden ingericht. Hiermee wordt de AutoRAI nog aantrekkelijker voor mensen met belangstelling voor hedendaagse en klassieke auto's.

Klassiekerpaviljoen
Ongeveer 15 klassieke auto's en motoren zullen een extra publiekstrekker zijn tijdens de tweejaarlijkse AutoRAI. Om in aanmerking te komen voor een plek op het Klassieker paviljoen is een verkiezing in paar stappen opgezet.
De FEHAC zal alle ruim 200 aangesloten clubs vragen een voertuig binnen de club te nomineren. Alle ingebrachte nominaties zullen daarna door een deskundige vakjury worden beoordeeld. Deze vakjury zal uit het aanbod 15 te showen klassiekers selecteren. De eigenaren van de door de jury geselecteerde klassiekers zullen dan hun klassieke auto of motorfiets op het Klassieker pavil-

joen mogen plaatsen.

Meer details en informatie hoe u als club en als clublid kan deelnemen aan deze verkiezing vindt u op de FEHAC-website. Alle bovenstaande informatie is wel onder voorbehoud: door de kredietcrisis zijn autofabrikanten in zwaar weer beland en het doorgaan van de AutoRAI in dezelfde vorm als voorgaande jaren staat nog niet helemaal vast.

SLEUTELAARS KLASSIEKE AUTO'S KUNNEN HUN HART OPHALEN

Bezitters van klassieke auto's krijgen een warm onthaal op AutovakRAI 2009. Zij worden uitgenodigd om op deze vakbeurs de laatste trends te volgen in restauratie, reparatie en onderhoud van auto's. Voor oldtimers is er zelfs een aparte parkeerplaats, terwijl ook de toegang én de catering gratis zijn. AutovakRAI 2009 wordt gehouden van 20 t/m 23 april 2009.

Gratis toegang, inclusief parkeren en catering tijdens AutovakRAI 2009
In de periode dat AutovakRAI 2009 plaatsvindt, gaat ook het klassiekerseizoen weer van start. Dan komt het mobiel erfgoed weer uit de winterstalling. Van maandag 20 april t/m donderdag 23 april 2009 van 11.00 tot 22.00 uur staat het Europacomplex van de RAI volledig in het teken van het beste en mooiste wat de automotive branche te bieden heeft. Klassiekereigenaars kunnen zich met hun oldtimer aanmelden voor een bezoek aan AutovakRAI 2009, waar zij het laatste nieuws over het professionele autovak tot zich kunnen nemen. Een wereld die precies past in hun interessesfeer: de nieuwste garage-uitrusting en gereedschappen worden getoond. Zij kunnen tevens hun kennis opfrissen over zaken als schadeherstel, banden en wielen, accessoires en autoonderdelen.

Exclusieve doorrijdkaart
Via een speciale button op www.autovakrai.com kunnen eigenaars van klassieke auto's (die minimaal 25 jaar oud zijn) door het invoeren van het kenteken en de geplande datum van bezoek, een gratis parkeerplaats reserveren voor de hoofdingang van het RAI-complex. Tijdig reserveren wordt aanbevolen, omdat het aantal beschikbare plaatsen beperkt is. De toegang tot de beurs is -na voorregistratie via www.autovakrai.com- eveneens gratis, net als de catering. De speciale doorrijdkaart voor klassiekers geeft een exclusief tintje aan het bezoek aan AutovakRAI 2009.

Voor nadere en verdere inlichtingen:

www.fehac.nl

Nieuw adres Fehac, per 10 maart:

FEHAC
Business Centre Heuvelrug
Rijksstraatweg 269 – V
3956 CP LEERSUM

T 0343 - 469 955
F 0343 – 469 956

(advertentie)

Verwen uw Panhard!

met RVS A2/A4

JRV

R.V.S. A2/A4

HSS-E

Bevestigingsmaterialen

Snijgereedschappen

Schuur- en Polijstmaterialen

J.R.V. • De Kraan 96 • 5056 PA Berkel-Enschot • tel: 013 - 540 06 10 • fax: 013 - 540 06 11 • e-mail: je.r.ve@freeler.nl

Algemene Leden Vergadering

Algemene Leden Vergadering
Panhard Automobielclub Nederland
13 februari 2009, 20:00 uur, La Montagne, Veenendaal.

0/ Opening door de Voorzitter. (Frank van Nieuwkerk)
Beste Wensen voor het nieuwe jaar.
Dank aan Henk Ottevangers, Ton van der Meer en Frans van Thor voor weer een pracht Panhard Kalender!

