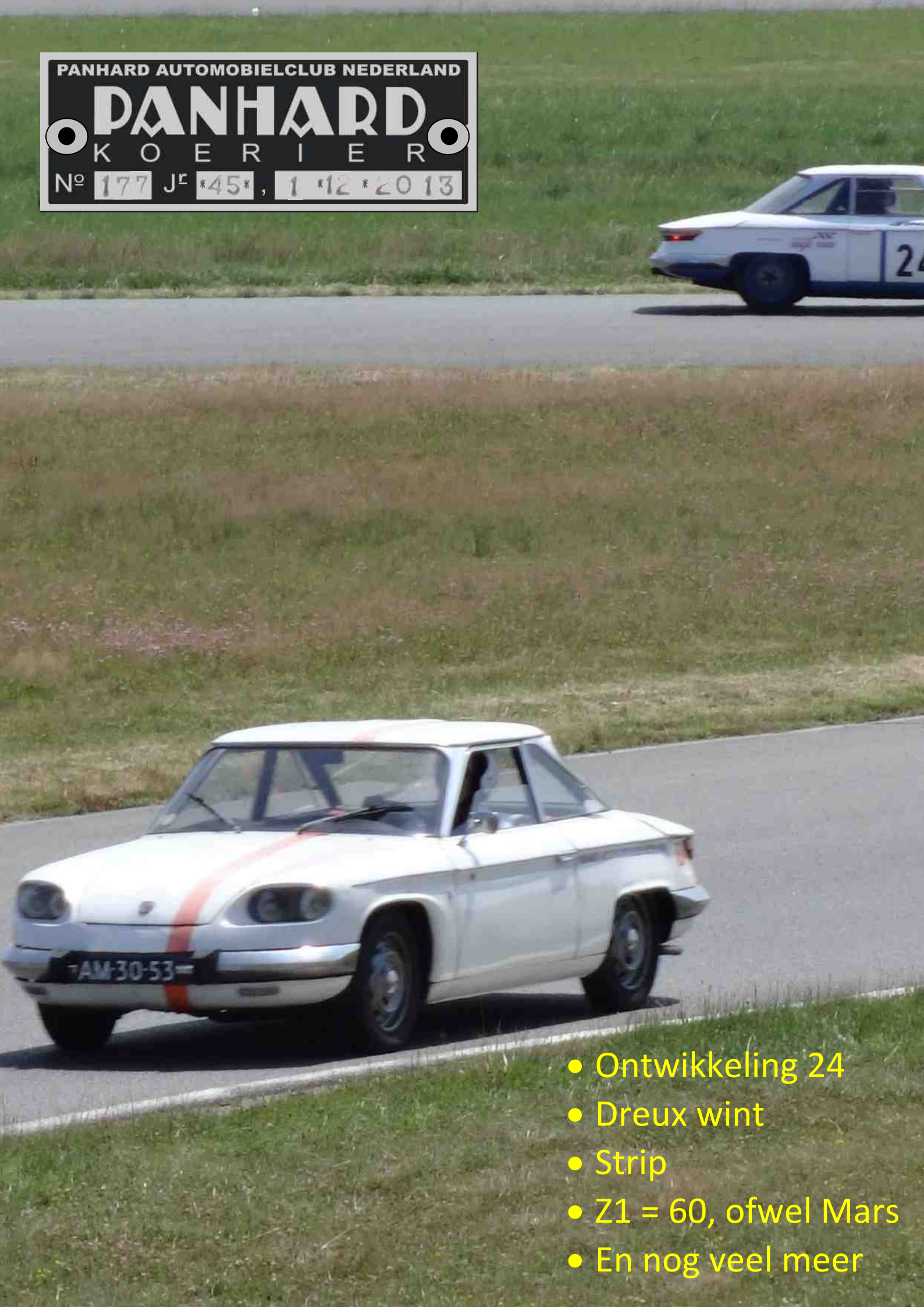
PANHARD AUTOMOBIELCLUB NEDERLAND

PANHARD KOERIER

№ 177 Jr *45*, 1 *12 *2013



- Ontwikkeling 24
- Dreux wint
- Strip
- Z1 = 60, ofwel Mars
- En nog veel meer

Colofon

Panhard Automobielclub Nederland
Lid van: Fédération des Clubs Panhard & Levassor; FEHAC.
www.panhardclub.nl
www.facebook.com/panhard-club.nl
CONTRIBUTIE: € 52,50 p.jaar + eenmalig € 15,00 inschrijfgeld.
binnen NL incasso verplicht
bij incasso € 2,50 korting
Bank: RABO 15.77.52.488
NL93RABO 015.77.52.488
RABONL2U
Lidmaatschap opzeggen vóór 1 december bij de secretaris
VOORZITTER:
Peter Drijver
Assendelftstraat 11
2512 VS Den Haag
T. 070-3894382
president@panhardclub.nl
SECRETARIS:
Joep Hocks, Klinkenberg 14,
2171 AN Sassenheim.
T. 071-3010699
secretaris@panhardclub.nl
PENNINGMEESTER:
Peter van Eeden
T. 015-3809592
penningmeester@panhardclub.nl
CLUBMAGAZIJN:
Wim Boers, St.Janstraat 53,
5507 NB Veldhoven.
T. 040 – 2052676
OPENINGSTIJDEN: bellen
ma t/m vr 19.00 – 22.00 u.
za en zo van 10.00 – 22.00 u
TECHN. ONDERSTEUNING:
Wim Boers, T 040 – 2052676
Kees de Waard-Wagner,
T. 0593 – 540494 (tot 22.00u)
kdeww@hetnet.nl
PANHARD KOERIER:
Uitgave van
Panhard Automob.Club.NL
HOOFDREDACTIE:
Henk Ottevangers (0650234086)
hoofdredacteur@panhardclub.nl
REDACTIELEDEN:
Frans van Thor,
Frank van Nieuwkerk,
Jaap Margry,
Boyo Teulings,
redactie@panhardclub.nl
ADVERTENTIES
Via de hoodredactie.
DRUK: editoo Arnhem

Van de Voorzitter

Zo! Dat was het jaar waarin onze club 45 jaar bestond en haar spetterende inernationale lustrum vierde. Met onuitputtelijke dank aan iedereen die dat weekend –en onze ritten en avonden– zo geslaagd hebben gemaakt. Een jaar ook waarin we van Panhard-vrienden afscheid hebben moeten nemen, maar waarin we ook veel nieuwe vrienden hebben verwelkomd.
Op de laatste praatavond vertelde Joseph Janssen hoe hij onlangs zijn fraaie lichtblauwe Dyna Z had verkocht aan Olivia en Frank, die óók aanwezig waren. Een prachtverhaal in een notendop over generaties iefhebbers van uitzonderlijk speelse en intelligente auto's als Panhard.
Fijne feestdagen met je dierbaren en laat tenminste af en toe de motor een tijdje lopen, deze winter! We zien elkaar weer op 14 februari op de ledenvergadering...

Peter Drijver

Van de Redactie

In het vorige nummer van ons onvolprezen magazine werd al uitgebreid stilgestaan bij de 50-ste verjaardag van de 24, maar het verhaal was toen nog niet af. Het vervolg van Bernard Vermeylen 's voordracht vindt u in deze aflevering, wederom over 5 pagina's. Me dunkt dat de 24-bezitters geen klagen hebben!
Door al dat 24-geweld zou je bijna vergeten dat er intussen ook nog iemand 60 jaar is geworden. De Dyna 54, later Dyna Z geheten, kwam immers in het najaar van 1953 uit, en veroorzaakte toen een hoop deining.
Daarom in dit nummer ook een flink stuk Z, en in het maartnummer komen we er verder nog op terug.
De liefhebbers van de racerij kunnen eveneens hun lol op, want zowel Kees de Waard Wagner als Jaap&Joost hebben enige pennevruchten afgescheiden die aan het snellere werk gewijd zijn. Vooral de pagina's van Kees kleuren hevig blauw en rood.
En verder het traditionele werk: onze strips en ritverhalen.
Voor elck wat wils dus.
Veel plezier met dit nummer, lieve lezer, en blijf vooral trouw stukken insturen naar ons adres redactie@panhardclub.nl
En omdat het jaareinde alweer genaakt:
prettige Sint- en Kerstdagen, een goede Jaarwisseling en een Gelukkig Nieuwjaar

Redactie PanhardKoerier

AGENDA

zie ook www.panhardclub.nl/agenda.php

** **17 - 19 januari 2014**
Interclassics-Topmobiel Maastricht
www.ic-tm.nl
** **5 - 9 februari 2014**
Retromobile Paris
www.retromobile.com
** **14 februari 2014**
Algemene Leden Vergadering
3 Zussen, Rhenen/Veenendaal
** **26 - 30 maart 2014**
Techno Classica Essen
www.siha.de
** **6 - 9 juni2014**
Rassemblement Internationale Panhard
37 Richelieu, France

INHOUD

Colofon	2
Van de Voorzitter	2
Van de Redactie	2
Inhoud	2
Agenda	2
Albi	3,4
Najaarsrit	4,5
Citroracing	6-8
Vervolg 24	9-13
Marc de Bourgogne	14
DynaZ	15-19
Aanhouder	20
Panhard, une famille	21,22

Grand Prix d'Albi

6/7/8..Sept. 2013

Tijdens dit weekend komen er diverse race klassen aan de beurt om hun rondjes te rijden.
Mijn belangstelling gaat vooral uit naar de MEP's en DB's, CD's en de Monomilles.
De vrijdag is er voor de aankomst en de vrije training, daarna tijdstraining en de races.
Ik ben vrijdag ruim op tijd voor de eerste training aanwezig in de paddock van het circuit. Er is een grote hoeveelheid MEP's uit alle hoeken en gaten van Frankrijk naar Albi gekomen.
Logisch...!! Albi is een soort bedevaartsoord voor deze racewagens. De plaatselijke Ciroën dealer van toen, Maurice Emiel Pezous was de producent van deze zoals hij het noemde, Formule Bleu, een instapklasse.
Ik ontmoet vele oude bekenden op de meeting en ga op zoek naar Philippe Gayroud, de man die de twee MEP's X2 uit Noord Holland heeft weg gehaald en die nu op weg zijn naar een beter leven. Hij verbaast zich er over dat ik weet dat juist hij die heeft ingerekend.

