PANHARD AUTOMOBIELCLUB NEDERLAND

PANHARD KOERIER

№ 183 Jr 47, 1 * 6 * 2015

- Voorjaarsrit 2015
- Strip
- DB op Sebring
- Schrapzetten
- Houffalize
- Groeten uit
- Collectie Baillon
- En de rest

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
Iban:NL93RABO015.77.52.488
Bic: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
PANHARDKOERIER:
Uitgave van Panhard Automob. Club NL
REDACTIELEDEN:
Frans van Thor
Frank van Nieuwkerk,
Jaap Margry,
Boyo Teulings,
redactie@panhardclub.nl
HOOFDREDACTIE:
Henk Ottevangers
T. 0650234086
hoofdredacteur@panhardclub.nl
ADVERTENTIES:
Via de hoofdredactie.
DRUK: Editoo Arnhem

Van de Voorzitter

Begin mei hadden we een fraaie beurs op Citromobile in Vijfhuizen: een knaloranje PL 17 tigre opgesteld tussen een blauwe D.B. Le Mans en een witte D.B. HBR5. Met deze Frans-Nederlandse kleuren was in één keer duidelijk gemaakt waar Panhard voor staat: sportief én comfortabel rijden dankzij een laag gewicht, stroomlijn en een bijzondere motor. Dank aan Peter van Eeden voor de fantastische 'banners' die 125 jaar autohistorie van ons merk in beeld brengen. Dank aan André Ros, Fred Hellinga, Olivia Vogelenzang, Frank Impens en André Kieftenbeld voor de hand- en spandiensten! Eind mei vertrok een grote groep Nederlandse Panhards naar Houffalize om een schitterend pinksterweekend mee te maken: een kleine 100 Panhards en een dikke 200 liefhebbers… Met Mieke was ik met de 'nieuwe' D.B. naar Houffalize, veel bekijks en een fijn rijdende auto. Eerstvolgende praatavond vertel ik over de geschiedenis van dat merk, over bediening en opbouw van de HBR en de Le Mans en waarom de clignoteur als een eierwekker werkt!
Peter Drijver

Van de Redactie

Een zoals gewoonlijk gevarieerde Koerier, met voor iedereen, hopen wij, wel wat erin.
Onze strip van Panhard, une famille, is inmiddels afgelopen. Boyo gaat gelukkig gestaag door met Marc de Bourgogne, en er is een eenmalig Engelstalig ministripje opgenomen om het gemis van de familie Panhard een beetje op te vangen. Voor de (klein)kinderen die het Engels nog niet machtig zijn is een vertaling opgenomen. Wie per ongeluk ook nog van dit soort verhaaltjes heeft liggen, ergens op zolder : stuur ze ons alstublieft op. Wij kunnen er onze goegemeente weer mee blij maken. En niet alleen de goegemeente; ook de hoofdredacteur. Daar gelden nu eenmaal 3 redenen om hem blij te maken, te weten kopij, copij en kopy.
Een nieuwe, vaste, rubriek wordt Groeten uit....
Frank heeft daarvoor het spits afgebeten, en hij heeft er nog vele in petto. Maar als u ook een leuke Panhardansicht hebt liggen, en ook nog de wegenkaart erbij, stuur ons dan copietjes op jpeg 300 dpi op, en we maken uw groeten wereldkundig.
Van het afgelopen RIPL-weekend in Houffalize treft u een eerste impressie aan. We konden er nog niet uitgebreid op ingaan, maar we beloven in de volgende Koerier een fotoreportage van het gebeuren op te nemen
de redactie

Agenda

** **6 juni 2015**
Veluwerit
www.veluwerit.nl
** **19 juni 2015** Praatavond PAN, DB
Aan 't Erf Veenendaal
www.panhardclub.nl
** **21 juni 2015**
Nationale Oldtimerdag Lelystad
www.oldtimerdaglelystad.nl
** **5 juli 2015**
Oldimama Maaseik
www.maaseikeroldtimerclub.be
** **5 juli 2015, Berkel-Enschot**
Oldtimer&Lifestyle evenement
info@oldtimerandlifestyleday.nl
** **15 augustus 2015**
Oldtimerdag Ruinerwold
www.oldtimerdagruinerwold.nl
** **28 augustus 2015** Praatavond Pan bak
www.panhardclub.nl

Inhoud

Van de Voorzitter	2
Van de Redactie	2
Agenda	2
Inhoud	2
Berichten aan de redactie	3
Voorjaarsrit 2015	4
Strip	5-8
Panhard in de VS	9,10
Marc de Bourgogne	11
DB op Sebring	12-14
Schrapzetten	15,16
RIPL Houffalize	17
Groeten uit	18
Collectie Baillon	19-22

BERICHTEN AAN DE REDACTIE

(een onregelmatig verschijnende rubriek)

Om aan te tonen dat Panhard toch nog niet geheel uit het normale straatbeeld is verdwenen stuurde Ton van der Meer onderstaand bericht met foto's naar de redactie op

Met uw welnemen stuur ik je in deze en 3 volgende emails in totaal 4 foto's van een Dyna Junior die ik op een mooie voorjaarsdag vorig jaar mei alweer tegenkwam in Parijs. Zomaar in het wild geparkeerd terwijl zijn baas of bazin wellicht wat zat te drinken in een bistro vlakbij. Volgens mij was het ergens op de hoek van de Boulevard Saint-Germain....

Mocht u ook wat van dit soort ontmoetingen vastgelegd hebben, schroom dan niet om de beelden naar ons op te sturen.

Onderstaand een kaartje van Mieke Suyling dat de redactie bereikte naar aanleiding van een artikel in Koerier 181.
De inhoud spreekt voor zich.
De redactie

Geachte redactie

In het decembernummer van de Panhard koerier zag ik tot mijn verrassing een hele nogal persoonlijke geschiedenis gewijd aan Karel, naar aanleiding van zijn overlijden. Zijn in Frankrijk begonnen voorkeur voor citroën, een afbeelding van een ontwerp van Bugatti, een van zijn allereerste opdrachtgevers, onze eigen Panhard met onze eigen dochters en onze eigen appelen, en herinneringen aan zitten of ontmoetingen met andere Panhard-liefhebbers.

Het heeft mij ontroerd en ik wil u graag complimenteren met dit mooie [en voor mij dierbare] artikel.