Wij hebben Nieuwjaarsgroeten ontvangen van:

Jean Panhard nu 96 jaar, laatste president van SAAE Panhard et Levassor.
Cercle Panhard du Haute de France
Amicale Panhard Belgique
Club Panhard & Levassor GB
Fédération des Clubs Panhard & Levassor
Joël Brunel
FEHAC

Verder van de: Citroën CX Club Nederland, GS/GSA Club, Citroën ID/DS Club Nederland

En per e-mail van
Citroën Nederland BV
CitroënContact

Frank wil iedereen bedanken die in het afgelopen jaar zijn/haar best heeft gedaan voor de club:

Rob en Frans voor het vele werk dat zij als Penningmeester en Secretaris hebben verzet.
Wim voor zijn inspanningen voor de onderdelen voorziening.
Jozeph, Thei en Rik voor het organiseren van ons Lustrumfeest (komen we later op terug). Henk en Rob voor het organiseren van de voorjaarsrit met de AMI club. Co voor de organisatie van de clubstand op CitroMobile. Marcel voor het organiseren van de Najaarsrit.

1/ Jaarverslag van de Voorzitter. (Frank van Nieuwkerk)
Een druk jaar achter de rug, met de organisatie van het Lustrum in Rolduc, het opnieuw opzetten van de Panhard Koerier en een vernieuwde Website, maar daar komen we later in detail op terug. Dankzij de grote inspanningen van de bestuursleden en niet te vergeten de lustrumcommissie is alles zeer goed verlopen.

Een algemene lijn die ik wil doorzetten is het moderniseren van onze club: het inzichtelijker maken van de bestuursfuncties, en door het geven van een vaste structuur ook de overdracht ervan eenvoudiger maken. Daarmee bedoel ik dat het niet moeilijk moet zijn een functie over te dragen/nemen. Dat is nu bij de redactie goed geregeld: het drukken via SMIC geeft een duidelijke structuur en een goed overzicht. Bij de financiën regelen we iets dergelijks, daar komt Rob dadelijk op terug. Ook met het secretariaat en de onderdelen wil ik een duidelijke structuur en een goede overdraagbaarheid bevorderen. Centraal in die nieuwe structuur komt de website te staan, waar alle informatie binnen de club op komt.

Dit jaar organiseert de Dynamic Club het 20ste RIP in de Drôme Provençal. Inschrijven kan nog tot eind maart heeft Jean Favarel mij verzekerd. Het programma staat nog niet helemaal vast, maar via hun en onze website worden jullie op de hoogte gehouden.
Peter Drijver is al bezig een gezamenlijke rit daarheen te organiseren. Inschrijven kunnen jullie rechtstreeks via de al toegestuurde formulieren, maar geef ook Peter een seintje (ook als je solo rijdt)
En volgend jaar wil de Finse Panhardclub een RIP organiseren, maar dan in juli of augustus, vanwege het klimaat…

2/ Jaarverslag van de Secretaris. (Frans van Thor)
In 2008 hebben zich opgegeven als nieuw lid:
Wim Bloemendaal
Peter Kuipers
D.A.G.O. Langen
Dirk Linssen
Jan Overweg

Overleden:
Gé Geesink

Opgezegd hebben:
Joep Keukens
M. Wiersma
J. Hassebroek
Kees-Jan Smit
A.. Adema
G. Demeuraux
B. van Gool
L. Bosma
H. Anemaat

6 leden zijn geroyeerd wegens niet betalen van de contributie
Op 1 januari 2009 hadden we 153 leden. (inmiddels al weer meer)
Advies van de Secretaris: Heb je e-mail? Geef je adres door!

3/ Jaarverslag van de Penningmeester. (Rob van der Rol)
Voor dit jaar hebben we het boekhoudkundige deel van de financiële administratie overgedragen aan een administratiekantoor, zodat de stukken steeds in overeenstemming zijn met de vereisten.
Het jaar 2008 is voor de club een bijzonder goed jaar geweest waarbij vooral het evenement in Rolduc zeer succesvol is geweest. Dit heeft flink bijgedragen aan de resultaten. Het bedrag dat was gereserveerd op de begroting 2008 hoefde dus niet te worden aangesproken en is daardoor in het verenigings-vermogen gebleven.
De overige evenementen zoals voorjaar- en najaarsrit bleven onder de begroting en mochten toch als zeer succesvol worden bestempeld.

Helaas hadden we 10 leden die hun lidmaatschap per 31-12 hebben beëindigd.
Ook zijn leden geroyeerd omdat zij hun contributie, ook na een aanmaning, niet hebben betaald. Hierdoor kwam Euro 276,00 minder binnen dan verwacht.

In 2008 is ook de nieuwe website tot stand gekomen. Hiervoor was 800,00 Euro begroot maar doordat naarmate de bouw vorderde, ook de wensen toenamen is dat wat meer geworden.
Het resultaat zoals dat nu te bewonderen is kostte 1000 Euro. En levert ons gestaag nieuwe leden op.

Omdat er in 2008 een jubileum Koerier (die tevens programmaboekje voor Rolduc was) is uitgegeven zijn de kosten voor de post Koerier hoger dan begroot in 2008. Maar de post had natuurlijk ook geboekt kunnen worden als uitgave voor het Rolduc treffen. Maar dit heeft geen invloed op het uiteindelijke resultaat.