De Gayroud's, het is een echte MEP-passie familie en wonend 4 km van Albi. De passie is zeker en waarschijnlijk van vader Claude, die altijd met nummer 82 rijdt, afkomstig; hij rijdt er al jaren mee.
Philippe zelf altijd met nummer 81; waarom..!! 81 is de Tarn, de provincie waarin Albi ligt.
De collectie van de familie staat momenteel op 8 MEP's. Waaronder een hele bijzondere.
Er zijn indertijd 90 MEP's X2 met een bak uit de AMI en motor uit de Panhard 24 CT gemaakt.
Toen die onderdelen niet meer voor handen waren heeft hij, M.E. Pezous, 2 MEP's met een NSU 1000TTS motor gemaakt. Daarna kwamen er vanuit Citroën de versnellingsbak en de GS motor ter beschikking en heeft hij 98 MEP's X27 met GS motor en bak gebouwd. De bijna 200 MEP's zijn door deze Citroën agent in Albi met een aantal medewerkers zelf geproduceerd; dat moet een helse baan zijn geweest in die tijd.
Er zijn er dus best vele in omloop. Het nadeel van dergelijke hobby auto's is dat je er weinig mee kan rijden, alhoewel er natuurlijk in Frankrijk alles aan gedaan wordt om ze alsnog te kunnen laten rijden op vele evenementen.
Het rijden zelf doen ze meestal in de vorm van demo's; wedstrijden zijn uit den boze en niet echt belangrijk. Dat komt ook omdat vrijwel al deze MEP's in het bezit zijn van mensen die een leeftijd hebben waarop je competitie niet meer ambieert. Maar die het

rijden met deze Franse historie fantastisch vinden; het is één grote familie die elkaar op de Franse circuits ontmoet. Meestal mannen. Uitzonderingen daar gelaten; er zijn diverse dames die plaats hebben genomen achter het MEP stuur.

Philippe en zijn vader Claude Gayroud behoren tot de bezeten MEP bezitters; hij vertelde me dat er van de NSU variant maar twee zijn gebouwd. Eén in het bezit van iemand uit Toulouse die er niets mee doet, maar er ook niet van af wil en de ander is echt zoek, niemand weet waar deze is en of deze nog wel bestaat.
Geen probleem; Philippe moest dus om die reden zelf een replica maken, een heel mooi stuk werk. Het is dus een kopie van de MEP NSU uit Toulouse. Hij is nog niet zo lang klaar en zijn dochter Stèfhanie rijdt er dit weekend voor de derde keer mee op het circuit. Beiden zien er in ieder geval goed uit.

Dit evenement weet zo'n bijna 30 MEP's X2 en X 27 op de been te brengen, waarbij dus de X2 helaas sterk in de minderheid is.

Ik heb er nog nooit zoveel bij elkaar gezien en herinner me de foto's van ooit eind jaren '60 bij de introductie: een hele lange rij MEP's en zo'n foto heb ik nu ook gemaakt. Van de demo's heb ik genoten en de rijders natuurlijk ook; mogelijk dat er in de toekomst nog meer MEP's aan de gang worden gebracht. Het leeft nog echt, helemaal hier in Albi.
Leuk detail, elke keer als de MEP's in actie kwamen reed Jean Yves Attard er met zijn 2 CV6 driewieler een rondje vooruit als eerbetoon aan zijn vriend Maurice Emiel Pezous †.

Kees de Waard Wagner.

Naschrift:
Ook de races waren weer van grote klasse. 31 Caterham Superlight R 300 7ens in strijd met elkaar is helemaal te gek.
Of 32 Legend Cars Cups met elkaar over dit 3,585 meter lange circuit is echt genieten.
Wagentjes van 480 kg met een 4 cilinder motorfiets blok van 150 pk er in …grote klasse, kijk eens op www.legendscarscup.com **KdWW**

Te Koop:Panhard 24CT 1964

De auto is in 1998 gerestaureerd en van een nieuwe bekleding voorzien.
De motor is gereviseerd, de voorruit is van gelaagd glas enz. enz.
Er is eventueel een gereviseerde motor en versnellingsbak bij te kopen.
Vraagprijs: voor de auto € 7000; voor de extra motor+bak: € 1000

P.Voetelink Tel.0725713596 of 0651600866

NAJAARSRIT 2013

Pierre had het in zijn laatste mailtje zelf gezegd: het gaat niet regenen; alle regen is al in de voorgaande dagen gevallen, en er is niets meer over.
Sommige mensen beschikken over een voorspellende geest, want toen we op zondag 15 september vroeg in de morgen vanuit allerlei locaties op weg gingen naar het verzamelpunt voor de Panhardclub-najaarsrit, was het droog en behoorlijk zonnig.
Op het verzamelpunt zelve, het Gemeenteplein van Kontich (onder Antwerpen) werd het op bepaalde momenten zelfs zeer warm. Een stralende zon aan een wolkeloze hemel.

Op dit plein, dat door de gemeentepolitie van Kontich keurig voor ons was vrijgehouden, stonden op een zeker moment 14 Nederlandse en 4 Belgische Panhards, van junior tot 24, het toegestroomde publiek te bekoren. De Gazet van

Antwerpen was uitgerukt met een reporter en een fotograaf, en ze hadden het heel druk met interviewen en foto's maken. Dat de Nederlandse Panhards in de meerderheid waren was te wijten aan het feit dat de Amicale al een dag eerder aan het najaarsgebeuren was begonnen, en met haar wagens in Brussel stond.
Toen iedereen iedereen begroet en bepraat had werd er 100 meter gelopen naar Restaurant Panhard, een etablissement in de stijl bruin café, waar we uitgebreid met zijn allen gingen brunchen. Dat werd dermate gezellig dat we pas om 13.30 uur aan de rit op Brussel konden beginnen.

Over soms brede rechte, soms smalle kronkelende, wegen reden we in een lange colonne via Mechelen naar Brussel, waar we in een uitermate verbrokkelde opstelling arriveerden bij het automobielmuseum Autoworld, onder de snorkende triomfboog, waar op een alweer gereserveerd parkeerterrein de grote rest van de Amicale stond, aangevuld met nog een behoorlijke Franse afvaardiging. Buiten het museum stonden zo'n beetje alle op dit moment gemaakte Tesla's elektrisch te zijn, maar onze belangstelling ging toch meer uit naar het interne van het museum, waar speciaal ter gelegenheid van meer dan 120 jaar auto-innovatie, die uiteraard door Panhard was geïnitieerd, een speciale Panhardhoek in de normale museumbezetting was ingericht. Daar kon de geschiedenis van Panhard gevolgd

worden van een PL 4 pk M2E 1897 via de 12 pk X20 1913 van Jean Panhard (zie ook Koerier 176) en een Dynamique 140 X77 1937 tot een Dyna Z 1954, een Junior d'Ieteren, een Panhard CD 1964 en een 24 CT 1966 toe. Dat al dit materieel nog in staat was

tot rijden bewezen de lekbakjes onder de carters, die soms oversproeid waren. Wat me er meteen aan deed herinneren dat ik op het Gemeenteplein in Kontich een "kartonneke" had achtergelaten. Wie dit heeft opgeraapt en opgeruimd: mijn nederige en welgemeende excuses. Het was nogal een groot stuk, te weten een platgeslagen verhuisdoos. Ik zal het nooit meer doen, maar helaas was dit niet de eerste keer!

Franek Zvonarz had ook nog wat technisch materieel neergezet in de vorm van een uitgebouwde flat-twin en een losse cilinder, zodat we wat uit konden leggen aan onze bijrijders, en in een vitrinekast stond het vol met modelletjes, en met de houten 24 CT-puzzels die in de vorige Koerier te bewonderen waren.

Toen iedereen moegekeken was konden we gelukkig, al waren ze gesloten, nog wat nuttigen in de bistro van het museum, waarna een ieder zijn soms lange weeg ging.

En toen pas is het gaan regenen.

OttHW

Foto's: Marianne Schuerrman

CitroRacing 2013: succes voor de Dreux-mobiel!

*Op het bloedhete Circuit de Bourbonnais, bij Moulins, in het weekend van 20 juli, hebben **Joost en Jaap** zich geweldig geamuseerd in onze superieur presterende **"Dreux" 24 CT**. De naam van de **PAN** is op overtuigende wijze hooggehouden, hij was zelfs de enige 24 CT die alle sessies uitreed! Kortom, een kostelijk avontuur!*

Kees de Waard Wagner had het me al zo vaak gezegd: kom toch met de **Dreux-racer** naar CitroRacing, lekker racen met Citroëns, Panhards, MEPs en DBs. Maar Kees, midden in de zomervakantie, dat is thuis toch niet uit te leggen? Maar dit jaar kwam het dan een keer goed uit. **Pierre** en **Henry**, mijn trouwe auto-maatjes, hebben allemaal gezinnen en vakantie. Gelukkig bleek **Joost** er wel zin te hebben; hij restaureert al jaren zijn eigen **24 CT**, maar reed er *nog nooit* een. Hoewel de Dreux-mobiel zich slechts op enkele momenten van zijn beste kant had laten zien (Rolduc, Zolder), en hij bij het Almen-evenement al bij **Veghel** het liet afweten, wilde ik nu eens doorzetten. **Pierre** had al de nodige betrouwbaarheidsvoorzieningen aangebracht (zoals trisistorontsteking, irridiumbougies, elektrische benzinepomp) en **Henry** soldeerde de wirwar aan verlichtingsdraden tot een onfeilbaar stuk bekabeling. Ook **Brad Penn 20W-50** olie erin gedaan, volgens **Pierre** niet alleen voor dragsters, maar ook voor de Panhardmotor de beste keuze.

Vrijdagochtend staat **Joost** met een mooie **504 diesel pickup** en een auto-aanhanger voor de deur. De aanhanger wordt achter de **trouwe Avantime** gehangen (ja, die beroemde van **Klokje Rond**), met de 24 CT er op. Wat een mooie combi, op naar Moulins! Het pilsje in het Mercure-hotel, waar we 's nachts om half een aankwamen, smaakt prima. De **24 CT** is dit jaar **Star of the Show**, vanwege de **50e verjaardag**, samen met achternichtje **Xantia** die **20 jaar** bestaat. Benieuwd wat we aantreffen op het circuit. Hopelijk gaat **Kees** ons de trucjes van de baan leren; tenslotte zijn we allesbehalve geoefende coureurs….