Met hartelijke groet, Mieke Suyling

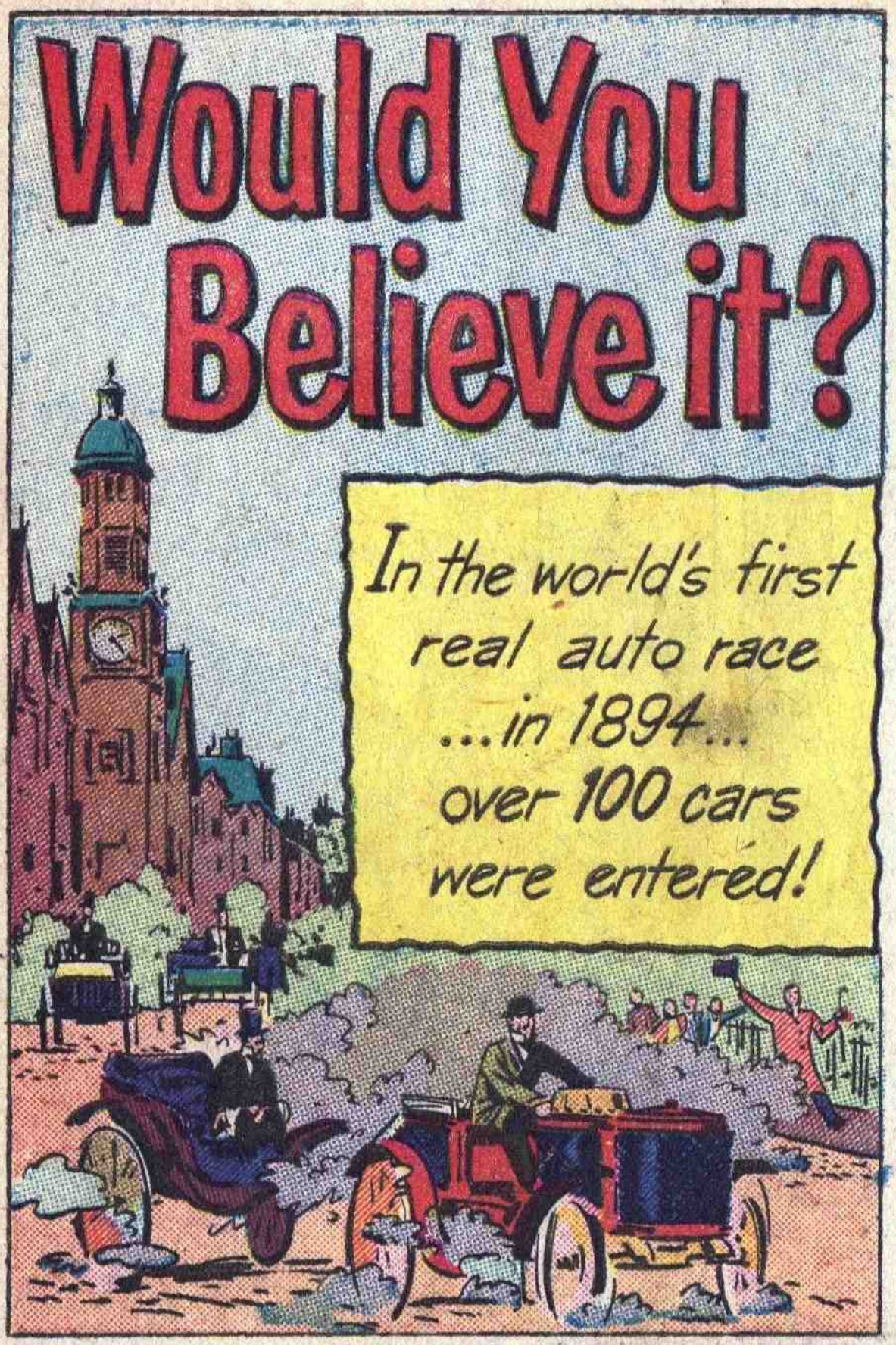
Voorjaarsrit 2015

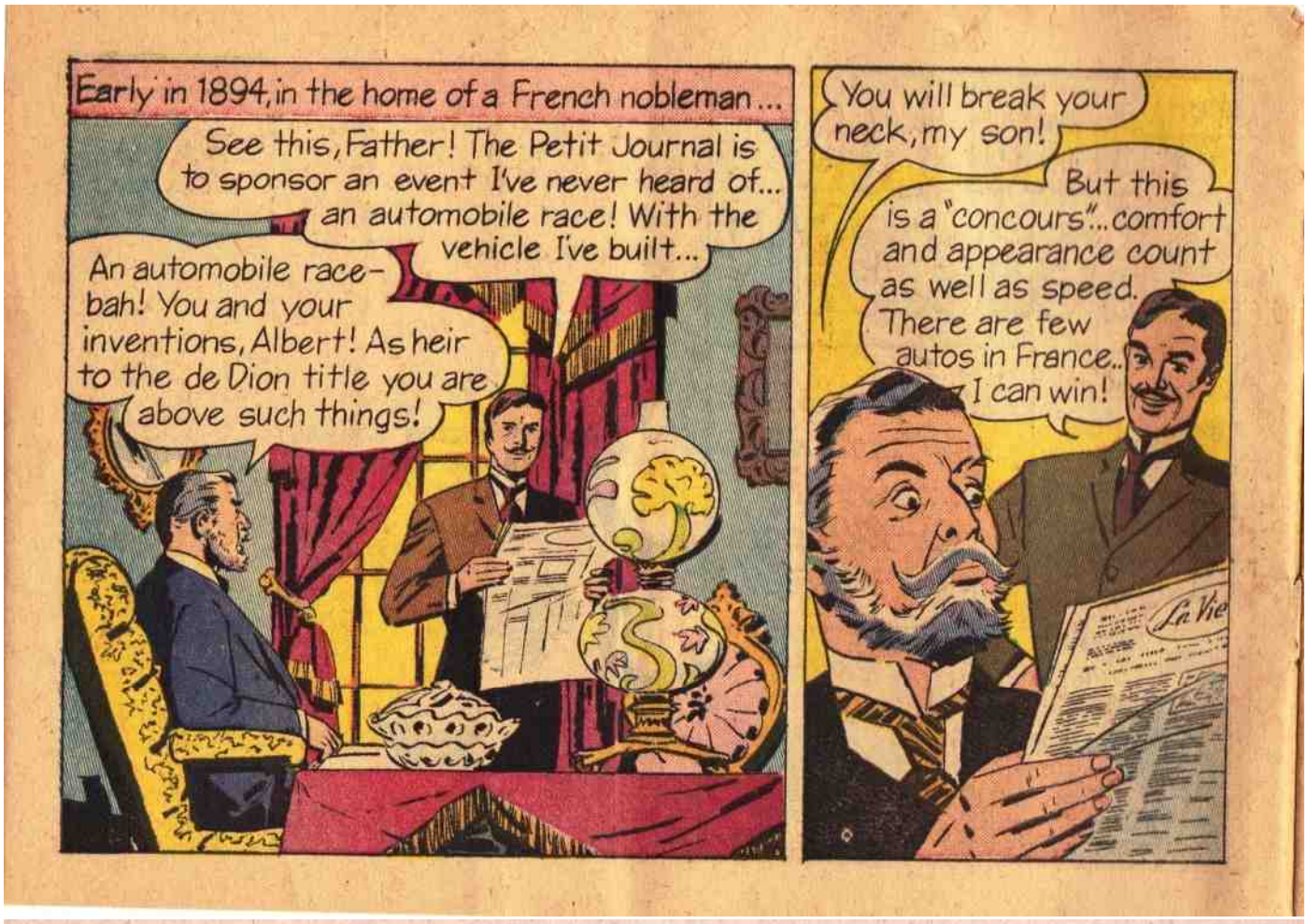
De afgelopen voorjaarsrit viel een beetje tegen toen we de route aan het uitzetten waren, enige weken geleden.
Rob en Corrie hadden op de Google kaart een leuke route bedacht, maar toen we hem gingen rijden bleken er allerlei obstakels te zijn, zoals verboden in te rijden, of alleen voor bestemmingsverkeer, etc. , en bovendien bleken de meeste restaurantjes en het pontje over de Eem dicht, gesloten of niet in dienst op zondag. Ook een stukje industrieterrein, wat oorspronkelijk in de route was opgenomen, werd op zondag hermetisch afgesloten met slagbomen.
We hebben dus ter plekke iets anders moeten bedenken, en met veel heen en weer terug rijden is er uiteindelijk toch iets leuks uitgekomen met een dagvullend programma.
De start, met daaraan voorafgaand natuurlijk de traditionele koffie met gebak, vond plaats op een oude “stek”, het Hotel-Restaurant Ampt van Nijkerk, gesitueerd, niet geheel toevallig, in Nijkerk.

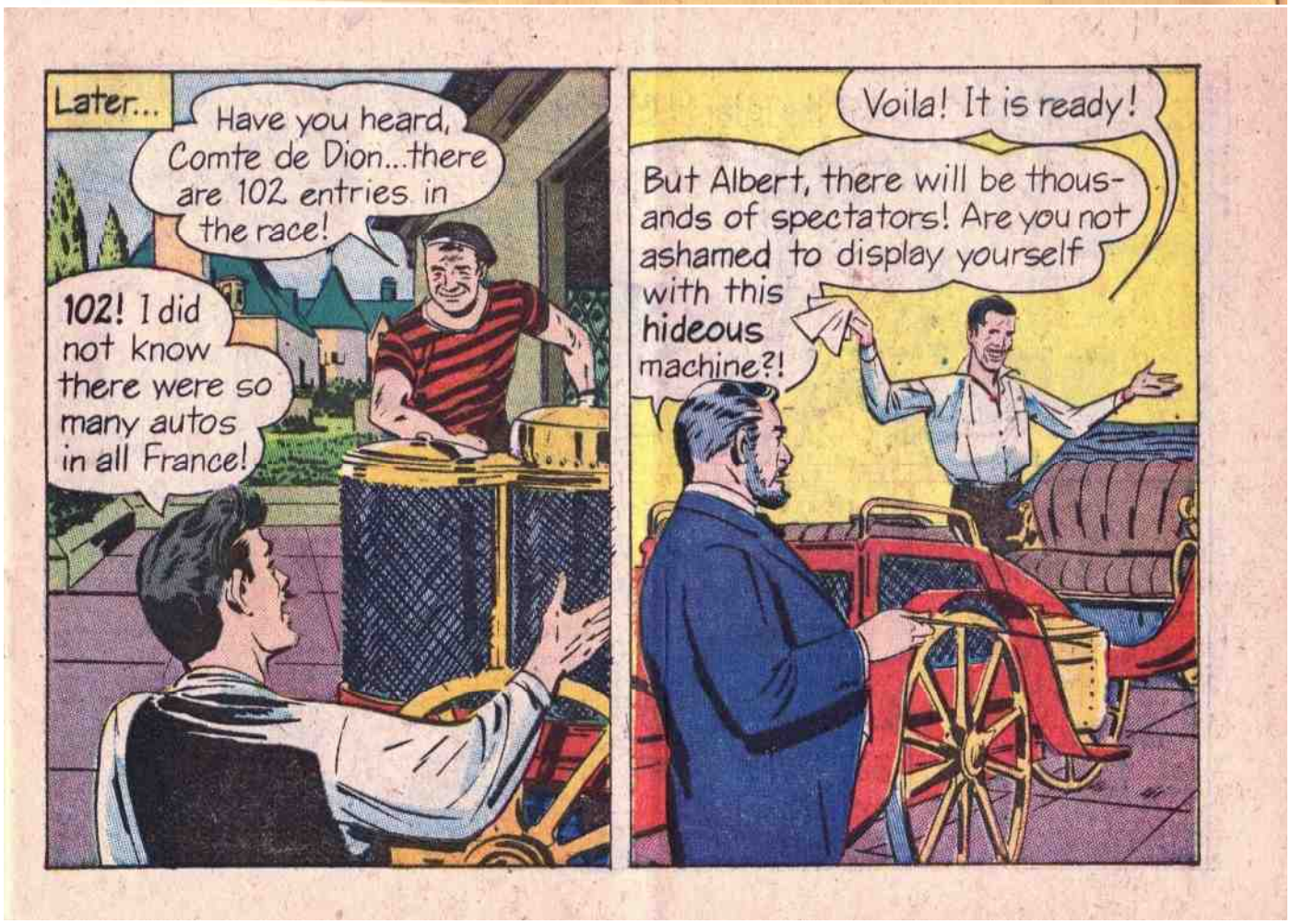
Negentien equipes zijn er verschenen, wat een redelijke opkomst mag heten.
Zo tussen 11.00 en 11.30 zijn we gaan rijden, om met behulp van de routebeschrijving ons eerste doel te vinden, n.l. het Nationale Militaire Museum in Soesterberg, de voormalige luchtmachtbasis. Dat alles is bij iedereen prima gelukt en dat betekent dus dat de routebeschrijving te gemakkelijk was. Alle deelnemers waren op tijd bij het museum en de kaarthouders konden direct naar binnen.
De niet kaarthouders kregen van onze voorzitter keurig een groepskortingskaartje.
Het museum, verleden jaar geopend, ziet er prachtig uit met een geweldige collectie militair materieel, uit verschillende periodes. Alles bij elkaar ziet het er prachtig uit, voor zover je oorlogstuig prachtig kan noemen. Aan het buitengebeuren met het vliegveld zijn we niet toegekomen, want de tijd vloog voorbij.

De piramide van Austerlitz stond kennelijk bij weinig mensen in de belangstelling, want in de pauze, die ik daar had ingelast om een ijsje te eten, heb ik maar een paar mensen voorbij zien schuiven. We troffen ze wel allemaal aan achter een groot glas bier o.i.d. in de zon op het terras bij onze laatste bestemming. De keuze van dit restaurant bleek een goede te zijn geweest, blijkens alle tevreden gezichten. We hebben ons er nog te goed gedaan aan een voortreffelijke maaltijd en zijn toen na een naar onze mening geslaagde dag, naar huis gereden met een tevreden gevoel, niet in het minst vanwege het mooie weer op deze dag.

Frans van Thor
Foto’s : Mieke Bosse, Peter Drijver


Would You Believe it?
In the world's first real auto race ...in 1894... over 100 cars were entered!


Early in 1894, in the home of a French nobleman...
See this, Father! The Petit Journal is to sponsor an event I've never heard of... an automobile race! With the vehicle I've built...
An automobile race-bah! You and your inventions, Albert! As heir to the de Dion title you are above such things!
You will break your neck, my son!
But this is a "concours"...comfort and appearance count as well as speed. There are few autos in France.. I can win!
La Vie


Later...
Have you heard, Comte de Dion...there are 102 entries in the race!
102! I did not know there were so many autos in all France!
Voila! It is ready!
But Albert, there will be thousands of spectators! Are you not ashamed to display yourself with this hideous machine?!