Met ca. 75 leden die hun post per E-mail ontvangen is de post porto dalende. Van Euro 1662,62 in 2007 naar Euro 1062,38 in 2008. We hopen dat meer mensen hun e-mail adres willen doorgeven aan de vereniging. Vooral de portokosten voor de buitenlandse leden hakken er in.

Bankkosten zijn een stijgende post. De

vergoedingen die de banken voor hun dienstverlening vragen worden steeds hoger. Zij verdubbelden t.o.v. 2007 waarin Euro 58,90 betaald werd.
In 2008 was dit al Euro 118,25. Voor 2009 zal dit wel weer hoger worden Van het "gratis verenigingspakket" van weleer is niets meer over.
Verzoek van de Penningmeester aan de leden:
Geef uw e-mail adres door en betaal per incasso!

4/ Vaststelling Contributie 2010.
Voor leden die betalen met een incasso machtiging: € 45
Afgesproken is dat twee weken vóór het incasso een e-mail gestuurd wordt.
Voor leden die anders betalen en buitenlandse leden: € 48,50

5/ Jaarverslag van de Magazijnmeester (Wim Boers)
Wij hebben het enige Panhard onderdelen magazijn buiten Frankrijk!
Nu xxx verschillende soorten nieuwe onderdelen in ons magazijn. Plus een groot aantal gebruikte, deze staan echter niet op de onderdelenlijst. Als je wat zoekt dat niet op de lijst staat, dus eerst even met Wim bellen. Want er is veel meer dan jullie denken.
Verkocht in 2008 voor € xxxx
Ingekocht in 2008 voor € xxxx
(Inkopen zijn in 2008 laag gehouden in verband met het Lustrum, zodat we geld in kas hielden.)
Advies van de Magazijnmeester: Flink sleutelen en restaureren aan jullie Panhards! En koop vooral meer onderdelen

6/ Jaarverslag van de (Nood) redactie van de Panhard Koerier.
Begin 2008 is de redactie zo'n beetje ingestort: Hoofdredacteur Kees-Jan Smit heeft zich, vóór de eerste Koerier al, als zodanig teruggetrokken, Gerbert Roggekamp had geen tijd meer en Jaap Margry zat een tijdje in Zuid-Afrika. Juist op dat moment zaten we ook in de overgang naar een nieuwe manier van drukken.
Het bestuur heeft toen ingegrepen en de 4 Koeriers van 2008, inclusief de Lustrum Koerier, verzorgd. Veel werk, vooral voor Rob en ook Frank. Gelukkig met steun van Boyo. Na een oproep hebben zich gelukkig veel leden gemeld voor dit belangrijke werk zodat we jullie nu een nieuwe redactie kunnen voorstellen:
Frans van Thor (Hoofdredacteur), Henk Ottevangers, Jaap Margry, Boyo Teulings, Ton van der Meer en Wim Bloemendaal vormen de nieuwe redactie, Mike Schellenkens houdt zich waar mogelijk beschikbaar voor vertaalwerk.
Tot het werk van de redactie hoort ook het maken van een Kalender, dit jaar samengesteld door Henk Ottevangers en Ton van der Meer. Frans van Thor heeft er voor gezorgd dat hij ook echt en goed gedrukt is.

7/ Verslag van de Lustrum Commissie(Joseph Janssen, Thei Bruls & Rik Meeuws)
Joseph meldt dat hier een uiterst tevreden commissie zit! Hoewel ze zelf wel onvolkomenheden opgemerkt hebben, hebben de deelnemers dar weinig of niets van meegekregen. Er is een overstelpende hoeveelheid aan complimentjes en bedankjes binnengekomen, meer dan ooit.
Een minpuntje vindt de commissie dat het aantal Nederlandse deelnemers tegenviel, maar daardoor was het evenement des te internationaler!

- Pauze – (De kascommissie controleert de boeken)

8/ Décharge door de kascommissie(Joep Blok en Henk Ottevangers)
en Benoeming nieuw commissielid voor de ALV 2010
De commissie heeft de boeken gecontroleerd en in orde bevonden. Ze adviseert de vergadering de penningmeester décharge te verlenen. Wat geschiede.
Als nieuw lid voor de kascommissie wordt Joannes Collette gekozen. Voor 2010 bestaat de kascommissie dus uit Henk Ottevangers (2de keer) en Joannes Collette (1ste keer)

9/ Bestuursverkiezing.
Het voltallige bestuur treedt af. Frank, Rob en Wim stellen zich herkiesbaar, Frans geeft aan door te schuiven naar de functie van hoofdredacteur. Het bestuur draagt voor de functie van secretaris Joep Hocks voor.
De herkiesbare bestuursleden worden met algemene stemmen herkozen. Voor de functie van secretaris wordt Joep Hocks met algemene stemmen gekozen.