MepMepMepMep

We melden ons de volgende ochtend om **8.30 u** op de briefing. **Bruno Jammes** organiseert het spektakel al een aantal jaren met zijn familie. **Pa en Ma** serveren fris uit de ijskast onder de partytent. Hij heet ons welkom en weet te vertellen dat **Kees** heel laat heeft afgezegd omdat hij opa is geworden! Een redelijke smoes. **Gefeliciteerd, Kees en Hennie!** Maar nu moesten we het dus zelf gaan ontdekken… Overal campers en tentjes, een enorme zwerm MEPs en veel Saxo's en AXjes en een Visa Chrono. Ook het nodige **Panhard-moois**: **Monomilles**, twee **HBR5s**, de "**ijs-Dyna**", een **CD** en – gelukkig- nog één andere **24 CT**! Het evenement vindt plaats op een baan naast het lokale vliegveld, waar in verschillende plateaus wordt gereden. Er waren twee plateaus gevuld met monoposto's: maar liefst **35 eenzitters**, vooral Mep X 27 met de GS-motor, maar ook een heleboel X 2's met het Panhard-blok en zelfs één met een **NSU-motor**. De beginners zijn herkenbaar aan een **rood vlaggetje**. Een aantal snelle Monomilles, wat zijn die toch leuk…**Jean-Claude Guny** is er met een zelfbouw met twee gekoppelde Panhardblokken. Maar het meest bizar is een Belgische eigenbouw uit 1954 uit **twee halve Topolino-chassis'** aan elkaar gelast en aangedreven door een Panhardblokje. Je hebt vervolgens een plateau voor Saxo, AX en zo meer van dat jaren 80 en 90 gedoe.

Twee heren in ijsracer

TopoTopo (lino)

Madame préfère NSU

De 24 die nooit aankwam

Ons plateau bevat de beide 24 CT's, twee HBR5's, een CD, de IJsracer, twee CXen, twee DSsen (waaronder een decadente **Cabriolet le Caddy** van Chapron), BXen en nog wat moderner spul. De andere **24 CT** is helemaal geprepareerd om te racen: rollbar, gestript interieur, plastic ruitjes opzij en een gemodificeerd front voor meer koellucht, ach wat is dat toch lelijk… De piloot is blij dat hij niet alleen de 24-eer hoeft hoog te houden en komt gezellig naast onze Dreux-racer staan. Hij gaat ons *poepie laten ruiken…* (Er was trouwens maar één Xantia; die ging niet de baan op.)

Jean-Claude Guny met 4cilinder Panhard

Alle plateau's mochten zaterdag en zondag **5 maal 20 minuten** rijden, als je hiervoor tenminste *180 euro* had overgemaakt.

Adrenaline

En dan de baan op: eerst **Jaap** achter het stuur en **Joost** er naast, om even het gevoel te krijgen. De **adrenaline** stijgt, er komt een BX voorbij, en een DB, hoe hard kunnen we gaan…. **Wat gieren de banden enorm!** Het is een leuk circuit met enkele lange stukken en snelle bochten, gevolgd door een serie tragere bochten, waarvan enkele ook stijgend. Je haalt maximaal **110 á 120 km/u** (op de teller, dat wel). **Dat valt mee**; de DB's zijn enigszins bij te houden en in de (vlakke) bochten kun je iedereen goed bijblijven! Jammer genoeg valt de andere 24 CT uit met *ontstekingsproblemen*. Hij rijdt dan wel ietsje sneller, maar presteert het om **in alle sessies voortijdig tot stilstand te komen.** Wel sneu, natuurlijk. En maar sleutelen in de hete zon. Terwijl die vermaledijde Clubauto alles gewoon **strak & snel** uitrijdt! *Daarmee hebben wij ruimschoots de prijs voor de best presterende metalen Panhard kunnen binnenhalen!*

Joost passeert de ijsracer

Bataille des 24 CT

Joost zijn racedebuut verloopt voorspoedig; rijder en paard gedragen zich voorbeeldig wat door de snelle routiniers erg gewaardeerd wordt. Er wordt overigens door iedereen **uiterst sportief** en (nou ja) **behoedzaam** gereden. En voor **Jaap** zowel als **Joost** geldt: **met iedere sessie gaat het sneller!** Niets zo mooi als de grijns waarmee je uit de auto stapt na zulke heerlijke minuten.
Af en toe vraagt iemand of hij mee mag rijden, wat we graag doen; toch rijd je dan iets rustiger, al was het maar door de extra kilo's.
Dit jaar is ook een **Randonnée carthographique** (puzzelrit) georganiseerd voor belangstellenden die wel willen rijden maar niet racen. Hier meldt zich gelukkig nog een mooie **24 CT**.
Bij de borrel na afloop van de eerste dag maken we kennis met **Michael Thorn en Isabella Reicheneder** uit **München**, die alleen al opvallen door hun *tentje bovenop de bus* in plaats van in het gras (wat wij inmiddels hebben gedaan). De bus blijkt dan ook geen camper, maar een **MEP-transporter**. Hij past er keurig in! Michael heeft thuis ook een **CD**, door **Peter Breed** in orde gemaakt. En er zijn de obligate demonstraties van de **Loeb-auto** met veel rokende banden, tenslotte is het *sponsored by Citroën*. Het **rallyemonster** heeft met een C4 niet veel meer van doen.

Tijdens het diner in het vliegveldgebouwtje schuiven **Michel en Annie Clapot** uit **Cannes** aan; Michel rijdt met **zijn CD** in ons plateau en is erg geïnteresseerd in de **Nederlandse CDs**. Als Joost de volgende dag meerijdt in de **mooie en snelle DS** van **Patrice Latour** kan ik de verleiding niet weerstaan, Michel te vragen mij mee op de baan te nemen in de **CD**. Met twee helmen op past het maar net (met onze bescheiden posturen), maar wat een feest! **De oude baas** laat de **CD** alle hoeken van de baan zien en we rijden niet alleen **Joost** voorbij, die in de Dreuxmobiel overigens **uitstekend blijft volgen**. Wat een geweldige acceleratie, en juist op de plekken waar de **24 CT** naar vermogen zoekt (scherpe bocht omhoog) vliegt de **CD** met zijn plastic koetsje de bochten door. En *de banden helemaal stil*! (Gewoon goed uitlijnen volgens **Pierre**).
Joost, na afloop van de **DS-rit**: "Wat rijdt dat comfortabel…. Stuurbekrachtiging en zo!" *Ja, het is hard werken in een 24 CT!*

De CD van Michel Clapot

Alain Leprince en Joost

We treffen een enthousiaste **Alain Leprince** bij onze 24 CT: "Hebben jullie mijn auto gestolen? De mijne lijkt als twee druppels water; zelfs dezelfde beschadigingen tussen portier en voorspatbord…. Dat rijdt geweldig, hè?"
Alain prepareerde in 1965/66 de **24 CT**s waarin **Jean-Claude Ogier** zo geweldig presteerde (zie ook het interview met Ogier en Leprince op de website van Citroracing, helemaal onderaan; ook ooit in de Koerier vertaald). "De **24 CT** is een fantstische auto, dat zie je zo op het circuit, maar ik snap nog steeds niet hoe **Ogier** er zoveel snellere auto's mee kon voorblijven…" En bij onze Avantime: "Na **20 jaar Citroën** heb ik **20 jaar** bij **Renault** gewerkt, ook aan de ontwikkeling van de **Avantime**. Het zijn de deuren die de auto zo duur hebben gemaakt; ongelooflijk hoeveel geld daarin is gaan zitten….."

In de bloedhitte (we gebruikten tot vermaak van de Fransen onze *paraplus* als *parasols*) vertrekken we, geheel voldaan van deze race-ervaringen, richting thuis. We nemen niet meteen de Autoroute, maar rijden via Auxerre naar Troyes. Bij het tanken stijgen daar plots **grote wolken uit het Avantime motorcompartiment**. Lek in het koelsysteem: *leve de luchtkoeling!*
Renault Star, de lokale hoofdgarage, die we net konden halen, heeft **"de komende week geen tijd"** en blijkt bovendien het stupide lekkende rubberdopje, **niet op voorraad** te hebben. *Repatriëren? Zijn ze hier een beetje gek geworden?* **KPN** heeft juist vandaag een **grote storing** in Frankrijk, dus de **ANWB** is alleen via de plaatselijke bakker bereikbaar maar komt gewoon **niet opdagen**. Als echte autoliefhebbers laten we de bureaucratie van de 21 eeuw maar voor wat het is, en maken zelf een **mooie afdichting** met *15 cm rubber slang, een bout en 2 slangklemmen.* De weinig creatieve heren van Renault Star krijgt er wel lol in: ze geven ons een flinke fles **Renault koelvloeistof** cadeau, waarvoor wij hen zeer erkentelijk zijn. *Maar op de Autoroute waren we kansloos geweest…*Ik heb nog weken met ons noodverband gereden.

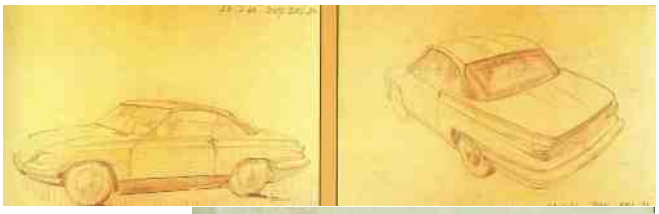
Als je op **Youtube** "Citroracing 2013 Panhard 24CT" intikt krijg je wat korte filmpjes van ons avontuur.

Kees, je hebt gelijk, het is **geweldig** om te doen. Op het circuit is het **echt kicken**, een *spirituele ervaring*, zeker in een Panhard 24 CT. (**Kees** heeft dat zelfs al in een **Visa**).Vaker doen! De Dreux-mobiel heeft zich **overtuigend gerevancheerd**! **Peter**, **Paul en Rob**, jullie *bijzondere krukas-constructie* doet het nog steeds voortreffelijk! En met liefhebbers in en/of buiten de club moeten we *zoeken naar racemogelijkheden dichter bij huis*, zonder dat het al te serieus of kostbaar wordt. Als je interesse hebt, bel gerust: 06 22 31 30 56.
Panhard continue….. En daar gaat het om!

Jaap Margry
mede namens
Joost van Noorden.

De mooie combi heeft het gered

Vervolg: het ontstaan van de Panhard 24



Afb. 23 – Hier zijn visie. Blijft dicht bij het origineel, maar laat aan de achterkant het dak meer afzakken, als een sportwagen. Dat geeft de wagen een sportiever karakter. Toch doet de achterzijde wat bedaagder aan dan het uiteindelijk productiemodel (22 jan 1962). Wellicht is het afgewezen bij Panhard – er is verder niets over bekend.

Afb. 24 – Eind '61 maakt René D. een heel mooie ontwerpmap met allerlei tekeningen van de definitieve vorm, om de auto aan de directie te tonen. Hier de omslag.
Afb. 25 – Precieze tekening van de definitieve vorm. Alleen het ronde merkteken op de kap wordt niet overgenomen.