At the finish of the 75 mile course from Paris to Rouen, averaging 13 m.p.h.!

Despite its unusual outcome, this race proved to the world that the self-propelled road vehicle was here to stay!

P1. **Niet te geloven!!**

Voor ’s werelds eerste echte autorace…..in 1894…..werden meer dan 100 wagens aangemeld!

P2a. Begin 1894, bij een Franse edelman thuis…….
Heb je dit gezien, Vader? De Petit Journal gaat een evenement sponsoren waar ik nog nooit van gehoord heb…. Een autorace! Met die kar die ik gebouwd heb……
Een autorace – ach kom! Jij en die uitvindingen van je, Albert! Als erfgenaam van de De Dion-titel hoor je boven dat soort dingen te staan.

Je gaat je nek nog breken, jongen!
Ja, maar dit wordt een “concours”..gemak en uiterlijk tellen net zo hard mee als snelheid. Er zijn maar weinig auto’s in Frankrijk. Ik kan winnen!

P2b. Later
Hebt u het al gehoord, graaf de Dion…. Er zijn 102 inschrijvingen voor de race!
102! Nooit geweten dat er zoveel auto’s in Frankrijk waren!

TaTaaa! Klaar!
Hoor nou eens even, Albert. Er komen duizenden toeschouwers. Schaam jij je eigenlijk niet om je te vertonen met deze afzichtelijke machine?!

P3a.
Ze starten! 21 voertuigen.
Ja….de rest kregen ze niet aan de praat.

Bij de finish van de 75-mijls race van Parijs naar Rouen, met een gemiddelde van 13 mijl per uur (21 km/u)
De Dion is de eerste! Leve de graaf! Wat een ongelofelijke snelheid!
Eh, mag ik even….

P3b.
De wedstrijdofficials hebben beslist tot een gedeelde 1e plaats! Vanwege de enorme uitstraling van uw inschrijvingen moeten u, mijnheer Peugeot en mijnheer Panhard, de eerste prijs delen.

Imbecielen! Stommelingen! Die auto van mijn zoon kwam niet alleen als eerste aan…. Het is ook verreweg de mooiste!

Ondanks deze wat ongewone afloop bewees deze race de wereld dat het zelf-aangedreven wegvoertuig een blijvertje was!

TE KOOP

Te koop: mooie Panhard 24ct uit 1964. Auto verkeert in goede staat. Rijdt prima en oogst overal blije gezichten.
Vraagprijs 7500 euro.
Inlichtingen: hbhkraak@yahoo.com

Panhard in de VS

Het Amerikaanse avontuur van Panhard had al begin jaren 50 kunnen beginnen met de Dyna Junior. De Amerikaanse importeur Fergus Motors in New York verkoopt Engelse auto's, die daar over de plas een groot succes zijn. Maar zij willen hun assortiment uitbreiden met een kleine goedkope roadster en dus neemt J.B. Ferguson, de stichter van de firma, contact op met Panhard, dat op dat moment in Amerika nog de roep heeft van een luxe merk, maar in de na-oorlogse jaren kleine hoogontwikkelde modellen verkoopt, met onder andere een aluminium carrosserie.

Panhard vindt het kleine roadster-project van Ferguson verleidelijk, begint te tekenen, en gaat om productieredenen uit van de 850 cc tweecilinder van de Dyna. Maar al snel trekt Ferguson, die twijfelt aan de levensvatbaarheid van het project in Amerika, zich terug.

Toch lijkt de Amerikaanse markt Panhard wel veelbelovend toe. Deze kleine fabrikant, die vergeten was door het plan Pons en daardoor tot de ondergang gedoemd, slaagt er in de na-oorlogse jaren toch steeds weer in om te overleven en doet verwoed zijn best om zijn zwakke punten, waaronder de export, te verbeteren. En dus zet Panhard begin jaren 50 een klein netwerkje in Amerika op om er in ieder geval aanwezig te zijn, maar deze Amerikaanse activiteit heeft meer weg van een importeurschap dan van een echt overzeesch dealernet.

Panhard stuurt er schijnbaar hele ladingen wagens naartoe in de hoop ze ter plekke te slijten, en dan wel allemaal Dyna Juniors, zowel met carrosserie als kale chassissen.

In 1953 neemt een van de Amerikaanse concessionarissen, Pierre Perreau, Panharddistributeur in Los Angeles, contact op met ontwerper Howard Dutch Darrin, die daar aan de overkant beroemd is om zijn creaties in polyester, een nieuw materiaal dat de gelegenheid biedt om allerlei nieuwe, heel lichte vormen te verwezenlijken. Deze neemt het op zich om een prototype te ontwikkelen op basis van een geïmporteerde Panhard Dyna Junior. Dit prototype wordt op de LA-Motorshow van oktober 1953 op de Panhard-stand getoond. Met zijn polyester carrosserie kleeft het ding aan de weg en kan het opnemen tegen een MG TD. Deze roadster zou $ 2500 moeten gaan kosten.

Of het er ooit van is gekomen om het ding werkelijk op de markt te brengen is niet duidelijk – de bronnen zwijgen daarover – maar het project is vervolgens teruggehaald naar Frankrijk ter bestudering, overigens zonder resultaat.

Hoe het ook zij, de verkoop van Panhard in Amerika, evenals de aanwezigheid, blijven anekdotisch.

In 1954 worden Dyna Z's naar de overkant geëxporteerd in de hoop op zegen. Trouwens, die Dyna Z werd naar Amerika gestuurd met Franse specificaties, en moest ter plekke aan de Amerikaanse eisen worden aangepast. Vandaar dat op nevenstaande foto de koplampen ontbreken, in afwachting van de montage van Amerikaanse optiek.

Eind jaren 50 strijken de Franse autofabrieken in Amerika neer, Renault, gevolgd door Peugeot en Citroën. Zij zetten met vallen en opstaan een wat solider netwerk op. Omdat de banden tussen Citroën en Panhard in Frankrijk worden aangehaald ontplooit Panhard zich vanaf dat moment onder de vleugels van Citroën in de US, vooral naast de beroemde DS.

Wanneer de Panhard PL17 op het toneel verschijnt, in 1959, doet die ook al snel zijn intocht in de Verenigde Staten. Op de hierna volgende foto, die genomen werd op de Salon van Chicago, zien we 4 auto's op de stand van Panhard: twee PL17 Berlines, een cabrio , en, hoogst

merkwaardig, een DB. Omdat er een Panhard-motor in zit heeft de leiding van de kleine Franse constructeur er kennelijk een product in gezien dat het wel eens goed zou kunnen doen in de VS.

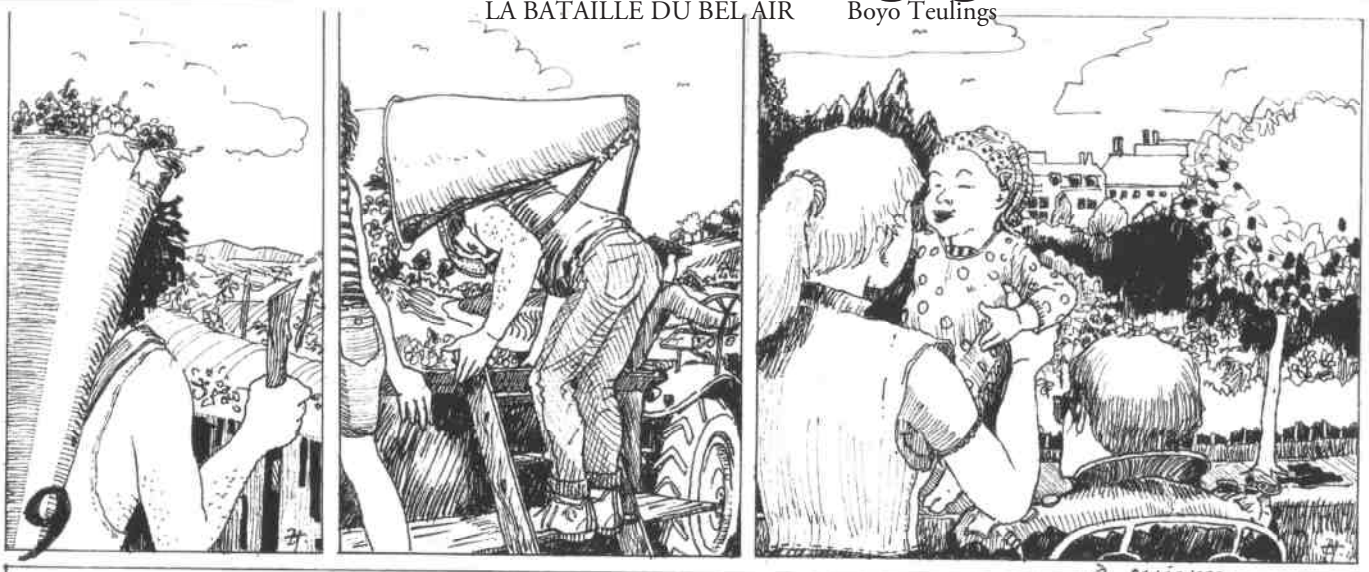
Was Citroën serieus van plan om Panhard in de VS te distribueren? Haar zwakke netwerkje en de concurrentie die ze de Citroëns aandeed hebben hier ongetwijfeld een rem op gezet, helemaal toen Citroën in 1965 de complete controle over Panhard verwierf. De rest is bekende geschiedenis. In 1967 verdwijnt Panhard, waarna de fabrieken gebruikt worden om Citroëns te maken. Het Amerikaanse avontuur eindigt dan abrupt.

Mijn dank gaat uit naar Fabrice J. die me op de aanwezigheid van Panhard in de VS gewezen heeft, en voor zijn recherchewerk dat van onschatbare waarde was voor het opzetten van dit artikel.