10/ Gegadigden voor organisatie evenementen en praatavonden
Voorjaarsrit: 5 april 2009 Wordt georganiseerd door Chris Dumoulin en Denis Boon
CitroMobile Utrecht: 2 en 3 mei 2009 thema: "Cadeau voor Erik Verhaest ": wordt georganiseerd door Co Giezen
Rassemblement International Panhard bij Montélimar: 29 tot 31 mei 2009: Peter Drijver organiseert een gezamenlijke rit waarbij ook Belgen, Britten Duitsers en Fransen kunnen aansluiten.
Najaarsrit Panhardclub: 20 september 2009 Wordt georganiseerd door Remco van der Meulen in het Noorden des lands.

Praatavonden worden gepland op:
14 maart 2008 Alles over de bedrading van uw Panhard.
9 mei 2009: Geen praatavond maar een technische middag bij Peter Breed ter voorbereiding op de rit naar Montélimar
4 september 2009: De restauratie van een Sans-Soupapes
20 november 2008: De restauratie van een Dyna X (door Rob van der Rol)

ALV 2010 de datum voor de ALV wordt 5 februari 2010

11/ Vaststelling Jaaragenda
Zie hierboven.

12/ Bespreking mogelijkheden Club Taxaties
Hier blijken zoveel haken en ogen aan te zitten dat we besluiten hier voorlopig niet aan te beginnen.

13/ Rondvraag
Er is de suggestie het (gratis) erelidmaatschap in te stellen voor hen die al 40 jaar lid zijn van onze club. Het bestuur belooft het erelidmaatschap (dat niet meer in de statuten staat, hoewel we 3 ereleden hebben…) te heroverwegen.
Vraag wordt gesteld of we meer kunnen doen aan de promotie van de club.
Bestuur gaat de mogelijkheid van een "Promotie-Team" onderzoeken
Er bestaat behoefte aan een voor de leden toegankelijke ledenlijst op de website. Bekeken gaat worden door het bestuur of zoiets op een afgeschermd gedeelte van de site uitvoerbaar is, en hoe het met de privacyregels dienaangaande zit.

14/ Sluiting van de vergadering

Panhard in de file

Oldtimerliefhebbers zijn vanuit vele invalshoeken bezig met hun hobby en in de loop der jaren heb ik er al velen ontmoet. De een wil vooral rijden met een oude auto, de ander schept veel genoegen in restauratie en sleutelen, maar bij mij is het een combinatie van het bezit van een authentiek historisch object en de plaats hiervan in de geschiedenis van de negentiende en twintigste eeuw.

Daarom zijn voor mij originele oldtimers, liefst nog met een oorspronkelijk Nederlands kenteken te prefereren boven gerestaureerde exemplaren.
In de loop der jaren heb ik veel documentatie verzameld en toen ik voor een kennis een vooroorlogs artikel van de Lancia zocht kwam ik bijgaande 2 foto's tegen. Nu pas zag ik dat er ook Panhards afgebeeld waren.

Op de eerste foto, gemaakt in 1963 zien we een destijds nog zeldzame file.
In de jaren 60 was het nog bijzonder, een file op de Nederlandse wegen en vanwege de nieuwswaarde is deze persfoto verspreid onder de kranten.
Het geeft een leuk beeld van de auto's die toen in Nederland rondreden.
Door mijn bijbaantje in een garage (zie PK 153) heb ik alle auto's gereden die op de foto gefotografeerd zijn, al was het met enkelen slechts een stuk op het garage terrein.
Op de voorgrond zien we twee bijna nieuwe Opel Records waarin hele hordes Nederlanders het volste vertrouwen hadden. In 1963 werden er 8032 verkocht, goed voor nummer 3 op de ranglijst. (na de Volkswagen en de DAF). Zelf vond ik het maar "dweilers " met een bedenkelijk weggedrag bij hogere snelheden, vooral indien diagonaal banden gemonteerd waren. Vaak ook nog uitgerust met slechts drie versnellingen (4 bak optie) en daardoor nauwelijks in staat om b.v. een caravan te trekken met zijn 1700 cc. Maar populair waren ze, ook gebruikt.
Verder staat vrij vooraan een bijna nieuwe Renault Dauphine, waarvan er in 1963 nog 4288 verkocht werden (goed voor plaats 14). Dit ondanks dat de R8 al op de markt was (plaats 12 met 4504 verkochte exemplaren)
Aan franse auto's zien we verder nog een R4, nog een Dauphine, een Simca 1000 en een Peugeot 403. De 403 was in zijn nadagen maar toch vonden nog 631 exemplaren een koper.
Een Panhard PL17 is helaas niet te bekennen in deze file. Maar vreemd is het niet want in 1963 werden slechts 273 verkopen genoteerd, goed voor een 70e plaats op de verkooprangijst en vrij marginaal, want totaal werden in 1963 181.853 nieuwe auto's verkocht. Dit over de auto's in de file.