Afb. 26 – Tekening gedateerd 14 juni '63 – dus praktisch het tijdstip van de officiële presentatie – die de 4 dakstijlen die naar onder toe smaller worden toont, en hun verankering binnen alle dragende delen. Deze dakstijlen zijn zeer belangrijk voor de torsiestijfheid van het geheel, en dienen voor montage van voor- en achterruit.
Afb. 28 – Maquette 1:1. Nog veel details te vervolmaken, maar de vorm als geheel staat!

Afb. 29 – De allereerste carrosserie wordt in elkaar gezet op het BERC
Afb. 30 – Nu istie af!

Afb. 31 – De allereerste carrosserie is een proeftuin voor de carrosseriesterkte en –stijfheid, en de kwaliteit van de lasconstructies.
De carrosserie staat op kleine wieltjes, draaibaar naar alle kanten, zodat er allerlei bewerkingen gedaan kunnen worden. Achterop zit een verplaatsbare geribbelde stalen plaat om de wagen te doen wegglijden en een slip te simuleren.
In totaal krijgt de achtertrein 3 miljoen slip- en overhellingstesten, en 50.000 torsietesten te doorstaan!
Tests met de echte auto en botsproeven tonen het weggedrag bij bijvoorbeeld uithollingen overdwars en kuilen of richels in het wegdek.

Afb. 32 – Na de statische proeven nu de dynamische. De weg op! De eerste onderstelproeven in de gedaante van een Dyna Junior, in de bossen bij Fontainebleau (uittreksel van een reportage in de Paris Match, over hoe een nieuw model tot stand komt).

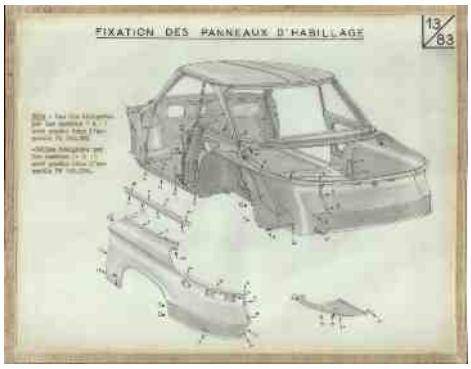
Afb. 35 – En hier de afdruk van het definitieve resultaat: de presentatie aan de pers. De auto staat op een sokkel in een vijver in de Tuinen van Truffaut, omgeven door waterlelies. En die foto verschijnt ook in de allereerste catalogi.

OPZET VAN DE PRODUCTIE VAN DE 24

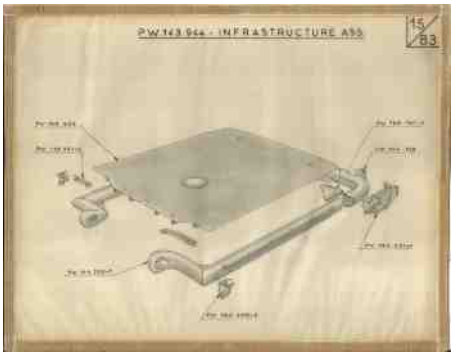
Als de auto klaar is moet er een productieplan komen. De serviceafdeling van de fabriek maakt dus vele plannen. De carrosserievervaardiging wordt uitbesteed aan Chausson. Er bestaan vele tekeningen van het constructieproces om de fabricage te kunnen organiseren.

Afb. 36 – Introductie van het dossier

Afb. 37a – Vogelvlucht van de blankmetalen carrosseriedelen



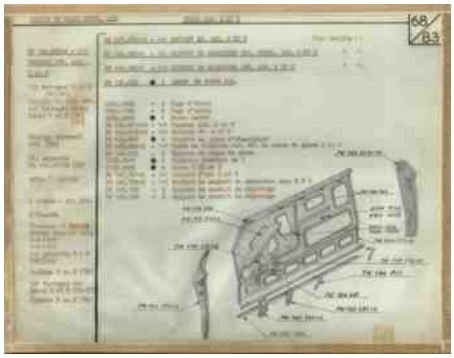
Afb. 37b – Bevestiging van de bekledingspanelen van het koetswerk (spatborden etc.)



Afb. 37c – Dragend gedeelte en vloer

Afb. 37d – Blankstalen koetswerk en alle lasplekken

Afb. 37e – Details van enkele carrosserie-bekledingsdelen



Afb. 37f – Binnenbekledingspaneel van een deur

Afb. 40 – Hele koets, maar duidelijk niet afgewerkt

Afb. 41 – Blik op de lopende band in de fabriek van Chausson in Gennevilliers. 24 en 17 naast elkaar.

Afb. 42 – Idem

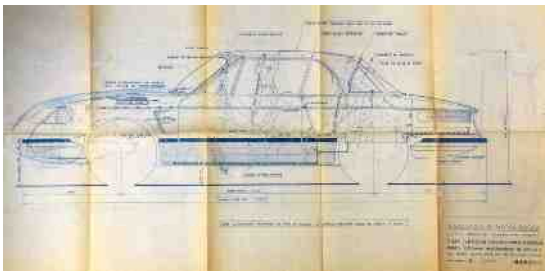
Afb. 43 – Kant-en-klare koetswerken op een speciaal toegeruste vrachtwagen gaan naar de eindmontage aan de Av. d' Ivry

Hoewel de fabricage bij Chausson prima verloopt gaat de dashboardproductie flink in de fout: de kwaliteit deugt niet. Daarom staan er honderden auto's opgestapeld bij de fabriek. De situatie is zo ernstig, vertelde Jean Panhard aan Bernard Vermeylen, dat de fabriek bijna failliet gaat. Gelukkig komt het allemaal goed en kan Panhard begin 1964 gaan leveren. Vanaf het begin worden de auto's ook geëxporteerd.

Afb. 45 – Eén van de allereerste 24's die werden afgeleverd in Nederland, aan een Citroën-Panharddealer. Die heeft een tentoonstelling op een wat vreemde plaats georganiseerd, zoals de foto toont.

ENKELE PLANNEN DIE NOOIT ZIJN UITGEVOERD

Ik ga niet de historie van de 24 uit de doeken doen; die kent u waarschijnlijk al. Maar het lijkt me leuk een paar plannen te tonen die het levenslicht niet aanschouwd hebben.



Afb. 46 – De cabrio. Ogenschijnlijk zou de cabrioletvorm de auto prima staan. Dit ontwerp van René Ducassou wordt zeer serieus bestudeerd, maar uiteindelijk nekt de afwezigheid van de 4 hoekstijlen de stijfheid van het geheel, nu het dak als dragend deel weg is (10 juli 1963)

Afb. 47– Het dakleer imiteert het cabriogevoel; het blijft een “normale” 24.

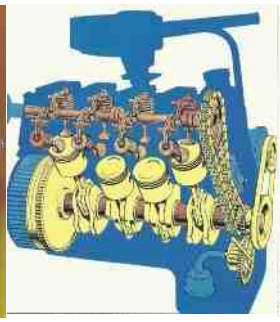
Afb. 48 – Deze foto bewijst dat er tenminste 1 cabrio gebouwd is. Hier wordt het armatuur van het vouwdak bekeken. Er bestaat echter geen enkele foto van de “affe” cabrio. Toch hebben enkele mensen zelf wel de zaag in hun 24 gezet: er stond er een bij de FanClub Panhard op de Retromobile 2012.

Afb. 49 – Ander project om over door te mijmeren: de 4-deurs. Het schijnt zeker dat er een proto van heeft rondgereden, maar daar is geen spoor noch foto van te vinden. Dat had de Panhard-verkoop kunnen stimuleren, maar Citroën vond dat teveel concurrentie naar de eigen modellen.

Afb. 50 – Over de break is ook nagedacht, maar verder dan dit proefmodel is men niet gekomen. Jammer! Zo’n break de chasse, à la Volvo destijds, was ongetwijfeld zeer elegant!

Een groot punt van kritiek tijdens de testen was de tweecilinder motor: de auto kon veel meer aan. Waar NSU en Citroën samenwerkten in Comotor, aan de één- en tweeschijfs Wankelmotor, plantte Panhard de luchtgekoelde 4-cilinder van NSU in de 24.

Afb. 51 – Hier de donateurs: NSU 110 en 1200



Afb. 52 – Blok 1100 cc, 4 cil. , bovenliggende nokkenas, luchtgekoeld, 66 pk

Afb. 53 – Serie aantekeningen om de bij NSU achterin geplaatste motor geschikt te maken voor “onze” voorwielaandrijver. In ’t kort: motor 14° naar voren kantelen, een extra tandwiel om de draairichting te veranderen (tussen bak en differentieel). Bij aanvraag geeft Citroën toestemming!

De tijd om e.e.a. aan te passen wordt op 1 jaar geschat, dus de auto had op de Salon van Parijs in 1966 kunnen staan.
De meerkosten voor de 4-cilindermotor worden in 1965 op ff 810,= geschat, toch minder dan 10 % van de prijs.
Als in januari een partij motoren geleverd zal worden door NSU besluit Citroën een streep door dit project te trekken.

Er is nog een leuke anekdote. Als Jean Panhard in juli 1965 Neckarsulm (de NSU-fabrieken) bezoekt wordt hij rondgereden in een Simca Ariane (die grote 8-cilinder koets met een 1300 cc-tje uit de Aronde, truc uit de Suez-crisis)
Zonder het te weten reed Panhard hier rond in een proto van de …….Ro80!!

IDENTIFICATIE VAN EEN 24

Voor het afsluiten van dit 24-exposé, een uitleg over de identificatie. Er bestaan 5 modellen in het 24-gamma.
24 C met normale motor. Type des Mines N2. (vgl RDW; de toezichtraad van de mijnen controleerde vroeger alles op wielen)
De serie loopt van 2.400.001 tot 2.401.861
24 CT met Tigre-motor, Type N1. De serie loopt van 2.301.001 tot 2.308.775 voor de trommelremmers en van 2.312.001 tot 2.323.601 voor de schijven (1965-1967)
24 BT, Type N4, verlengd, 2.500.001 tot 2.517.491
24 B, N5, verlengd, normale motor, 2.600.001 tot 2.609.212

24 BA Uitgeklede versie van de N5, 161 exemplaren, 2.601.458 tot 2.607.575
Sommige reeksen van serienummers zijn niet toegepast, dus de chassisnummers staan niet in verband met de productie-aantallen.