Alex Renault, lautomobileancienne.com, 28 februari 2015
Vertaling: OttHW

Marc de Bourgogne

LA BATAILLE DU BEL AIR Boyo Teulings



ONDERTUSSEN, IN DE BOURGOGNE, ZYN DE VENDANGES IN VOLLE GANG. IN ALLE DORPJES RONDOM NOLAY HANGT DE FRISZURE GEUR VAN DE PLUK EN DE PERSING VAN DE DRUIVEN, EN HET TERREIN VAN HET ZWEMBAD VAN NOLAY IS ÉÉN GROTE COMMUNE MET KLEURIGE BUSJES, TENTEN EN SLAAPZAKKEN VAN DE REIZENDE PLUKKERS. DE RIETEN MANDEN VAN WELEER DIE ZO MOOI OP DE SCHOUDERS PASTEN EN WAARBY DE TWEE HOLTEN OOK TALLOZE VERWÿZINGEN NAAR FESSES (BILLEN) OF EEN SOUTIEN-GORGE (EEN KEEL-STEUN OFTEWEL ONZE BÉHA) OPRIEPEN, IS ONDERTUSSEN VERVANGEN DOOR DE VEEL PRAKTIESER EN HYGIËNISER HOTTE-EN PLASTIQUE, WAAR DE PLUKMANDJES IN GELEEGD WORDEN. DIE WÁREN VAAK VAN ZINK - DUS DAT WAS MANNENWERK...! EN, ONZE VRIENDEN IN PARYS ONTDEKKEN JULIËTTE IN MONTSOURIS!! ZE IS NIET ALLEEN. MARC ZAL HAAR VOLGEN...

MARC WEET 'T STEL ONOPVALLEND NAAR HUN WONING TE VOLGEN. EEN NIETSVERMOEDENDE BUURMAN DIE WAT BLADEREN HARKT, WORDT DAN UITGEHOORD OVER ZIN BUURMEISJE. HET MEISJE NOEMT DE MAN ALTÿD PAPÁ, EN IS ZO LIEF OP ZIN KLEINE TE PASSEN, BY LA TUNÉSIENNE, DIE EVEN VOOR EEN BEGRAFENIS TERUG IS NAAR DE FAMILIE.. EN DAT DOET DAT KIND ZÓ LEUK!! - OH, DE RENTRÉE, (DE MASSALE TERUGKOMST, WERK, SCHOOL, PARLEMENT, PER 1 SEPTEMBER,) - ACH, DAT ZAL TOCH WEL GERÉGELD ZYN DOOR DIE MENEER... DIE IS BOVENDIEN UN AVOCAT, DUS... MARC WIL DE BUURMAN NIET VAN 'T WERK AFHOUDEN EN GAAT TERUG HY EN BERNARD WETEN GENOEG NU. ZE BELLEN CÉMENCE OVER TE KOMEN MET WAT RUGBY VRIENDJES ÈN GROS-CHIEN. OOK JEAN-LUC UITERAARD — MET WIE BERNARD EEN LANG GESPREK VOERT...

1954

februari 1954

AANBEVELINGEN VOOR SEBRING

Inleiding

De fabriek DB geeft uitleg over de auto, de inrijperiode, de afstellingen en de mores op de baan. Ontroerend is dat ze de coureur die voor de allereerste keer zal racen (op Sebring, de 12-uursrace) op het hart drukt om ook beleefd te rijden, zonder iemand overigens iets cadeau te doen. Je krijgt dan ook bijna zin om zelf mee te gaan doen.

Het eind is tegelijk zuur en hilarisch…..

Dankzij het succes op Sebring tijdens de Indice de Performance in 1952 en 1953 (een klassement met omrekening naar prestaties per cilinderinhoud - BT) worden er twee barquettes (plat type racewagen, vaak 2-persoons, vaak op de openbare weg bruikbaar, dus met spatborden en verlichting) van het type LM53 besteld op de Autosalon in Parijs in oktober 1953. Er wordt bij gezegd dat de auto's begin februari 1954 verzonden moeten worden naar de USA, om geprepareerd en ingezet te worden voor de 12-uurs van Sebring in maart.
Eén van de auto's is via bemiddeling van Crouzet – die graag zelf mee wil doen – aan Harry Kite verkocht. Omdat hij nog niet zoveel weet over Sebring, en over deze nieuwe DB, zendt René Bonnet hem op 20 februari een brief van 7 kantjes met heel wat aanbevelingen over de afstelling en het inrijden van de auto. Hier volgen enige verkorte stukken uit die brief, die wellicht nog van nut kunnen zijn voor de coureurs van nu.

« Zoals beloofd is uw auto ingescheept op de achttiende, aan boord van de "Cavalier de La Salle", en moet zij op 28 februari of 1 maart aankomen in New York. We hebben haar niet rechtstreeks naar Miami durven sturen, omdat we er niet zeker van waren of de wagen dan op tijd klaar zou zijn voor Sebring»
«De meest onmisbare onderdelen hebben wij meegezonden; de rest verzoeken wij u te bestellen uit voorraad. Belangrijk is een extra cilinder (zowel een linker als een rechter) voor de 750 cc motor, en een versnellingsbak. Hoewel de bak die geleverd is niet overeenstemt met deze serie, is het toch een goede bak voor 't geval dat u met pech komt te zitten, en ook voor de andere DB's. Ook wat koppelingsplaten. Zorgt u ook voor de rubber pakkingen voor de aanzuigbuizen. »

HET INRIJDEN
«Wat betreft de techniek, moet u er zorg voor dragen dat u een maximale periode van 4 à 5 uur, indien mogelijk, in geen enkele versnelling boven de 4500 tpm komt. De motor is namelijk perfect ingereden, maar de bak niet! Bovendien leert u zo de wagen goed kennen.»
«Zolang u nog op dit 4500 toerenregime zit dient u 32-2 bougies te gebruiken. Na deze korte inrijperiode moet er dan een controle plaatshebben: alles goed bekijken en alle moeren natrekken, zelfs die van de cilindertapeinden. Ook de tuimelaars nastellen, maar dan wel koud! Blijf er zelf bij, en doe het liever twee dan één keer. Overtuig u er ook van dat na de afstelling de kleppendeksels correct zijn gemonteerd en niet olie lekken, maar trek ze niet te hard aan. Bij koude motor moet de klepspeling maximaal 0,3 mm zijn; ik hoop dat u een Franse voelermatenset, of een die ermee overeenkomt, bezit. En die 0,3 mm is echt het maximum.

DE CARBURATIE
Wat betreft de afstelling van de carburateurs ben ik van mening dat u daar niets aan hoeft te wijzigen. U zult bemerken dat boven aan de carburateur een luchtinlaat zit in de vorm ven een verdraaibaar slakkenhuis (schroef van het bovendeksel lossen). U dient daar de anti-roestlaag die wij erop gespoten hebben te verwijderen. Gedurende de inrijperiode kunt u uittesten welke oriëntatie van dit slakkenhuis u het meest bevalt. Wij vinden dat de motor het best trekt met de kelk opzij of naar achteren, maar neemt u vooral uw eigen voorkeur.
Na beëindiging van de 4500 toerentest vervangt u de 32-2 bougies door type 32-2 2R. Boven de 4500 toeren is type 32-2 te warm, en erg gevaarlijk voor de omstandigheden in Florida, want u weet dat je met een te warme bougie binnen 300 tot 400 meter een gat in je zuiger brandt. Wees dus heel voorzichtig!
Met 32-2 2R bougies kunt u tot een maximum van 5500-5700 toeren gaan in alle versnellingen, niet hoger, en om te controleren of de carburatie dan nog goed is dient u in 3 of 4 te accelereren naar 5700 toeren, liefst in zijn 3, dan de versnelling uit te nemen en in zijn vrij uit te rollen naar de pits. Normaal gesproken zult u in zijn 4 niet boven de 5200 toeren komen vanwege de vertraging, maar dat is niet belangrijk, want ook bij 5000 toeren is er nog voldoende vermogen, en met deze vertraging brengen we het mechanisme niet om zeep. Als u hoger in de toeren klimt geeft dat niet; u kunt continu zo'n 5500 toeren in zijn 4 rijden, mits de olietemperatuur niet boven de 130^0 komt.
Als bij uw afstelling van de carburateur de 32-2 2R bougies vet slaan, en wanneer er bij het weer gas geven een groot "gat" zit moet u het mengsel een beetje armer maken door de hoofdsproeier te verkleinen van 120 (een maxi-maat, die een behoorlijk rijk mengsel geeft) naar bijvoorbeeld 115. U zult altijd een klein gat beneden de 2500 toeren overhouden, maar dit is onvermijdelijk, dus probeer dit niet op te lossen. Uw versnellingsbak zorgt er in elke bocht wel voor dat u dit gat kunt vermijden.
Ik kom weer terug op de regeling. Stel dat de 32-2 2R bougies vetslaan ondanks de mengselverarming die u hebt toegepast. Probeer dan nogmaals de 32-2. Maar ik beveel u toch met klem de 32-2 2R aan. Deze bougie heeft echter een slechte schroefdraad, dus draai hem nooit uit een heel warme cilinder, want u zult bemerken dat de massa-electrode die opzij van de schroefdraad zit in een soort uitsparing voor de warmteuitzetting, heel anders dus dan bij de meeste bougies, bij te vroeg uitdraaien de cilinder vernielt. Dus neem al uw 32-2 2R bougies, koop een heel klein fretboortje en werk het elektrode-uiteinde een beetje bij om klemmen bij een hete cilinder te voorkomen. Doe dit voor alle andere zaken! Wij hebben helaas geen tijd gehad om het zelf te doen.

Voor het geval dat u toch een hete bougie uit de cilinder moet draaien, gebruik dan de brandblusser van de auto (geen andere!) en koel de zaak een beetje met de blusvloeistof. Vergeet dus ook niet om in de lijst van voorwerpen in de auto, die u aan de organisatie moet overhandigen, deze brandblusser te vermelden.

DE VERSNELLINGSBAK

Wat de versnellingsbak betreft: ga daar nooit ruw mee om. Neem uw tijd voor het doorschakelen (ezelsbruggetje: zachtjesaan, we hebben haast). Vergeet niet uw (co)piloot hieromtrent in te lichten. Meen niet dat wedstrijden gewonnen worden door de versnellingspook met de vuist te bewerken.
Om terug te schakelen is dubbelclutch niet nodig (bedenk dat we 1954 schrijven…..redactie). Voet van het gas, en soepel doorschakelen. De bak is heel prettig te bedienen en de versnellingen sluiten goed op elkaar aan.
Maar vertrouw uw wagen nooit aan een andere DB-rijder toe
Voor de achteruit moet u op de knop drukken. Doe dit niet per ongeluk als u de 2 in wilt schakelen! Een DB houdt niet van tandenpoetsen.
Een andere aanbeveling: schakel niet te heftig terug, ofwel te vroeg. Als de motor in zo'n geval nog zo'n 6000 toeren draait heeft het mechaniek ervan te lijden. Bij opschakelen gaat het nog wel, maar bij terugschakelen wreekt het zich, misschien niet direct, maar wel na enige uren.