Links zien we twee auto's buiten de file staan. Het kunnen belangstellende bermtoeristen zijn, maar waarschijnlijker dat de oudere voertuigen met pech (koelingproblemen) in de berm beland zijn. De Opel Olympia is al minimaal 10 jaar oud (1951-1953) en de eigenaar wacht rustig af wat er komen gaat. De meeste Olympia's van dit type zijn in 1963 al richting sloop verdwenen. Begin jaren 60 was de waarde van een auto van 5 jaar oud nog rond 20%, maar in de tweede helft jaren 60 zakte de waarde naar circa 10 – 15% door het ruime aanbod aan tweedehands Simca's 1000, Fiats 500 – 600 en Renaults. Ze waren na 5 – 6 jaar oud reeds grotendeels versleten. Auto's ouder dan 8 jaar kwam je alleen nog op de sloop of bij een zelfknutselaar tegen.
De tweede bermauto is natuurlijk waar het om draait op deze foto, namelijk een Panhard Dyna Z, met een XK kenteken en dus van 1957. Dit was het beste jaar voor de Panhard Dyna Z in Nederland met 141 verkochte auto's, die meestal via de Citroën agenten aangeschaft werden. In de advertenties uit die tijd werd dit als groot pluspunt geadverteerd.
De Dyna op de foto heeft helaas moeten afhaken in de stilstaande file. In 1963 is hij zes jaar oud en in zijn nadagen. In de auto zit het jonge echtpaar Durant met de man aan het stuur en mevrouw zorgelijk omkijkend naar de totale lengte van de file. De centrale mistlamp is verdwenen maar verder ziet de Panhard er netjes uit.
Het originele motorblok is nog gemonteerd en daardoor mist de motor de turbine, waardoor de koelingproblemen begrijpelijk zijn. De beste oplossing is dan inderdaad rustig afwachten totdat de motor is afgekoeld en met een beetje geluk is dan ook de file opgelost.
Het echtpaar is verder zonder problemen thuisgekomen want met een Panhard moet je kunnen rijden. De Dyna is dat voorjaar voor de schappelijke prijs van f 750,- aangeschaft en de eerste auto van de familie Durant.
In 1964 gaat de vakantiereis naar de omgeving van Trier en Luxemburg en de Panhard doet het uitstekend in het bergachtige terrein en zonder noemenswaardige problemen komen ze weer thuis met hun volgepakte Dyna. De auto is voor deze reis uitgebreid onder handen genomen; motorisch een 10.000 km beurt, een betere uitlaat van een sloper, verschillende rotte plekken in de vloer en de dorpels zijn met gepopte platen gerepareerd en de hele auto is overgeschilderd in een groene kleur. De tas met gereedschap is onderweg nauwelijks nodig geweest.
1965 verloopt ook zonder grote reparaties en de Dyna voldoet uitstekend voor de (voornamelijk) plezierritten.
Maar in 1966 wordt de balans opgemaakt, nodig zijn 4 nieuwe Michelins, een nieuwe accu,
een uitlaat, het voorterrein begint speling te vertonen op meerdere plaatsen en het oliedruklampje blijft na het starten geruime tijd branden. Daarnaast zou nu een redelijke afmeting plaat met vele popnagels nodig zijn om alle rotte plekken te repareren.
Conclusie: omzien naar een andere Panhard want ze hebben de bijzondere eigenschappen van deze aparte auto leren waarderen.
Nadat de beslissing genomen is wordt korte tijd later een "nieuwe" Panhard aangeschaft. Het wordt een 1962er PL17 Tigre en de voor

Dyna rest alleen nog een ritje richting sloop.

Na aankomst op de sloperij wordt de Dyna niet in het depot van donorauto's geplaatst maar na ruwe demontage van de banden en het interieur, zonder omhaal met de kraan op de band naar de shredder geplaatst, die net een maand geleden in gebruik genomen is. Een andere onfortuinlijke Dyna die al gereed ligt op de voorraadstapel moet zelfs wachten totdat er van de prachtige XK uit de advertenties van 1957 niets meer over is. Het definitieve einde.

Marcel Arentsen.

Het overschakelen van DOT 3/4 naar DOT 5.0 remvloeistof

Waarom over naar DOT 5.0 ?Gewone remvloeistof is sterk hygroscopisch en verandert in een jaar voor de helft in water.
Dot 5 heeft deze eigenschap niet. Dot 5 remvloeistof is op basis van siliconen en vergt geen onderhoud zoals het jaarlijks verversen Hierdoor roesten de binnenzijden van remleidingen en cilinders niet. Hierdoor zal je minder snel last hebben van vloeistof verlies t.g.v. lekkage.