S.A.A.E. PANHARD & LEVASSOR
19. AVENUE D'IVRY - PARIS

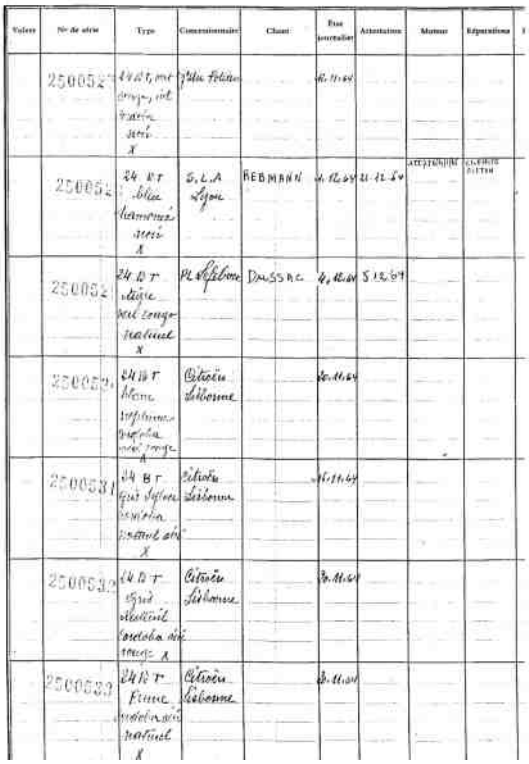
NOMENCLATURE N°

LE : 31 Décembre 1963
FAIT PAR : Aubaile

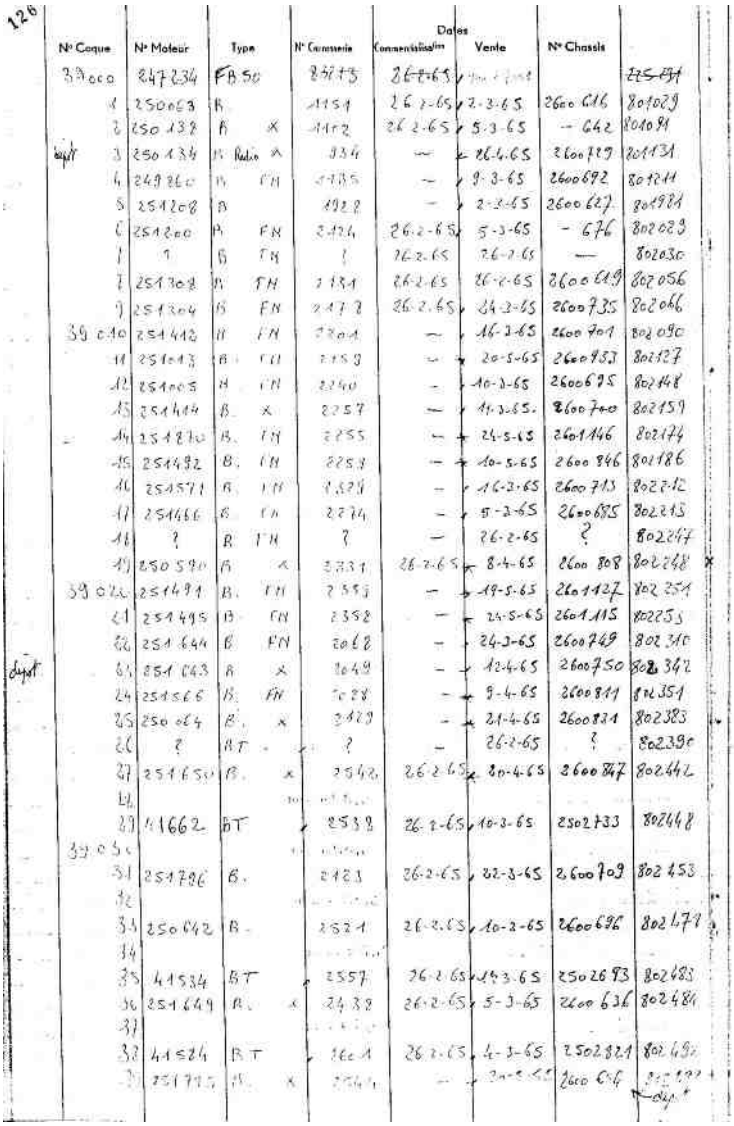
SÉQUENCES DE NUMEROTATION
DOSSIER :

24 Coachs et Coupés direction à gauche ou à droite

TYPES des MINES	TYPE de CARROSSERIE	DESIGNATION des VEHICULES	SEQUENCES de NUMEROTATION A PARTIR de	OBSERVATIONS	DIRECTION à
N 1	Coupé (527) (2+2)	24 Ct	2.300.001	Moteur M8 Spécial Embrayage Ferodo BV avec 1ᵉ synchronisée Freins ETA	Gauche ou Droite
N 2	Coach (527) (4 places)	24 C	2.400.001	Moteur M8 Normal Embrayage Ferodo BV avec 1ᵉ synchronisée Freins ETA	Gauche ou Droite
N 1	Coupé (527) (2+2)	24 Ct	2.312.001	Moteur M10 Spécial Embrayage Ferodo BV avec 1ᵉ synchronisée Freins à disque	Gauche ou Droite
N 4	V527	24 bt	2.500.001	Moteur M8 Spécial Embrayage Ferodo BV avec 1ᵉ synchronisée Freins à disque	Gauche ou Droite
N 5	V527	24 b	2.600.001	Moteur M8 Normal Embrayage Ferodo BV avec 1ᵉ synchronisée Freins ETA	Gauche ou Droite
N 5	V527	24 b série A 24 ba série B	2.605.001	Moteur M8 Normal Embrayage Ferodo BV avec 1ᵉ synchronisée Freins ETA (tambour)	Gauche ou Droite



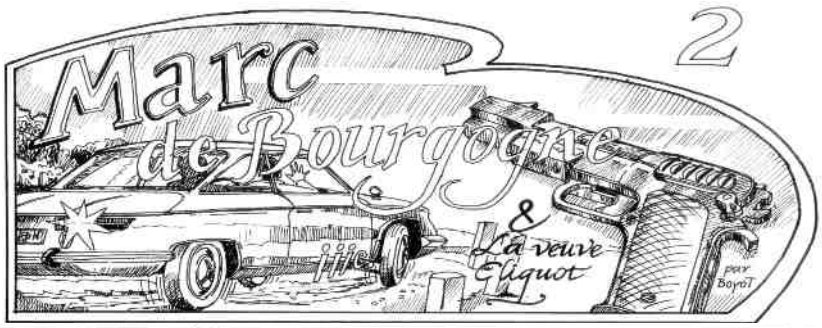
Afb. 61 – Voorbeeld van de Panhard-registratie van een 24 BT. Geeft uitsluitsel over serienummer, type, kleur, bekleding, banden, opties, dag en datum dat ze de fabriek verliet, identiteit van de dealer of importeur en soms zelfs de naam van de cliënt.

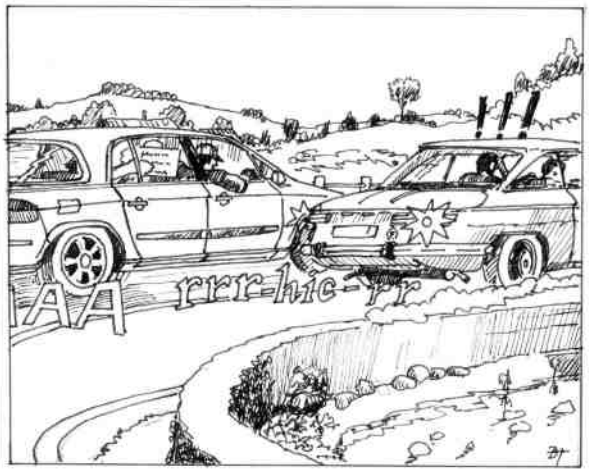


Afb. 62 – Na de overname door Citroën gaat alles anders. Niet per chassisnummer, maar per carrosserienummer. Maar nu wordt de indeling van de registratie ook duidelijk anders. Wel de radio-optie, maar geen kleur meer, en niet waar die geleverd is.
Maar een nieuw uitzoekmodel in deze registratie heeft dat inmiddels grotendeels opgelost, aan de hand van de n° 's van chassis en coque.

Vertaling: Boyo Teulings, 9-10 mei 2013
Bewerking: OttHw

Het eerste deel van dit artikel van Bernard Vermeylen verscheen in Koerier 176





(9)

PLOTSELING HEEFT MARC HET IDEE ACHTERVOLGD TE WORDEN. HY GEEFT DE TIGRE DE SPOREN- EN WÈG SCHIET DE AUTO, VÈR BOVEN DE 90 DIE TOEGESTAAN ZYN. DE DUBBELE REMKLAUWEN VÓÓR DOEN HUN NAAM EER AAN, MAAR OP DE RECHTE STUKKEN IS BYNA 50 JAAR OUDE TECHNIEK GEEN PARTY. TOCH SLAAGT-IE ERIN DE VELSATIS LANG VOOR TE BLYVEN. NA EEN HALF UUR HOUDT DE MOTOR SOMS EVEN IN. „VERDOMME-VAPOUR LOCK!!!" DAN KOMT DE RENAULT NAAST HEN. ER VERSCHYNT ACHTER EEN BORDJE MET EROP : PROCHAINE SORTIE à DROITE*. EN EEN HAND MET EEN PISTOOL LAAT ZIEN DAT HET ÈRG SERIEUS IS. MARC EN BERNARD ZITTEN NU ÈCHT IN DE PUREE...

* eerste afslag rechts

à suivre

(10)

MARC HEEFT GEEN ZIN OM HALVERWEGE DE STILLE MORVAN UIT Z'N AUTO GEKNALD TE WORDEN, DUS HY RYDT LEKKER DOOR! DAN KLINKT ER EEN KNAL-EN EEN YZEREN KERM. „ZE SCHIETEN OP M'N BANDEN, LES CONS*!!" BERNARD PAKT Z'N TAS OP SCHOOT EN HAALT UIT Z'N SCHEERTAS HET PISTOOL DAT Z'N MOEDER IN DE KLUIS VAN DE KRANT..?? „NEE, HAHA, IK HEB DE ASBAK VAN OPA ERIN GEDAAN!" -VANDAAR DIE KNIPOOG IN DEEL 2- EN 'M BY JEAN-LUC NAGEKEKEN. ER ZIT ÉÉN KOGEL IN, HY IS DUS GELADEN. DRAAI JE RAAM LINKS OPEN. LINKERHAND OP JE SCHOOT! IK RICHT EN KNAL 'M VOOR Z'N KOP!" ZOGEZEGD, ZO GEDAAN. DE PASSAGIER KNALT TEGEN DE BESTUURDER, DIE VERLIEST DE MACHT OVER HET STUUR. DE AUTO KNALT HET TALUD AF – EN EXPLODEERT IN EEN VUURZEE.