DE WEGLIGGING

Iets geheel anders: het traject Parijs-Le Havre,het deinen van de boot en uw eerste testritten veroorzaken een lichtelijk inzakken van de ophanging bij voor- en achteras.
Test uw auto vooral met een volle tank achterin, en check na uw eerste tests uw uitlijning zeer nauwkeurig. Een deviatie van 0, 1,2, maximaal 3 mm is acceptabel. Waarschijnlijk treft u op Sebring geen nauwkeurige uitlijnapparatuur aan.
Aan de achterzijde moet u de vering een beetje hoger stellen met één à twee schroevedraaierslagen in de richting van de klok, want bij vertrek vond ik de vering achter al een beetje te laag staan.
De auto is uitgerust met Englebert banden, zoals u me vroeg. Ik doe er gratis drie bij.
De spanning voor bedraagt 1,700 à 1,800 kgf/cm^2, en achter 1,500.

BENZINE EN OLIE

U hebt een kraan om van de ene op de andere tank over te kunnen gaan. U dient altijd de eerste tank leeg te rijden alvorens op de tweede over te gaan. De eerste tank zit aan de coureurszijde. Vergeet niet het vooraf af te spreken gebaar aan de box door te geven wanneer u uw eerste glas geleegd hebt. Op dat moment dient uw boxpersoneel, dat uw tijden en het aantal ronden bijhoudt, u een teken te geven wanneer er bijgetankt moet worden aan de hand van het aantal ronden dat u op de eerste tank hebt gereden. Oefen goed op het overschakelen van de ene tank naar de andere, want de schrik is groot wanneer u ineens zonder benzine zit. Probeer dus de eerste tank net niet helemaal leeg te rijden, dan scheelt dat u weer ongeveer 10 seconden in de ronde waarin u overschakelt.
Enkele details omtrent de benzinekraan
Stand 1, naar u toegedraaid. Alles is nu gesloten.
Stand 2, in de richting van de tank aan de coureurszijde. Deze tank is nu in werking
Stand 3. De tanks zijn beide aangesloten
Stand 4. Alleen de tank aan de passagierszijde is geopend.
Voor alle zekerheid zend ik de technische uitleg van de kraan mee.

Probeer iemand te vinden die ervaring heeft als benzinetankpersoneel. Zorg voor een zeer grote trechter om snel de hoeveelheid jerrycans per tank te kunnen toevoeren.
Wanneer een der coureurs stopt bij de pitsstop dient hij zelf de benzinekraan te bedienen, want de tweede coureur mag niets aanraken. De coureur die uitstapt en de wagen overdraagt is verantwoordelijk voor het bijvullen van benzine en olie. Denk eraan dat er niet teveel olie in moet.
Controleer het peil van de versnellingsbak tenminste één keer per race. Houd een kannetje versnellingsbakolie paraat. Zoals u kunt zien zit er onder de motorkap een oliereservoir, maar ons ontbrak helaas de tijd om een kraantje op het dashboard te installeren. In ieder geval verbruikt de motor niet of nauwelijks olie, en u hoeft alleen maar tijdens de tankbeurten het oliepeil te controleren (hoe anders dan bij Engelse auto's.....redactie). Per race hoeft u slechts 2 à 3 keer te tanken, en alles wat u niet hoeft te doen levert weer tijdwinst op!
In de versnellingsbak zit Spirax 140, in de motor olie van Shell. Voor Florida raden wij dikte 50 aan.
Doe niet teveel olie in de versnellingsbak. Houd u strikt aan de racevoorschriften, waarin alleen de coureur aan de auto mag komen, en de tweede coureur pas mee mag doen als de eerste in de pits zit.
Ik kom nog even terug op het extra oliereservoir, voor het geval dat uw motor toch excessief gaat gebruiken. Er is een bedieningskraan voor aanwezig, maar geen enkel mechaniek voor de dosering, dwz dat u al snel ongemerkt teveel olie toevoegt. Houd dit vooral in de gaten.
Voeg Bardal toe aan de motorolie en de versnellingsbakolie, volgens de aangegeven hoeveelheden. En ook een drupje voor de pook van de versnellingsbak.
Volgens het reglement dient het reservoir verzegeld te zijn. Ik heb een sluiting toegepast die verzegeling mogelijk maakt niet op het reservoir zelf, maar op de sluiting. Dat scheelt weer tijdverlies. U moet wel de wedstrijdleiding hiervan in kennis stellen, en de baancommissaris die toezicht houdt op de bevoorrading: hij is de enige die het zegel mag verbreken en weer aanbrengen!

OLIE VERVANGEN

In het geval van olievervanging mag u de warmtewisselaar niet vergeten. Uw oliedruk loopt daarna niet direct mee. U hoeft alleen een van de circuitschroeven een beetje te lossen om de opgehoopte lucht te spuien.
Na de laatste testritten zal ook een kleine nastelling van de remmen nodig zijn.

GANG VAN ZAKEN TIJDENS DE RACE
Beste mijnheer Crouzet: dit is uw allereerste race, en ik verzoek u alle raceregels na te leven. Ga niet in op wat anderen doen of zeggen. Blijf beleefd in de race, zonder overigens iemand ook maar iets cadeau te doen. Stel uw spiegel perfect af, want in de race krijgt u te maken met veel krachtiger wagens dan de uwe, en u zult dus veel van links naar rechts en vice-versa moeten gaan om hen voorrang te verlenen. Echter, in de moeilijkste delen van het circuit kan een DB zich met de snelsten meten, en hoeft u niemand iets cadeau te doen. De DB is daar even snel als om het even welke andere auto.
U mag zowel links als rechts inhalen. De regel is weliswaar dat dat alleen links mag, maar die regel is betekenisloos: men haalt in waar de ruimte is.

CONTACTEN MET DE PITS
Ik doe u hierbij ook een schets toekomen van een onmisbaar apparaat dat wij de "alles omhoog" noemen.
U moet dit meteen door uw monteur laten namaken.
Zoals u zult zien is het een simpel geheel. Het ene deel lift de voortrein, het andere een achterwiel. In de praktijk zal er met de achterwielen nooit iets aan de hand zijn, behoudens incidenten, en dus houden de achterwielen het makkelijk een wedstrijd uit.
Voor uw pits is het raadzaam om borden te hebben met zo groot mogelijk contrast, en liefst op reflecterend materiaal. Een bord met +-teken, eentje met –teken, een rood bord met het nummer van uw auto (=direct stoppen) en een wit bord (=alles gaat goed; zelfde snelheid aanhouden).
Dit zijn regels die u met uw baancommissaris van de pitsstraat dient door te spreken vóór de wedstrijd. Vergeet ook niet de verlichting! De Amerikanen zijn niet helemaal duidelijk over het tijdstip van ontsteken of doven van de verlichting. Schenk veel aandacht aan dit soort vragen, en herlees uw reglement meermalen.

DIVERSEN
Zorg ervoor om in het nachtelijk deel een gele bril te dragen. Laat geen andere mensen aan uw auto komen dan diegenen die u volkomen vertrouwt. In 1952 én in 1953 bleek onze dynamodraad "gebroken" – wel een zeer uitzonderlijk toeval, waar ik verder maar geen commentaar op zal leveren.
Verder geef ik u een schets hoe de mistlamp te verwijderen en er een luchtinlaat van te maken voor het geval dat uw motortemperatuur plotseling oploopt. En ook een schetsje waarop staat hoe u aan de onderzijde links en rechts aanvullende gaten kunt boren.
Loop na alle testritten de verbindingen van het uitlaatsysteem goed na.
In de auto vindt u een zak waarin u uw boordgereedschap kunt opbergen. Vergeet niet ijzerdraad, plakband en elektriciteitsdraad mee te nemen, alsmede een zaklamp. De krokodilleklem, de bougiesleutel en de combinatietang gelieve u uit de zak te halen en ze op te bergen in het portiertasje. Dit noem ik de eerste hulp bij ongelukken, klein gereedschap vlak bij de hand om zo te pakken, zonder seconden te verliezen met doorzoeken van de hele bubs.
Ik raad u met klem een krik aan, want zonder bent u een kwartier kwijt aan een bandenwissel, en dan is het einde wedstrijd.
Als u zelf start, pas dan op in de eerste ronde, want daar zijn wat builen en schrammen op te lopen.
De rode en de groene lamp voorop uw auto dienen voor contact met de pits en worden met de lichtschakelaar bediend. Wanneer u vanuit de pits een aanwijzing krijgt, geef dan groen licht; is er iets mis, geef dan rood licht om een pitsstop aan te kondigen.
Ga nooit door wanneer u iets abnormaals waarneemt of op uw dashboard een plotselinge oliedrukvermindering of temperatuurstijging ziet.
Neem goed nota van de werking van uw voorontsteking, want die werkt bij Panhard anders dan bij anderen, en tegengesteld aan de pijl op de knop. Vanwege de tests die we hier gedaan hebben raden wij u aan de voorontsteking ongeveer in het midden te zetten, maar ga daar behoedzaam mee om. Zet hem bij de start liever wat te laat, en zoek van daaruit de goede stand, overigens met uw hoofd naar beneden om pingelen goed te kunnen horen.
Veel coureurs denken dat je met maximale voorontsteking het beste rijdt. De automatische vervroeging van de Delco, die op centrifugaalkracht werkt, is echter heel gevoelig en de knop op het dashboard is alleen maar een correctieknopje. Als u eenmaal de juiste positie hebt vastgesteld hoeft u er vrijwel nooit meer aan te komen. Maak met uw pitsbemanning een afspraak welk sein ze u doorgeven wanneer ze bij passage uw motor horen pingelen.
Houd altijd uw oliedruk en vooral 's nachts uw ampèremeter in de gaten, zodat u niet voor die onaangename verrassingen komt te staan die wij in 1952 en 1953 ervoeren.
Als u de oliekoeler laat leeglopen, vul hem dan handmatig weer aan in plaats van dit over te laten aan de oliecirculatie.
We zenden u ook andere inlaatbuizen voor de carburateur, maar we denken dat u ze niet nodig zult hebben. Uw huidige afstelling is al perfect.
Nog iets waar u op moet letten na de eerste testritten: uw koppeling. Controleer de afstelling van uw vrije slag, en regel hem zoals normaal bij Panhard, hetzij bij het pedaal, hetzij bij de verbindingsstang op het carter.
Controleer ook de contactafstand van uw Delco. Uit voorzorg kunt u eventueel een tweede condensator monteren.
Vergeet niet om uw schakelmechaniek in te vetten.
Als u niet aan de juiste bougies kunt komen, gebruik dan die van Champion. De 10 correspondeert met de 32-2, en de 11 met de 32-2 2R.
Ik hoop dat al deze informatie genoeg zal zijn om de kleuren van DB en Frankrijk te laten schitteren. Stuurt u mij alstublieft een telegram met de samenstelling van de DB-equipes.