Kan je een beter voorbeeld nemen voor dit onderwerp dan een Panhard 24 BT ?
Deze avantgardistische auto komt wel heel erg van pas met zijn 6 remklauwen op 4 remschijven

De maar al te bekende keerzijde van de medaille van die goede beremming is ook al zeer bekend, nl. het euvel van de klassieke remvloeistof die roestvorming toelaat in de wielremcilinders en plunjers. En dat door deze roestvorming de boel kan gaan lekken of de remplunjers zo in omvang toenemen dat de ze gaan vastzitten in de cilinders en hierdoor de remmen blijven hangen.

Om deze problemen te vermijden hebben we voor u een remvloeistof op siliconenbasis getest.

Er bestaan talloze soorten en kwaliteiten remvloeistof waarvan je de soort en eigenschappen via de DOT initialen kunt achterhalen. Het Amerikaanse ministerie van transport heeft dit DOT systeem ingevoerd.

Omdat het merendeel van de remvloeistoffen sterk hygroscopisch is. (d.w.z. ze nemen vocht op uit de atmosfeer) en sterk corrosief zijn (d.w.z. roest bevorderend). Daarom ook, ze doen dit echt niet om hun winst te vergroten, adviseert een autofabrikant om jaarlijks de remvloeistof te verversen. Als u minder veel van uw remmen vergt, dus bij normaal gebruik, kan dat eens in de twee jaar zijn. (lach niet: m'n dagelijkse auto is een Skoda 130, zo een met de motor achterin. Omdat ie na 19 jaar nog niet aan zijn eerste beurt was toegekomen, er stond pas 3260 KM op de teller, waren hoofdremcilinder, koppelingscilinders en alle wielremcilinders bij aankoop totaal verrot .Dus na een proefrit bleken alle remvoeringen te zwemmen en kon ik niet meer schakelen doordat er geen vloeistof meer in de koppelingscilinders zat).

Als u nu besluit om zelf de remvloeistof te verversen, moet u de wagen goed beschermen tegen knoeien en druppen, want de bijtende vloeistof tast gemakkelijk lak en metaal aan. Daarom is het karweitje van het ontluchten een delicate procedure waarbij u zeer voorzichtig te werk moet gaan, reden waarom veel mensen dit aan een vakkracht overlaten.

Daarnaast is de kwaliteit van de klassieke remvloeistof meer en meer verbeterd. Naarmate het kookpunt van de vloeistof werd verhoogd, bleef de vloeistof z'n kwaliteit behouden. Wanneer de warmte afgifte van de remmen zo hoog wordt dat het de remvloeistof aan de kook brengt, vormen zich, net als in kokend water, luchtbelletjes in het remcircuit. Door die luchtbelletjes in de vloeistof wordt deze samendrukbaar. Eigenlijk het idee van uw fietspomp en gaan de remmen sponzig aanvoelen en neemt de remwerking af, soms tot nihil. (dit noemt men fading)

Even dieper op de DOT betekenis ingaan,

We gaan uit van nieuwe remvloeistof, zó uit de verpakking en nog niet aangetast door de luchtvochtigheid DOT 3 betekent dan: kookpunt 200 graden Celsius. DOT 4, dat vandaag de dag het meest wordt toegepast, raakt aan de kook bij 230 graden Celsius en de meest nieuwe DOT, n.l. 5.1 kookt pas bij 263 graden Celsius. Maar dit goedje veroudert zeer snel, dus moet je dat eigenlijk alleen voor wedstrijden ed. gebruiken. Hierdoor kan wel het moment dat fading optreedt worden verschoven naar een hogere temperatuur en blijven de remmen langer goed functioneren.

DOT 3, 4 en 5.1 kunnen prima met elkaar worden vermengd want zij zijn allemaal op basis van polyglycole en borische esters.
Maar bij **DOT 5** op siliconenbasis is dit niet zo!

Gewoonlijk zal de garage u het vullen met siliconenvloeistof afraden. Weliswaar zijn siliconen ongevoelig voor vocht en zullen ze temperatuur goed weerstaan, maar zijn ze totaal onvermengbaar met de overige DOT klassen en dat stelt u voor grote problemen met gasvormende reacties na het ontluchten want er blijft altijd wel een restantje van de oude remvloeistof achter, zelfs als u het systeem doorspoelt met ether. Ik kan niet anders dan U dit probleem bevestigen.

Overstappen op DOT 5

Gelukkig is er na lang onderzoek een siliconenvloeistof ontwikkeld die zich wel met de oude remvloeistof laat mengen. De Amerikaanse firma Automec heeft voor het leger deze universele vloeistof ontwikkeld voor koppeling en remmen. Het neemt geen water op, is vermengbaar en laat alle rubbers en pakkingen met rust en is bovendien niet giftig.
Dankzij de bekende neutraliteit van siliconen is er dus geen zorg meer om periodieke verversing van de vloeistof. Ook wordt lak niet door de vloeistof aangetast en roestvorming in de remcilinder behoort ook tot het verleden.
Door jarenlange tests, steeds weer verbeterd, hoeft u alleen maar de oude remvloeistof uit het systeem af te tappen en te vervangen door SBF Automec. Ook hiermee bent u verzekerd van de hoogste DOT temperatuurwaarde (kookpunt boven 260 graden Celcius) en het scheelt u uiteindelijk veel tijd en

geld. Het goedje is gemakkelijk te herkennen aan de paarse kleur.