* cons = rotzakken

DE AUTO DIE (NIET) VAN MARS KWAM

De Dyna type VP2 (gewoonlijk Louis XV genaamd) had er sinds zijn conceptie al weer 10 jaar opzitten toen mijn vader en ik eind 1950 besloten om aan onze ingenieurs te vragen een nieuwe auto op te gaan zetten.
Het pakket van eisen omvatte:

- **Familiewagen**
- **5 zitplaatsen**
- **Heel laag verbruik: 6 l op 100 km**
- **120 à 130 km/h met zelfde mechaniek**

De heer Bionnier en zijn ploeg gingen aan het werk om de carrosserie vorm te geven.
De heer Delagarde en zijn ingenieurs gingen zich bezighouden met het mechaniek, de ophanging en de voortrein.
De codenaam werd VLL: Voiture large légère (grote lichte auto)
De zelfdragende carrosserie was van aluminium, wat in die tijd een zeer gedurfde oplossing was, en waar sommige hedendaagse constructeurs naar beginnen te grijpen om hun aluminium auto's te maken. En dat deden wij dus al 43 jaar geleden! (dit stukje dateert uit 1996 – OttHW)
De lancering was op 17 juni 1953, 3 dagen na de vierde Panhard-overwinning op de 24 uur van Le Mans.
De wagen werd Dyna genoemd.
De nationale en internationale pers oordeelde unaniem dat het hier ging om een geavanceerd stuk techniek: 6 zitplaatsen, 6 liter op de 100 km en 130 km/u
De productie van de Dyna en zijn afgeleiden duurde tot 1963 (170.000 exemplaren), het tijdstip van de lancering van de Panhard 24

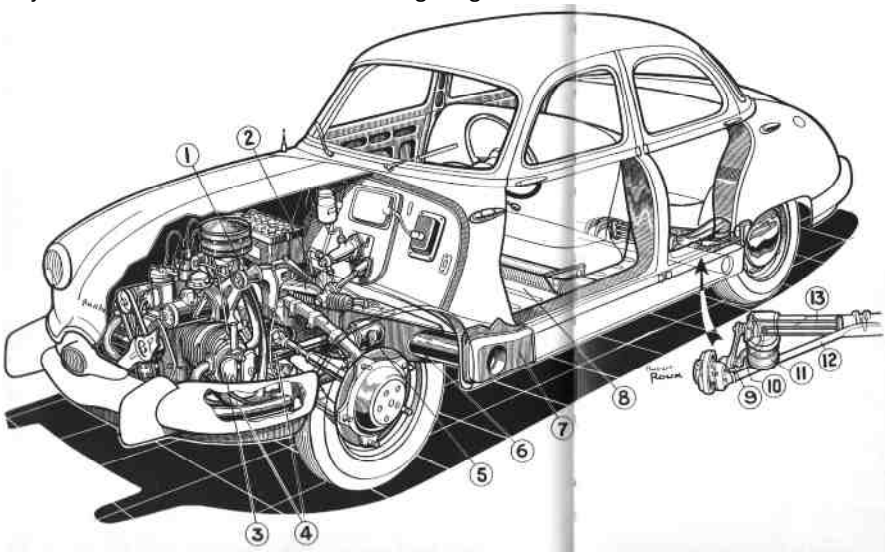
Jean Panhard
Parijs, 24 september 1996

Zo verschrikkelijk snel en onverwacht als de heer Panhard het hiernaast doet voorkomen kwam de Dyna54 natuurlijk niet.
De heer Bionnier (bijgenaamd God de Vader), ontwerper van grote auto's als de 6 DS, de Panoramique en de Dynamic, tot kleintjes als de DynaX en (als laatste) Citroën Dyane, had al in 1943 een aerodynamische maquette gebouwd die verdacht veel lijkt op de Dynavia, die hij daarna ontwikkelde en die in 1948 op de Salon te bewonderen was.
Iedereen verwachtte toen van Panhard binnen afzienbare tijd een verkoopbare kloon van dit wel zeer futuristische model, en dus was de Dyna 54 een logisch vervolg. Maar een sensatie was het toch wel, vergelijkbaar met de heisa die met de introductie van de Citroën DS, 2 jaar later, gepaard ging.

Louis Bionnier, persschuw en nauwelijks fotografeerbaar, met model Dynavia

Maquette uit 1943 van LB
Hij was dol op versieringen

De pers kreeg in juni 1953 uitgebreid informatie over de nieuwe loot aan de Panhardstam, met schitterende tekeningen, maar het publiek moest nog tot het najaar wachten vooraleer de eerste wagens geleverd werden.



Omdat dat inmiddels 60 jaar geleden is willen we even wat uitgebreider stilstaan bij die goede dagen toen de oude firma nog helemaal zelfstandig was, mooie dingen bedacht en die ook uitvoerde.
Op nevenstaande doorzichttekening, die de pers toen kreeg, staan wat benummerde onderdelen van de Dyna54. Als u de juiste benaming bij de nummers weet kunt u die opsturen naar redactie@panhardclub.nl
Onder de juiste oplossingen zal een prijsje verloot worden. Bestuur en redactie zijn van deelname aan deze prijsvraag uitgesloten!

OttHW

MODEL

De Dyna die vlak WOII uitgebracht werd sprak reeds tot de verbeelding. Ze werd uitgebracht op eerste Salon de l'Automobile na de bevrijding, in 1946. Maar haar lijnen waren bescheiden, en haar afmetingen zaten een carrière als familieauto in de weg. Daarom werkte het ontwerpbureau van Panhard al gauw aan een wat uitgebreider wagen, die van dezelfde techniek uitging maar op het esthetische vlak een stuk radicaler was. De nieuwe Panhard heette intern de "Z", als opvolger van de "X", maar deze letter werd niet naar het grote publiek toe uitgedragen. Drie maanden vóór de Salon van 1953 is de auto klaar en wordt de pers opgetrommeld naar een groot restaurant in het Bois de Boulogne. Al dadelijk verrast de Dyna de waarnemers, want ze past niet in de op dat moment gangbare marktsegmenten. De heren (en een enkele dame) noteren een treffende discrepantie in de afmetingen. Enerzijds is daar de motorinhoud (850 cc), die ook al in de laatste Dyna X-en voorkwam (sinds 1950), en die de wagen in de categorie der kleine autootjes plaatst. Anderzijds is daar de carrosserie van de "Z", met de afmetingen van een Berline uit de hogere klasse. Het pakket

van eisen was heel helder op dit punt, omdat de Dyna 6 personen moest kunnen transporteren met 130 km/h en een verbruik van hooguit 7 l/100 km.

In navolging van de Amerikaanse autofabrkanten zet de firma Panhard jonge mannequins in om de nieuwe Dyna te promoten. Deze revolutionaire Berline wordt in juli 1953 in het Bois de Boulogne gepresenteerd

Op de keper beschouwd is de Dyna comfortabel voor 4 personen, kunnen er met enige moeite 5 in, en is het met 6 personen toch wel echt heel nauw. Maar de eisen (en de afmetingen!) van de klanten in 1953 waren nu eenmaal lager dan die in de 21e eeuw.
Op het gebied van prestaties maakt de Dyna het helemaal waar. Dankzij de kleine cilinderinhoud is de motor niet dorstig, maar hij is door zijn constructie levendig genoeg. De perfecte aerodynamische vorm zorgt ervoor dat de Dyna een opmerkelijke topsnelheid kan halen, zeker gezien zijn cilinderinhoud. Op dit punt toonde Panhard zich heel wat moediger dan de concurrentie, die hun modellen ontwikkelde zonder een greintje aandacht voor zoiets ale een C_w-waarde. Een andere eigenschap die de Dyna tot een futuristische auto bestempelt is zijn gewicht. De na de tweede wereldoorlog opgedane ervaring met de Franse aluminiumindustrie stelde Panhard in staat het onderzoek op dit gebied voort te zetten. De eerste exemplaren kregen een compleet lichtmetalen casco, vervaardigd bij Chausson in Creil.
Maar al deze schitterende mogelijkheden begrenzen tevens de populariteit van de Dyna: het gecompliceerde mechaniek, de durf en de moderniteit van zijn vormgeving worden niet overal geapprecieerd en staan een commercieel succes van deze al te intelligente auto in de weg.

STIJL

De flitsende lijn van de Dyna 54 kunnen we schrijven op het conto van Louis Bionnier, een man die even briljant als bescheiden was. Hij werkte bij Gabriel Voisin alvorens in 1921 in dienst te treden bij Panhard & Levassor. Daar werd hij verantwoordelijk voor de afdeling “carrosserieën” en eind jaren 20 voor de vormgeving, toen de rol van de carrosseriebouwers kleiner werd.
De eerste modellenlijn waar hij zich mee gaat bezighouden is de 6 DS van 1929, die al opvallende vormgeving vertoont met zijn zeer lage koetswerk met afgeronde hoeken. In de loop van de jaren 30 ontwerpt Bionnier diverse persoonlijke modellen, zoals de Panoramique (1934) met zijn beglaasde dakstijlen vóór, en de Dynamic (1936) met zijn centrale stuur en geïntegreerde koplampen.
Na de oorlog verwezenlijkt Bionnier de Dynavia als betoog voor aerodynamisch onderzoek. Op de Salon van Parijs 1948 presenteert hij een “conceptcar” (al bestond dat begrip nog niet) in de vorm van een waterdruppel. De koets loopt vooruit op de stijl van de Dyna 54, maar mechanisch is het een Dyna 110.
Wanneer hij in 1951 de opdracht voor de VLL krijgt gebruikt hij het thema van de Dynavia om een ruime familiewagen te ontwerpen. Hij moet wel, want het seriemodel dient binnen twee jaar in de catalogus te staan.

De bagageruimte van de Dyna is dermate ruim en toegankelijk dat zelfs een tere jonge vrouw niet de hulp van een galante man hoeft in te roepen om haar koffers erin te krijgen.