Met de meeste hoogachting etc. etc.

Uiteindelijk hadden al deze aanbevelingen geen enkele zin, want zoals we in het begin al hebben kunnen constateren werden de wagens te laat afgezonden, en konden ze dus niet starten.

Vertaling: Bojo Teulings

Schrapzetten in een 1908 GP Panhard-Levassor

Auteur: Tim Gunn
Vertaling: OttHW

In april 2012 vroegen ze me om met een antieke damesfiets naar een geheime locatie ergens in de diepste krochten van Norfolk te komen voor een fotoreportage. Ik krijg wel vaker de vraag om fietsen voor dat soort gelegenheden te leveren, maar dit keer kreeg ik van tevoren al te horen dat het om iets speciaals ging. Hoe speciaal het ging worden kon ik op dat moment nog niet bevroeden.

De fotograaf Nick Clements, oprichter van het blad Men's File, was door Fiskens (beroemd verkoophuis van historische auto's - OttHW) gevraagd om een stel tijdstijlfoto's van een heel bijzondere auto te maken. De locatie moest een mooie watermolen in Norfolk zijn, waar de wegen net zo zijn als in Noord-Frankrijk

Ik reed naar de desbetreffende plaats waar ik begroet werd door een stel bekende gezichten en een auto die ik zo lang als ik me kan herinneren al met veel kracht had zien berijden. De 1908 GP Panhard-Levassor, dat beroemde Edwardiaanse beest, was toe aan een nieuwe temmer, en zo'n machine mocht natuurlijk alleen maar gefotografeerd worden op de manier waaraan hij gedurende zijn leven gewend was geweest.
Nick Clements heeft een uniek oog voor het fotograferen van tijdbeelden en speciaal die van Jacques Henri Lartigue, de beroemde Franse fotograaf, wiens uitgerekte beelden van Edwardiaans racen op volle snelheid iconisch zijn.
Het idee was om een deel van de dag te besteden aan het maken van dergelijke foto's van de Panhard.

De Panhard is van een dusdanig edele soort dat na een voorstartprocedure en een klap van de slinger de motor tot leven barst; de gasklep wordt geknepen en 12,8 liter torsie schudt de wagen heen en weer. Nick had kennelijk al een locatie

uitgevogeld, zo'n twee mijl verder, waar foto's genomen moesten worden, maar daarbij moest Nick's fotograaf buiten de bak van zijn auto hangen, en die auto had een chauffeur nodig. Na enig heen en weer gepraat besloot Nick dat hij wel zou rijden, maar de Panhard had een passagier nodig, en Nick stelde mij voor.

En dus zat ik ineens in de passagiersstoel van een legendarische auto, naast het huidige Edwardiaanse equivalent van Michael Schumacher. Iedereen was er klaar voor en wij volgden de fotograafauto over de uitrit. Voordat we op de weg komen krijg ik de raad me goed vast te houden. Op dat moment motregent het, en op dat punt kom ik er achter waarom mijn chauffeur maar steeds het record op de Prescott Speed Hill Climb blijft breken.

Naar beneden met dat gas, en het even daarvoor gegeven advies van vastklampen wordt maar al te graag opgevolgd. De lichte motregen voelt aan als naalden, en als we op onze bestemming komen voel ik me alsof ik zojuist uit een vliegtuig ben gevallen. De snijdende grom en de versnelling van de machine zijn in woorden onbeschrijfelijk. Het lijkt op doodsbang en vol vertrouwen tegelijk zijn.

Wanneer de foto's zijn gemaakt is het tijd voor de lunch, en bij een hamsandwich en een zakje crisps – hoe ironisch – (crisps betekent behalve aardappelchipjes ook kippenvel! – OttHW) laat mijn chauffeur me trots zijn nieuwe polshorloge zien in de vorm van een toerenteller. Maar Nick wil graag doorgaan met zijn Lartigue-stijl foto's, en hij heeft een complete verzamelind tijdstijlkleren en een visagist bij zich. Ik had een stel originele lange leren Edwardiaanse autojassen bij me, en we zagen er al gauw uit als een coureur met zijn mecanicien uit die goeie ouwe tijd.

Omdat we niet aan langzaam doen racen we in de Panhard langs Nick. Kennelijk te snel; Nick kon ons niet vangen. Als een jongetje dat in de hoek gezet wordt zegt mijn Edwardiaanse coureur dat hij niet aan modesnufjes doet, maar dan brengen we de middag verder door met langzaam langs Nick rijden om zijn fotootjes te krijgen, en daartussendoor SNEL. Naarmate de middag verliep werd het hoe langer hoe moeilijker om vast te klampen, en ik begon hoe langer hoe meer waardering te krijgen voor die pionier-rijders en uiteraard hun mecaniciens, die in die dagen op grindwegen soms meer dan 9 uur op die pionier racemonsters zaten.

De resulterende plaatjes van die dag zijn op zich een meesterwerk, maar de ster van de dag was die machine die ons allen tesamen bracht: de 1908 Grand Prix Panhard-Levassor

Voor de belangstellenden: dit was dus de wagen van Maurice Farman (23e in de GP van 1908). Zie Koerier 182. OttHW

RIPL HOUFFALIZE 2015

HQ Mc Auliffe

Hoeveel waren het er? 110, 120, 130 Panhards en aanverwanten?
In ieder geval heel veel, en voor een hotel dat één grote (ver)bouw(ings)put was leidde dat tot parkeermoeilijkheden die op de een of andere manier altijd weer werden opgelost.
Eigenlijk gold dat voor de hele RIPL. Er deden zich moeilijkheden voor, maar een geruisloos werkende organisatie poetste die allemaal weg. Hulde daarvoor.
De ontvangst was hartelijk, het eten voortreffelijk en de uitstapjes smetteloos.
Alleen het bezoek op vrijdag naar de brouwerij kon geen doorgang vinden, maar de werkelijk schitterende Ardennenrit op zaterdag naar de abdij van Stavelot, en vooral de terugrit over smalle, kronkelende, steile weggetjes met prachtige vergezichten zal een ieder bijblijven. En overal waar de route misschien wat moeilijk werd stonden motards opgesteld om het andere verkeer tegen te houden, of gaven richtingbordjes aan welke kant je nu echt op moest.

Idem

De koffie met vlaai werd genuttigd in onderaardse gewelven met metersdikke muren, waar je je zo de ingemetselde monniken bij kon voorstellen. En het Museum van het Circuit Francorchamps was een belevenis. Dat die koning Albert zich in 1910 in zulke waanzinnig grote wagens liet rondrijden! En dat je met wat turbo erbij 1000 pk uit 1,5 litermotoren kunt persen! En de mooie racewagens, ralleywagens, motoren, scooters en fietsen. Je kwam ogen tekort.

5xChrysler 6 cil=1x30 cil tankmotor

Op zondag stond, na de presentaties van Joannes Collette en de traditionele onderdelenbeurs, de rit naar Bastogne op het programma.
Als je zo over die goed onderhouden wegen reed kon je je moeilijk voorstellen dat daar in december 1944 en januari 1945 zo enorm zwaar gevochten was, maar in het hoofdkwartier van generaal Mc Auliffe, en vooral in het centrum voor restauratie van militaire voertuigen, werd de waanzin van de oorlog eenieder weer onder de neus gewreven. Als je voor zo'n reusachtige tank staat, en je voorstelt dat jij daar als soldaat in je schuttersputje ligt, dan word je daar koud van.

Mardasson

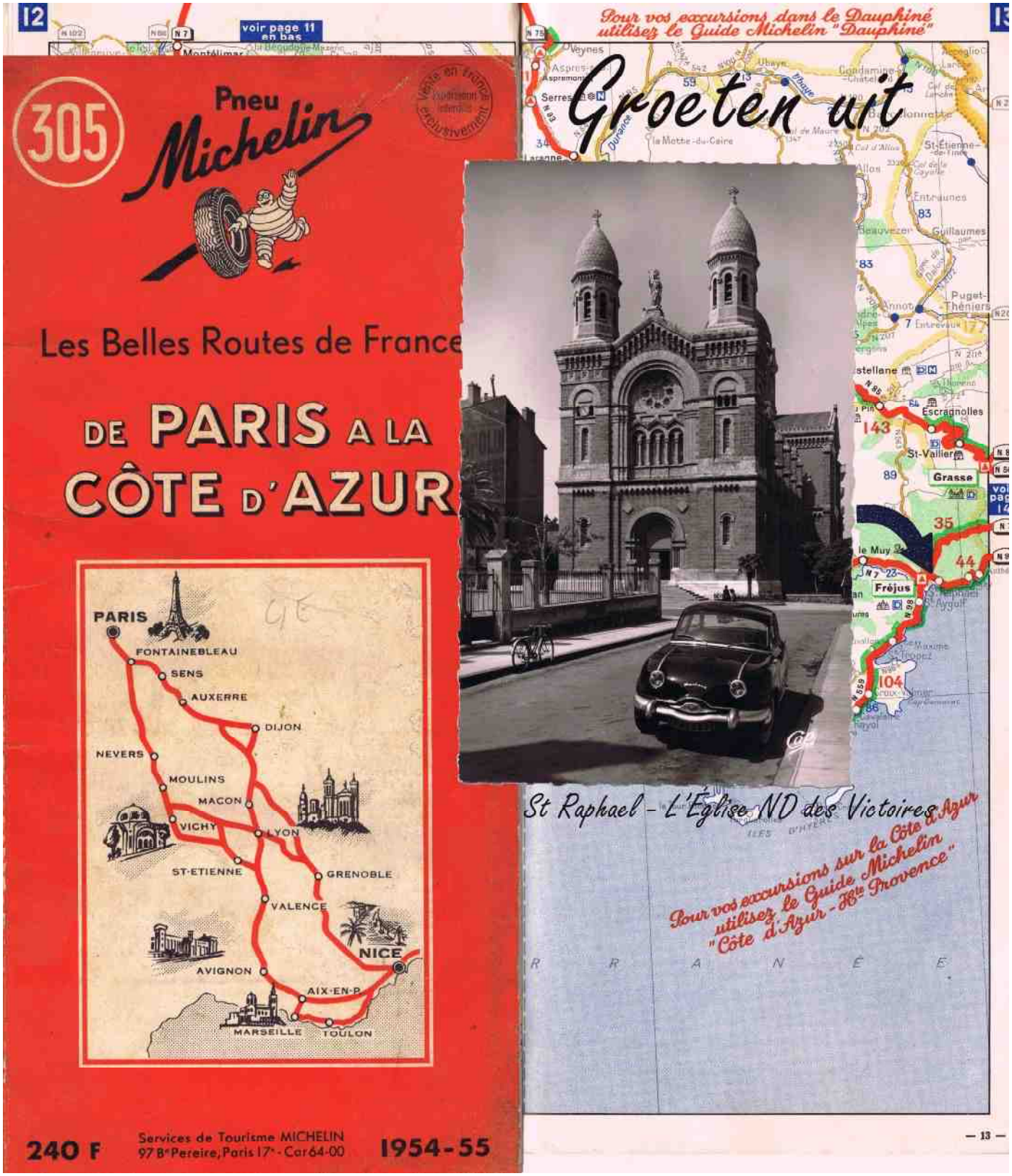
Dat zo'n tank overigens ook kwetsbaar is bleek uit een volkomen doorzeefde geschutskoepel die tentoongesteld was.
Na de generaal ging de route naar de Mardasson, een gedenkteken voor de bijna 80.000 gesneuvelde of gewonde Amerikanen. Een indrukmakend geheel.
Het galadiner was een reuze succes met een act van Ernest Hufkens en enige (on)vrijwilligers, waarbij de bokaal werd doorgegeven aan de organisator van volgend jaar, Italië. De organisatie ging in de bloemen, en diverse presidenten getuigden van hun dankbaarheid.