SBF Automec

Niet bang om ons voor u op te offeren, hebben we niet geaarzeld de beloften die de SBF (silicon brake fluid) ons in het vooruitzicht stelde te onderzoeken.
Want de wondermiddeltjes zijn in de wereld van de mechaniek toch echt wel schaars. Daar kunt u vast van meepraten.

Dus, na revisie en onderhoud aan het schijfremmechanisme van onze 24 BT, zoals we dat om de drie jaar doen, hebben we het glazen rempotje gevuld met het vreemde paarse goedje.
Gezien de hogere viscositeit (het goedje is een beetje stroperiger dan de normale DOTjes) is het ontluchten nu een werkje dat iets meer tijd en werk vergt, maar het lek en knoeiwerk is hierdoor wel wat minder.

Het resultaat ?

De veel geroemde remkracht van de 24 BT blijft prima behouden, het rempedaal voelt iets "elastischer" aan, behalve bij alleen korte ritjes en dat komt waarschijnlijk doordat de vloeistof in tegenstelling tot de normale

remvloeistof toch enigszins samendrukbaar is.

Conclusie:
Dankzij de niet verouderende kwaliteiten hebben we nu een langdurende remvloeistof dankzij SBF Automec. Het spul is vrijwel overal beschikbaar. U kunt het bestellen bij Retro Disign, prijs voor een halve liter 33,10 Euro.
Weinig geld voor uw gemoedsrust.

Tekst en foto's Marc Alias, DCPL Panhard Magazine No. 83
Vertaling: Boyo Teulings

Noot van de vertaler: met enig zoeken op internet lukt het een hele liter voor 42,00 Euro te vinden. Deze adverteerder adviseert echter met klem om het alleen in een schoon remsysteem te gebruiken.

Aandrijfas

Tijdens het demonteren van een aantal oude aandrijfassen trof ik een as aan waarvan de binnen en buitenbus aan elkaar gelast waren. Dat dit niet zo netjes gebeurd was gaf aan dat het een noodreparatie was geweest. Het gevulkaniseerde rubber tussen de binnen en

buitenbus had losgelaten.

Als dit tijdens het rijden gebeurt kom je dus stil te staan vanwege de differentieelwerking.
Om de binnen en buitenbus weer met elkaar te verbinden heb ik het volgende bedacht.
Monteer een stuk ketting (3/4-7/16) om de dikke buis. In het koppelblok (16mmX20mm) draai je een bout van m10X40, met een punt. Als je dan stevig doordraait gaat de bout dwars door beide buizen.
Na deze handeling kan je weer verder rijden, wel wat rustig optrekken, en niet te hard rijden vanwege de onbalans, maar thuiskomen doe je zeker.
Na het vervangen van de aandrijfas, de bout oplossen, de ketting losmaken, bout + blok losdraaien, bout doorzagen (de draad is stuk) en een nieuwe bout monteren. Het hulpstuk weer in de kofferbak voor een volgende keer…

Voor de 'doorrijders' heb ik 10 van deze hulpstukken gemaakt; ze kosten €30,= per stuk (excl. verzendkosten).

Jelle Bethlehem
072-5154975

TE KOOP, alleen voor ervaren liefhebber

Panhard custom pro-street. chassis tube avec train avant triangulé, pont chevy 10 boulons rétréci, V8 chevy 350 ci reconditionné, préparé. carrosserie passé en cabriolet. Reste finitions + détails a voir.
Pour amateurs avertis.
CG d'origine 5 000,- Téléphoner à **B**run Alain: 0668377925, 05000 Haute Alpes

Van onschatbare waarde?

De auto's van Ettore Bugatti, Walter Bentley, Henri Morgan, Frederic Henry Royce, de gebroeders Duessenberg, Henri Ford, Hispano Suiza, Alfa Romeo en vele andere merken vormen een **legendarische klasse, die tot op de dag van vandaag niets aan glans heeft verloren.** *Het is nog steeds een genot om in zo'n auto te rijden.* **Elke klassieker is uniek** *en heeft voor u, als eigenaar,* **een onschatbare waarde.** *Klassiekers vragen om een speciale behandeling, ook op het gebied van verzekeringen. Wij verzekeren alle klassiekers op unieke wijze, op basis van vaste taxatie en tegen een prettige premie. De eerste taxatie door een beëdigd classic car taxateur kan zelfs* **gratis** *zijn. Informeert u eens vrijblijvend of beter nog:* **stuur de bon in.** *dan sturen wij u een offerte.*