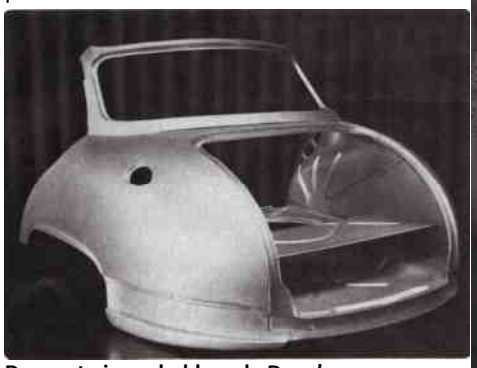
Alhoewel ze minder futuristisch is dan de Dynavia toont ook deze serie-Dyna een ongewoon silhouet. De voorwielaandrijving vereist ongewone verhoudingen met een nogal ver overhangende motorkap om de ver vooruit geplaatste motor te kunnen herbergen.
De meeste Europese constructeurs zijn helemaal gebiologeerd door de Amerikaanse stijl, en gaan over op extreme vormen, chroom en kleuren, maar Panhard gaat daar lijnrecht tegenin. De flanken zijn eenvoudig, glad, weelderig maar zonder enige versiering. De neus is al net zo merkwaardig. Waar alle fabrikanten indrukwekkende radiatoren met moeilijke grilles en gapende luchthappers monteren past Panhard een simpel gleufje onder de kap toe dat zich krult en vouwt om een centraal motief.
De bumpers zijn afgerond, onderbroken door geprofileerde stootblokken. De zeer afgeronde achterpartij grijpt terug op de zaak vóór. Ook de uitsnijding van de toegangsopeningen is ongewoon, of het nu gaat om de portieren of om de voorklep die de wielkasten omsluit om de toegang tot de motor te vergemakkelijken.

Louis Bionnier zal zijn stempel blijven drukken op de vormgeving van Panhard, ook bij de PL en de 24. Maar naarmate Citroën het meer voor het zeggen krijgt wordt het moeilijker voor hem, en komt hij meer en meer langs de zijlijn te staan. De Citroën Dyane is zijn laatste prestatie op autogebied. Teleurgesteld en uitgeblust neemt hij met het verscheiden van Panhard afscheid van de automobielindustrie en gaat zich wijden aan zijn andere hobby's.

TECHNIEK

De productie van de carrosserieën van de Dyna werd uitbesteed aan Chausson, in Creil (l'Oise)

Technisch gezien is de nieuwe Dyna van de generatie Z een voortborduursel op haar voorganger, de bescheiden Dyna X. In de allereerste plaats valt natuurlijk op dat de Panhard een voorwielaandrijver is, een techniek die vlak na de oorlog nog zeer zelden werd toegepast. In 1953 is alleen Citroën nog maar een voorwielaandrijvingsdiscipel, met zijn 2 CV en de Traction Avant 11 en 15 CV. In de marge is daar nog het kleine merk Hotchkiss, dat mondjesmaat de zeer dure Grégoire levert. Jean-Albert Grégoire was in wezen de pionier van deze techniek in Frankrijk. Op zijn Tracta-auto's paste hij eind 20-er jaren al voorwielaandrijving toe, Citroën dankt de Traction aan hem, en dat hij iets te maken had met het ontstaan van de Dyna X (zie PK 172 en 173) weten we ook wel.
Waar de rivalen van Panhard kozen voor viercilindermotoren met minstens 1000 cc koos Panhard voor de tweecilindergroep, waarmee je automatisch in de lage motorinhouden terechtkomt. Waarbij we wel moeten aantekenen dat Panhard veel ervaring had met hoogrendementmotoren omdat allerlei sportwagenconstructeurs van Panhardtechniek uitgingen. Zij toonden aan dat de kleine flat-twin van Panhard tot spectaculaire prestaties kon komen.



De eerste jaren hebben de Dyna's aluminium plaatwerk

Dit omgekeerd chassis laat duidelijk zien hoe vlak de bodem is, en hoe ver de motor voor de vooras ligt.
Panhard zal de flat-twin tot het bittere einde trouw blijven

Technische bijzonderheden		voeding	carburateur Solex 30PAAI of Zenith 32DNIX	banden	145 x 400
Structuur	stalen platform	compressie	7,2 : 1	lengte	
Carrosserie	lichtmetaal	transmissie	voorwielaandrijving	breedte	
motor	2cilinder bokser	versnellingsbak	4 versnellingen	hoogte	
plaatsing	lengterichting voor	ophanging vóór	twee dwarse bladveren	wielbasis	
cilinderinhoud	850 cc (85 x 75 mm)	ophanging achter	dwarsgeplaatste torsiestaven	vlucht voor x achter	130 x 130 cm
distributie	kopkleppen centrale nokkenas	remmen	hydraulische trommelremmen	gewicht	730 kg
vermogen	42 pk bij 5000 tpm	stuurinrichting	tandheugel	maximumsnelheid	130 km/u

EVOLUTIE

De Dyna Z werd uitgebracht als berline, maar kende al gauw diverse varianten, een cabrio en een wat gespierder versie, de Tigre. De sobere stijl van het begin werd in de loop der jaren hoe langer hoe uitbundiger, wat vooral in de generatie PL17 tot uitdrukking kwam

De Dyna die op de Salon van 1953 uitkwam en in januari 1954 echt in productie ging kende in haar eerste twee levensjaren niet veel zichtbare veranderingen. De belangrijkste was wel het aanbrengen van deflectoren op de voorportieren.
De echte veranderingen zaten onderhuids. Zo werd de motorophanging veranderd met grote silentblocs direct op de uitlaatpijpen. Een andere verandering was zowel belangrijk als onzichtbaar, tenminste, zolang Dyna niet op de weegschaal ging staan: Panhard is genoodzaakt om af te zien van de keuze voor aluminium, die nu juist de grote bijzonderheid van de Dyna was. Met de dood in het hart gaan de ingenieurs over tot een wat conventioneleroplossing: staalplaat. Het schijnt dat de eerste gebruikers van de Dyna 54 een hoop narigheid hebben gehad van hun lichtmetalen casco.
De jaargang 1956 kent een verandering in de voortrein: een nieuwe dwarsligger brengt een driehoeksverband in de trein om de stijfheid van het geheel te verbeteren.
Ter gelegenheid van de Salon 1956 breidt het gamma uit met een elegante 2-deurs cabriolet. Dit was te danken aan een initiatief van het Belgische filiaal van Panhard, dat op de Brusselse Salon van januari 1956 een prototype had getoond.

Een fraaie Pichon-break. Zou ze nog bestaan?

Diverse carrosseriebouwers maken Break-uitvoeringen op basis van de berline, bijvoorbeeld maison Pichon-Parat te Sens. Maar ondanks de duidelijke interesse wordt er niet overgegaan tot serieproductie, en we moeten wachten tot 1963, wanneer er van de PL17 een break-versie komt, totdat Panhard eindelijk overstag gaat voor dit type.

De 56-ers zijn te herkennen aan de grote ronde achterlichten op de koffer. Minder elegant, maar wel beter zichtbaar!
In de catalogus 1958 doet een nieuwe variant zijn intrede, genaamd Grand Standing. Fraaier afgewerkt, tweekleurig. Maar het is wel een knieval voor het Amerikanisme en een bederf van de oorspronkelijke zuiverheid van de Dyna.

De Dyna is ruim genoeg om als taxi te dienen in de Parijse straten

Rallye Charente-Cognac 1958. Jean Vinatier en Masson eindigen als derde

Een versie met de motor "Tigre" komt in 1959 uit,

De Dyna in de meest gewenste vorm: Cabriolet Grand Standing tweekleurig

Een Dyna-model volgens Kow, dat nooit in productie is genomen

afgeleid van de race-uitvoeringen. Dit mooie stukje technisch vernuft is voorzien van een dubbele carburateur die een vermogen van 50 pk bij 6300 tpm mogelijk maakt. Deze Panhard-mechanieken worden in de races uitgebreid gebruikt onder de motorkap van de DB-auto's.
In juni 1959 stopt de productie van de Dyna Z. Ze wordt vervangen door de PL17, die in de algemene constructie heel veel van haar overneemt, maar afwijkt in de voor- en achterkappen, overladen met versieringen (toch die neiging van Bionnier?)
Er gaat een nieuw hoofdstuk beginnen in het leven van Panhard onder de vleugels van Citroën. Helaas een heel kort hoofdstuk.

MODELJAREN

Zoals bij vrijwel alle autofabrikanten is er een verschil tussen de commerciële naam en het type van elke auto. Na sinds 1945 de Dyna X te hebben geproduceerd moet er in 1953 een heel andere, veel modernere, veel ruimere auto komen die dan dus uiteraard gaat heten ……Dyna! In navolging van de Amerikanen, die telkens met een ander ontwerp, maar onder dezelfde naam, komen, vindt Panhard opnieuw de Dyna uit om de Dyna op te volgen. Dat eist de commerciële afdeling. Maar intern volgt de Z dus de X op. Die Z1 gaat, zoals we zagen, al terug op het Bionnierconcept uit 1943, en het prototype Dynavia uit 1948.
Oktober 1953: De Dyna 54 komt uit. Type Z1, dat geproduceerd zal worden tot juli 1956, valt op door zijn aluminium chassis en carrosserie, maar vanaf nr. 25.581 komt staal het lichtmetaal vervangen.
Oktober 1955: Debuut van de Z2 en de Z3 Berline Luxe, met stalen casco, maar aluminium deuren en kleppen. Uit deze tijd stamt ook de Taxi, die onder andere voor G7 (de beroemde taxifirma) in Parijs gaat rijden.
1956: De Z5 en Z6, Berline Luxe Spéciale, worden tot september van dit jaar geproduceerd, en daarna vervangen door de typen Z11 en Z12, met compleet stalen carrosserieën. Ze zijn van buiten te herkennen aan hun grote achterlichten en groot stuurwiel.
Voorjaar 1957: Presentatie van de Z15, een cabriolet die tot herfst 1958 geproduceerd wordt.
Juni 1957: De Tigre-motor ziet het levenslicht, met 8 pk meer dan de basismotor (50 ipv 42 pk)
1958: De Z16 komt uit, met aluminium remtrommels en wielen van 380 mm. Ook komt de bestelwagen D 65 op de markt. De Cabriolet Grand Standing krijgt code Z17. De laatste Dyna, Z18, wordt nog tot juni 1959 gemaakt.
September 1959: De PL17, type L1, komt uit, en zal tot de zomer van 1960 geproduceerd worden. De cabriolet gaat L2 heten, en de wagen voor de Amerikaande markt L3.
1960: De portieren gaan eindelijk in de goede richting open, dus niet meer de zelfmoordstand. Deze nieuwe PL17 gaat L4 heten, en L5 wordt gereserveerd voor de cabriolet die van oktober 1961 tot augustus 1962 gemaakt wordt. In de periode 1962-1963 gaat hij L8 heten.
September 1962: De motorboring wordt 0,15 mm minder, en de inhoud 848 ipv 851 cc. Het type heet L6, de berlines PL17 en na juli 1963 17 b
1965: In januari eindigt de vervaardiging van de PL17. De laatste modellen zijn de Break L9 en de berlines L7, de PL17 Tigre en 17 bt
Voorjaar 1957: Presentatie van de Z15, een cabriolet die tot herfst 1958 geproduceerd wordt

Oktober 1958 komt eindelijk een bestelwagen uit. De D65 kan 650 kg vracht vervoeren en wordt bij Panhard in Orléans gemaakt

CONCURRENTEN

Tot slot nog een overzichtje van de vijf belangrijkste concurrenten:

Fiat 1100: Geboren vóór de tweede wereldoorlog; in Frankrijk bekend als Simca 8. In 1953 van een "ponton"- carrosserie voorzien op het oude beproefde chassis. Ook de techniek bleef in 1953 onveranderd.