Hufkens-act

En toen was het alweer maandag, en na een laatste ontbijt kon iedereen voldaan naar huis.

Bernard, Chris, Etienne, Nest, en alle anderen: Bedankt.

OttHW



Materiaal en compositie: Frank van Nieuwkerk

Beste,

Ik ken jullie club reeds jaren ben vroeger lid geweest doch moet met spijt in mijn hart melden dat ik wegens tijdsgebrek mijn hobby moet beëindigen en daarom jullie club contacteer. Heb namelijk heel veel wisselstukken te koop , ook 2x afbraak Pl17.Ook heb Ik 3x dyna Z1 alu te koop. Deze zijn allen uit Belgie. 1stuk rijdende en 2 stuks te restaureren. Verder nog een 24BT te koop ook voor restauratie. Dhr Wim Boers kent mij wel. Indien interesse gelieve me te contacteren.
Mvg., Witvrouwen Ralph, email Ralphwit@outlook.be

In Koerier 182 vermeldde het Presidentiële Woord reeds de veiling van 3 zeldzame Panhards, waarvan er 2 naar Nederland kwamen.
Wat was dat voor een veiling? Lees er hieronder meer over
Tekst: Alex Renault op de site lautomobileancienne.com , op 9 december 2014
Vertaling: Henk Ottevangers, met een voetnoot van Rolf Nijenhuis

Collectie Roger Baillon

Een schuurruiming, de droom van de liefhebber van oude auto's. Dat zeldzame moment waarin vergeten schatten weer tot leven komen, in hun meer of minder voortgeschreden patina. Dit soort momenten zijn zeldzaam, en betreffen vaak populaire auto's die aan de vergetelheid ontrukt worden. Maar eind 2014 doet veilinghuis Artcurial van zich spreken door met een echte schat op de proppen te komen: een verzameling van prestigieuze auto's, die al 40 jaar vergeten was in Frankrijk: de Collection Roger Baillon. Maar waar komt deze vergeten en door Artcurial herontdekte verzameling vandaan?

Een klein onderzoekje

De oorsprong van de verzameling

Deze eind 2014 teruggevonden verzameling is de rest van de collectie van Roger Baillon, een rijke ondernemer uit de omgeving van Niort. Hij is voorbestemd om het boerenbedrijf van zijn ouders over te nemen, maar in zijn jongensjaren raakt hij verslingerd aan techniek.
Hij begint als leerling-monteur in een Peugeot-garage in Niort, specialiseert zich vervolgens in de vliegerij, en opent uiteindelijk een servicestation in de omgeving van Parijs.
Na de tweede wereldoorlog, waarin zijn servicestation gebombardeerd is, keert hij terug naar zijn geboortestreek en maakt daar voor de eerste keer fortuin met een carrosseriebedrijf. Vanaf 1945 knapt hij achtergelaten vrachtwagens van het Duitse leger op en koopt legerwagens van de Amerikanen op, die hij stript tot op het chassis en het mechaniek, om ze dan van een vrachtwagencarrosserie te voorzien. Deze verhuurt hij aan lokale ondernemers die dit soort wagens zoeken om hun business na de oorlog weer op gang te krijgen.

De onderneming bloeit dusdanig dat Roger Baillon op de Parijse Salon van 1947 de Oiseau Bleu kan presenteren, een moderne sportwagen op basis van een Simca 8, waarvan hij de carrosserie zelf ontworpen heeft. Een commerciële carrière is voor deze blauwe vogel helaas niet weggelegd.
In 1950 doet hij wederom van zich spreken met de Micheline, een trekker met oplegger, een van de eerste in Frankrijk, die hij samenstelt uit een International M426-chassis, een Saurer 8 BUD motor/overbrenging en een zelfontworpen cabine.

Tot de jaren 60 is dit carrosseriebedrijf de belangrijkste activiteit van Baillon, en geeft zo'n 200 man werk.
Van productie van vrachtwagens tot opzetten van een transportbedrijf is slechts een kleine stap die Roger Baillon al snel neemt wanneer hij de firma Transports R. Baillon opricht. Hij heeft een vloeistofdichte tankwagen ontwikkeld waarmee gevaarlijke chemische stoffen vervoerd kunnen worden. En in de regio Niortais, in het dorp Melle, staat een chemische fabriek waarmee Transports Baillon een exclusief contract sluit voor het transport van vrijwel de gehele

productie.
Stapje voor stapje groeit de transportonderneming uit tot een van de grootste wagenparken van de regio Poitou-Charentes, en zelfs wel op nationaal niveau. Vanaf de jaren 60 doorkruisen de Baillon-vrachtwagens de wegen, tot in Portugal toe.

Autogek als hij is wil Roger Baillon een automobielcollectie aanleggen teneinde samen met zijn zoon Jacques een automuseum te openen. Met het geld dat hij met zijn activiteiten verdient koopt hij sinds 1950 oude auto's op, en redt andere van de sloop, in een tijd waarin de Bugatti's, Delages en andere nu beroemde namen alleen maar de oud-ijzerwaarde opbrachten. Hij wordt zodoende een van de eerste autoverzamelaars in Frankrijk, ongeveer tegelijk met een zekere Henri Malartre, en nog vóór de gebroeders Schlumpf.
Deze verzameling groeit snel, en hij vindt dat hij die van de sloop geredde voertuigen moet restaureren. Op het hoogtepunt telt de collectie meer dan 200 auto's.

Waarom bleef zij verborgen?

Waarom was deze verzameling verborgen, en bleef ze onbekend? Vanaf de aankondiging van de ontdekking waren de liefhebbers al bezig met het ontvouwen van hypotheses, de ene wat aannemelijker dan de andere. We zullen er nu nader op ingaan.
Daartoe keren we terug naar de geschiedenis van Transports Baillon, en het faillissement van de firma in 1978.
Gedurende heel zijn bestaan had de onderneming één heel grote klant, de fabriek van Melle, die allerlei chemische producten maakte. Daarnaast had de firma andere contracten afgesloten, die echter lang niet het volume van Usines de Melle haalden. Transports Baillon verkeerde dus enerzijds in een economisch nogal afhankelijke positie, en anderzijds schaft ze voornamelijk tweedehands wagens aan. We hebben hier ongetwijfeld te maken met een misser van de financiële afdeling.
In 1967 eist Melle een modernisering van de Baillon-vloot, om zich te verzekeren van stipte levering van hun producten op een wijze die veiliger is dan met vrachtwagens van meer dan 10 jaar oud mogelijk is. Gloednieuwe Unic's komen zo in het wagenpark terecht, in 1970 gevolgd door tweedehands Büssings. En midden jaren 70 completeren een stel nieuwe Fiats en Berliets de vloot.
Hoewel het contract met Melle dus nagevolgd wordt verslechteren de relaties in de tweede helft van de 70-er jaren, en in 1977 wordt het contract niet verlengd. Transports Baillon raakt het grootste deel van zijn transportvolume kwijt, de stemming binnen de firma verslechtert, de schulden lopen op, de chauffeurs worden te laat betaald en uiteindelijk helemaal niet meer. Een staking van de laatsten geeft het Baillonrijk het laatste zetje en op 18 januari 1978 wordt het faillissement uitgesproken. De voornaamste transportwerkzaamheden worden overgenomen door Transports Onatra, maar daar vallen allerlei nevenzaken van de firma niet onder. Bovendien raakt Roger Baillon in de loop van 1978 in het beklaagdenbankje van de fiscus om zich te verantwoorden voor belastingfraude. Er zijn inderdaad verdachte geldstromen tussen zijn NV die hij in 1966 heeft opgezet en de firma Transport Baillon.

J.M. Dézamy, Commissaire-Priseur à Niort
et au département des Deux-Sèvres
52, rue de la Gare. Tél. (49) 24-03-03.