JA coupon

ik wil meer weten over uw klassieker verzekering en taxaties

❑ *Stuur mij een offerte voor mijn klassieker*

Merk en type: _____

Bouwjaar: _____ *Geschatte kilometrage:* _____

Geschatte waarde of taxatiewaarde: € _____

❑ *Belt u mij voor nadere informatie*

Naam: _____

Adres: _____

Postcode: _____

Woonplaats: _____

Tel. privé: _____ *Tel. zaak:* _____

Beroep: _____

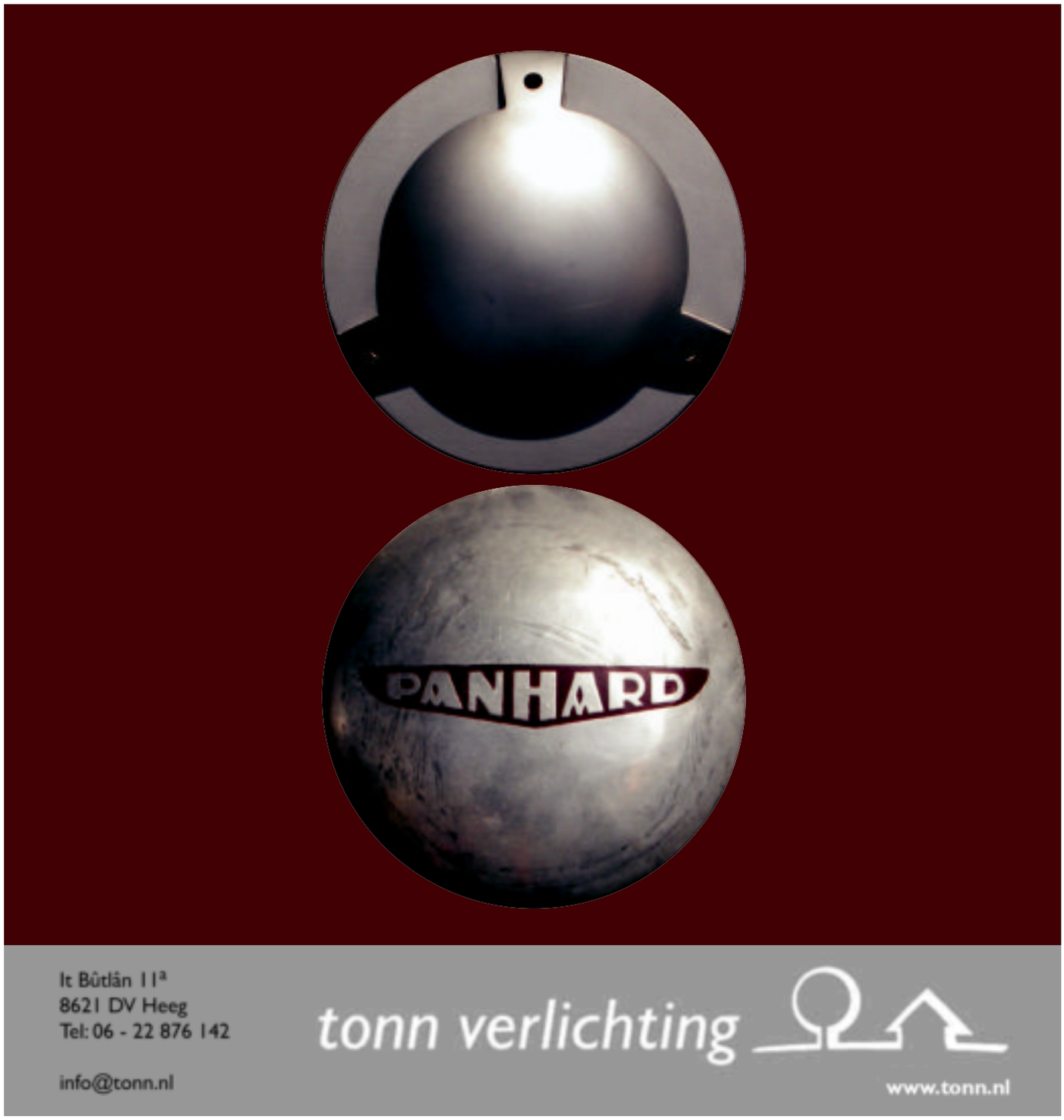
U kunt de bon in een ongefrankeerde envelop sturen aan:

KUIPER VERZEKERINGEN
ANTWOORDNUMMER 51 8440 VB HEERENVEEN

Verzekerd volgens **FEHAC** *normen*

KUIPER VERZEKERINGEN

Kuiper Verzekeringen **Bezoekadres:** *Breedpad 21 8442 AA Heerenveen* **Postadres:** *Postbus 116 8440 AC Heerenveen*
Telefoon: (0513) 61 44 44 Telefax: (0513) 62 37 42 www.kuiperverzekeringen.nl

TNT Post
Port betaald

Indien onbestelbaar retour:Oostervenne 421, 1444 XP PURMEREND