Morris Minor: Voordat hij in 1959 de geniale Mini schiep, tekende ingenieur Alec Issigonis de veel conventionelere Morris Minor.
De auto kwam in 1948 uit en had aanvankelijk een zijklepmotor van 918 cc. Naast het dichte type bestond ook een opendak-versie en een break

Simca Aronde: In 1951 vervangt Simca zijn Simca 8 1200 door een compleet nieuw type dat niet meer een bewerkte Fiat is. De nieuwe auto heeft een specifiek uiterlijk en een zelfdragende carrosserie. Naar Amerikaanse stijl is de Aronde leverbaar in diverse carrosserietypen en vele uitvoeringen.

Renault Dauphine: De 4 CV had na de WO II Frankrijk weer op wielen gezet, maar moest daarna zijn plaats afstaan aan een eleganter, groter, comfortabeler en luxer model, dat wel op dezelfde mechanische bodemplaat stond. De oude 4 CV bleef overigens naast de Dauphine bestaan tot in 1961.

Volkswagen 1200: Professor Ferdinand Porsche ontwikkelde in de jaren 30 al een auto die in 1938 door Hitler werd onthuld als volkswagen. Met Britse hulp sloeg Volkswagen na de oorlog zijn vleugels uit en werd een wereldsucces. Een viercilinder luchtgekoelde boksermotor helemaal achterin is de belangrijkste karaktertrek.

Compilatie van artikelen uit
Altaya: Voitures Francaises

Auto Collection 36
Panhard, la doyenne d'avant garde

Vertaling en bewerking
OttHW

DE AANHOUDER WINT

Een stukje naar aanleiding van de 4-cilinder uit Koerier 176

Het is 1993 als ik met mijn Volkswagen LT 40 zelfbouwcamper en een hagelnieuwe Witteveen autotrailer richting Dreux ga, om daar wat Panhard onderdelen aan de man te gaan brengen tijdens de 24 uren van Dreux.
Ikzelf vond het een nogal vreemd festijn toen, om met Panhards 24 uur rondjes te gaan rijden waar je met een Panhard per rondje niet al te lang onderweg mee was.
Er komen best wel een aantal Panhards aan de start, waaronder ook toen al een CD. De organisator was het kleine vreemde mannetje Claude Piquet, afkomstig uit de buurt van Dreux en een echte Panhardfanaat.
Het geheel speelde zich op zaterdag en zondag af en er kwamen ook best wel veel Panhard liefhebbers op af, wat voor mij ook een goede omzet genereerde. De Fransen verbaasden zich over wat ik, een Hollander, allemaal aan Panhard onderdelen bij me had; inderdaad de aanhanger lag behoorlijk vol.
Naast me stond alleen op zondag de huidige leverancier van Panhard onderdelen Joël Brunel. Speciaal voor hem had ik 60 setjes 24 CT, BT remblokken bij me; die waren in Frankrijk toen niet meer voorhanden.
De Panhards rijden hun rondjes en er gaat betrekkelijk weinig kapot.
Op zondag kwamen de meeste kijkers en ook op die dag kom ik in contact met Jean Claude Guny, uit de buurt van Lille volgens mij.

Samen staand achter mijn onderdelenkraam begint hij een verhaal in het Frans - ik weet niet of je hem kent, dus zeer gedreven Frans - over het maken en ontwikkelen van een Panhard 4 cilinder motor. En niet even, nee hij blijft er maar over door ratelen, waarschijnlijk, omdat hij denkt dat ik hem goed begrijp, maar het tegendeel is waar; ik denk: deze man is bezeten en knetter, knettergek. Maar ik neem deze woorden nu natuurlijk terug.
In de voorbije jaren ben ik hem nog diverse malen tegen gekomen en altijd had hij weer wat anders. Als hij weer begon te ratelen liepen de meeste mensen na een tijdje weg tot hij weer in zijn eentje zat te dromen. Ook komen we hem tegen op zaterdag 14 oktober 2006 tijdens een bezoek aan de Panhard fabriek in Marolles.

Ook toen had hij weer een Panhard motorblok achter in zijn kofferbak van zijn PL 17 met de meest vreemde veranderingen. Veel mensen hangen aan zijn lippen totdat ze hem ook niet meer begrijpen.
Het is 2012 als ik met de VISA GTI 115 inschrijf voor Citroracing bij Moulin en daar in juli naar toe afreis. Je raadt het al, ook toen was hij daar, maar dan met een Formuleauto met achterin een 2 cilinder Panhard motor gemonteerd. Echter achterin is ruimte voor een 4 cilinder Panhardmotor. Helaas was die voor dat weekend niet ter beschikking; jammer natuurlijk.
Het hele weekend heeft hij met veel plezier met zijn Formuleauto rondgereden, maar aan zijn gedrevenheid was nog steeds niets veranderd.

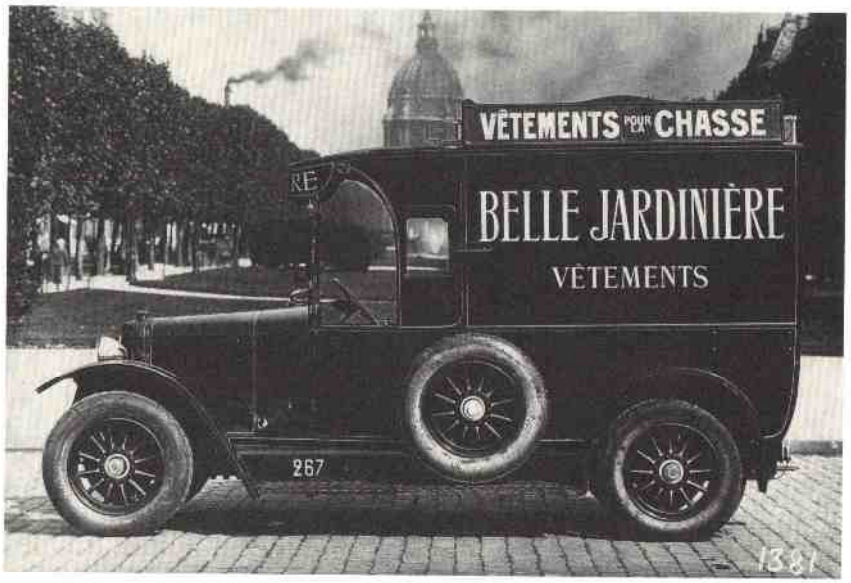
Dan het jaar 2013 juli. In onze familie is het feest, de zoveelste kleinzoon dient zich aan en op die datum kan ik dus helaas niet naar Citroracing. Maaaaar… later bij het bekijken van de foto's en filmpjes over de editie 2013 van Citroracing zie ik dat Jean Claude Guny er ook weer is met zijn rode Formulewagen en inderdaad dit jaar voorzien van de 4 cilinder Panhardmotor (zie artikel Citroracing elders in dit blad – OttHW).
Hij gaat er mee in de rondte op het circuit met weer heel veel plezier.
Bij deze moet ik zeggen: .. Knettergek is Knettergoed..
Ik heb echt bewondering voor zo'n doorzetter, een echte techneut.
En dus: De aanhouder wint.

Kees de Waard Wagner

Vervolg Martina Bleriot: PANHARD une famille

Vertaling: Henk Ottevangers

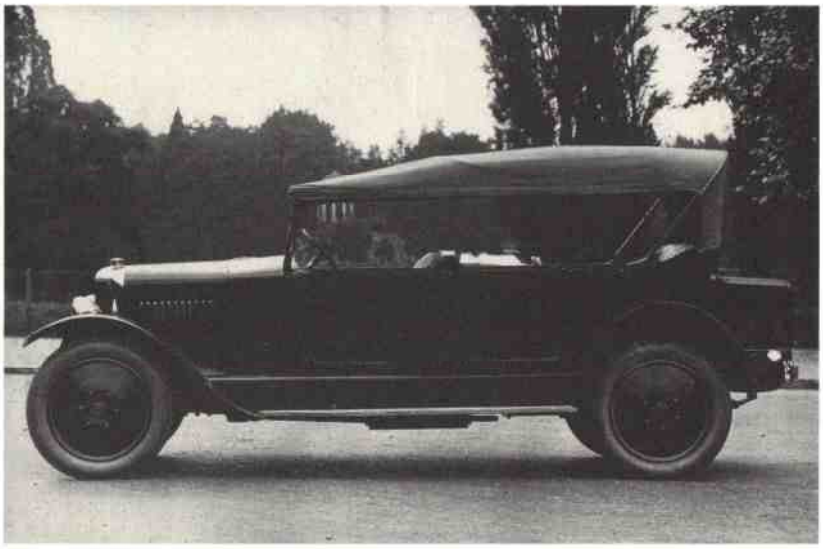
Dit boekje is getekend en geschreven door Martina Blériot Het werd op 26 september 1991 gedrukt bij Adrien Maeght, Parijs



1924
Bestelwagen SKD 12 CV

1924
camionnette SKD 12 CV

De Panhards maken deel uit van het dagelijks leven.
Je ziet ze overal.
Niet alleen luxe- en sportwagens, maar ook vrachtauto's, bestelwagens, ambulances, brandweerwagens en postauto's.....
Vanaf 1924 maakt Panhard zijn eigen carrosserieën in de fabriek te Orléans



Torpedo voor grote gezinnen, op het chassis van een SK "C" 10 CV bestelwagen 1925

torpédo famille nombreuse sur chassis de camionnette SK "C" 10 CV 1925

Na elke lente volgt een zomer.....
En wat is er nu leuker dan naar het strand te gaan in een 10 CV Spider, een goedkope reiswagen met een lichte aluminium-carrosserie.
Opmerkelijk: de achterwiel-ophanging met kwart-elliptische omgekeerde veren
Wat is het leven schoon.....

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.*

Van onschatbare waarde?

coupon

JA 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

Port Betaald
Port Payé
Pays-Bas
postnl
www.editoo.nl

Indien onbestelbaar retour:Oostervenne 421, 1444 XP PURMEREND

Lijnbaan 27, 1969 NB Heemskerk, Nederland, +31251253105, +32653418044

info@panhard.nl