1re VENTE
AUX ENCHÈRES PUBLIQUES

Les samedi et dimanche 23 et 24 juin 1979 à 14 h 30 à LA CRECHE

(La Crèche, localité se trouvant à 10 km de Niort)
Route de Poitiers

Delahaye GFA cabriolet 135 M, Delahaye berline 134 G, Delahaye coupé 235 Chapron, Delahaye cabriolet 134 N, Peugeot 172 BC, Peugeot Six berline 183, Peugeot berline 301 C, Peugeot 402 légère cabriolet, Peugeot 201, Peugeot berline décapotable 202, Salmson coach S4DA, Salmson berline S4E, Salmson coach S4-61, Salmson berline S4, Talbot berline T15LB, Talbot Lago coupé grand sport T26GS, Talbot coach T120, Talbot berline T26L, Delage berline D6 3L, Delage coach D6-11, Delage D6-11 série N, Amilcar berline N7, Amilcar Type CC, Jaguar Type E cabriolet 412, Fiat berline 525N, De Dion Bouton Type ID, Lancia Flavia sport, proto Dubonnet type sport 215 avec moteur Maserati, Unic cabriolet U6, Unic com. L2, Unic fourg. L9, Chenard-Walcker berline, Panhard et Levassor berline X 66, Maserati cabriolet GT 3 500, Maserati coupé 3 500 GT, Facel Véga coupé FV 2B, Ford V8 berline F22E, Matford berline 8F 92A, Rosengart 4N, Zèbre 2 places type C, Bentley berline Mark VI, Renault Vivaquatre ADG1, Renault MT, Renault balayeuse 4 cyl. env. 1910, Alfa-Roméo cabriolet 6C 2500 SS, Cottin-Desgouttes torpédo type VB, B.M.W. cabriolet type 327-8, Citroën 5 cv type C, Citroën type AC4, torpédo Ford T, Talbot de course type T 150 C, berline Rolls-Royce WME 11, etc.

Vente faite à la requête de M. Duron, Avocat Syndic de la Liquididation des Biens R. Baillon.

Catalogue disponible à l'étude contre 10 F.

De veroordeling komt aan het eind van het jaar, met er bovenop een zware boete voor Roger Baillon. Deze denkt zijn onroerend goed te gaan verkopen, eerder dan zijn verzameling, maar daarop wordt als eerste beslag gelegd.
In een poging om zijn collectie te redden vecht Roger Baillon het beslag aan omdat een deel van zijn verzameling niet geregistreerd is als deel uitmakend van zijn bezit. Daardoor beperkt de eerste veiling zich tot een kleine 60 auto's die onder de hamer van veilingmeester DEZAMY op 23 en 24 juni 1979 1.285.300 FF opbrengen.
Wat betreft de andere wagens, de justitiële molen maalt verder en op 20 oktober 1985 vindt de tweede veiling plaats, nu van 32 wagens, wederom bij DEZAMY, met een opbrengst van 2.557.600 FF. Al tijdens deze veiling vroeg de plaatselijke pers zich af wanneer de rest van de verzameling, zo'n 80 auto's, waaronder een Bugatti, verkocht zou gaan worden. Het antwoord kennen we nu: februari 2015 op de Rétromobile.
Ten slotte werden de resterende auto's van de collectie Baillon ter plekke bewaard, waarbij hoe langer hoe minder mensen ernaar omkeken; alleen de initiatiefnemers van de verzameling en de naaste familie bleven ervan op de hoogte. Het overlijden van Roger Baillon in 1996 zorgde er niet voor dat het "geheim" verklapt werd, zodat de voertuigen in de familie bleven. Maar het overlijden van Jacques Baillon in oktober 2013 maakte dat deze belangrijke erfenis nu verdeeld wordt. De erfgenamen doen een beroep op Artcurial, dat bij de Rétromobile van 2015 de collectie gaat veilen.

Was de collectie “geheim”

UX-SEVRES ⊙ NIORT ET LES DEUX-SEVRES ⊙ NIORT

SOUS DES HANGARS A ÉCHIRÉ

A travers un musée de l'Automobile en cours de réalisation

Was de collectie nu wel zo geheim als wordt voorgewend? Nou, niet zo; de plaatselijke pers wist ervan dat na de tweede veiling nog een deel van de verzameling in handen bleef van Roger Baillon, en dat het om zo’n 80 auto’s ging, waaronder een stel grote merken. Het restant van de collectie was dus bekend, en de samenstelling ervan ook gedeeltelijk. Trouwens, enkele clubs van verdwenen merken beschikten over sporen van belangrijke auto’s die in Deux Sèvres waren geregistreerd, met name de Amicale Facel-Vega, die genoeg aanknopingspunten had om te kunnen zeggen dat er een Excellence in het departement was. Bovendien waren omstreeks 2010 enkele foto’s, clandestien gemaakt over een muurtje heen, gepubliceerd in een belangrijk Frans forum van oude auto’s, vergezeld van een commentaardat vermeldde dat er zich een “vergeten collectie in Deux Sèvres” bevond, foto’s die veel stof deden opwaaien alvorens heel snel te verdwijnen…….
De collectie was dus niet zó onbekend, maar bleef desalniettemin onbereikbaar. Alleen een automobielhistoricus kreeg de gelegenheid om enkele auto’s uit de collectie te fotograferen voor een belangrijk werk over Talbot, een boek dat in 2011 verscheen.

De inhoud van de collectie

Artcurial kondigt zo’n 95 auto’s aan in de collectie Baillon, en heeft een paar uitzonderlijke namen genoemd, zoals een Ferrari 250 California, die de kers op de taart van de collectie vormt vanwege zijn waarde, en een Maserati A6G Gran Sport Frua, waarvan er maar 3 gemaakt zijn. Maar ook een Talbot-Lago T26 Saoutchik van koning Faroud, een Facel-Vega Excellence, en zo nog het een en ander….
Maar deze 95 auto’s zullen niet alle verkocht worden. Artcurial heeft aangegeven dat er zo’n 60 onder de hamer komen tijdens de Rétromobile, maar dat een stel minder opvallende auto’s, een Renault Dauphine, Renault 12, Peugeot 604, 204, er niet bij zullen zijn.

Wat zal er van deze auto’s worden? Laten we hopen dat ook zij de kans krijgen om weer op de verzamelaarsmarkt te komen, en dat ze niet opgeofferd worden aan de zucht om alleen topstukken van de collectie te veilen…..
Maar mocht u vrezen dat alleen de betere auto’s “gered” gaan worden, en dat de rest naar de oud-ijzerboer gaat: een telefoontje met Artcurial heeft me geleerd dat de auto’s die niet op de lijst van de Rétromobile staan bewaard geen worden door de erfgenamen. Een tweede contact met de firma heeft me echter geleerd dat niet alle voertuigen vanwege de staat waarin ze verkeren naar de Rétromobile getransporteerd kunnen worden. Merkwaardig antwoord wanneer je weet dat de Talbot-Lago T26 Grand Sport Saoutchik, een compleet wrak, wel op de lijst staat….
Sommigen spreken in dit geval over een “kunstwerk” om daarmee zijn aanwezigheid op de veiling te rechtvaardigen.

Waar bevond de collectie zich?

Er is maar weinig te vinden in de pers aangaande de verblijfplaats van de collectie. De eerste berichten spraken over het zuidwesten van Frankrijk, vervolgens over het departement Deux-Sèvres, en uiteindelijk de regio Niort. Artcurial heeft het over een boerendorpje, en enkele reportages brengen een foto van een chateau. Enkele opeenvolgende inlichtingen, de naam Roger Baillon en wat onderzoekswerk hebben me – helaas te laat – de plek van de collectie onthuld, die ligt in het dorp Echiré op Chateau Gaillard. Een snelle blik op “Google Earth” bevestigt dit adres met een enorm oppervlak aan golfplaat in de omgeving van het kasteel

Een aardige publiciteitsstunt?

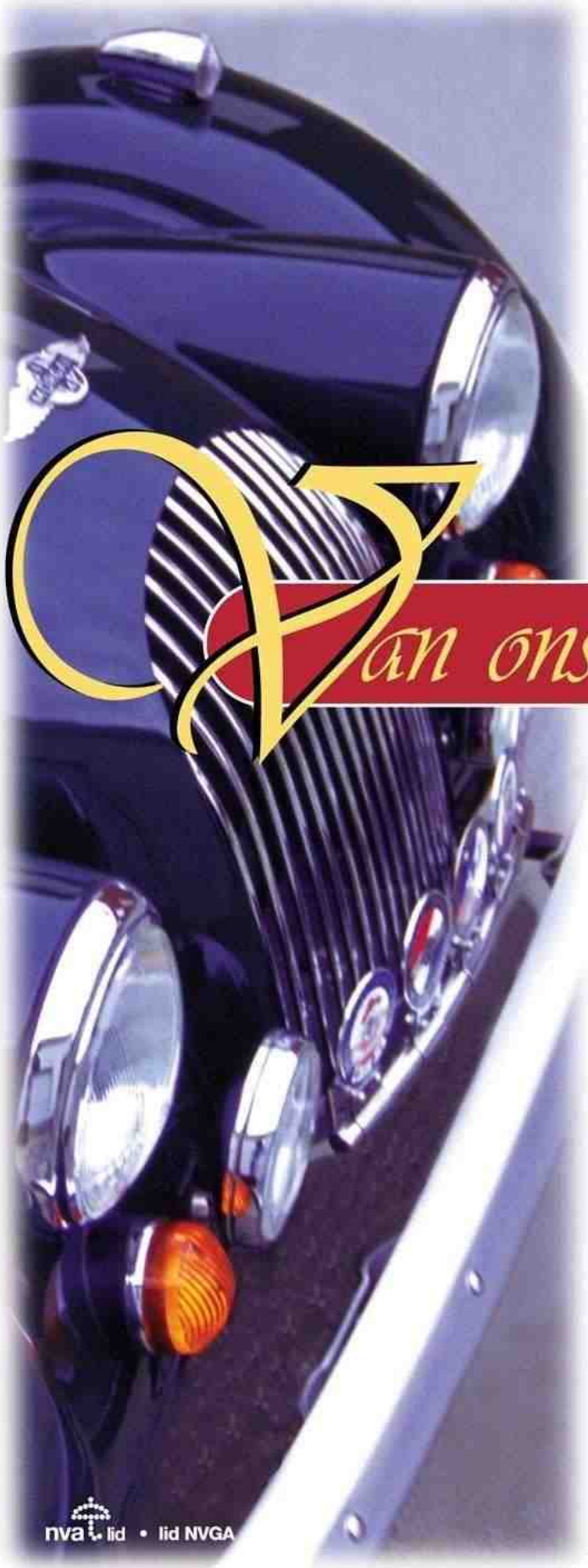
De ontdekking van deze collectie verscheen op 5 december 2014 in de media, en de veiling zal plaatshebben op ….6 februari 2015! De aankondiging, 2 maanden voor de veiling, lijkt dus een aardige publiciteitsstunt van Artcurial; de impact van de mededeling is enorm door de internationaal georkestreerde media-aandacht voor deze (her)ontdekking. De auto's zijn dus nu onder de aandacht gebracht als nooit tevoren. De verzamelaars mogen eraan ruiken, maar vooral de investeerders, de normale "klanten" van dit soort veilingen. Wie gaat de elementen van deze verzameling kopen, en tegen welke prijs? Het antwoord komt begin februari op de Rétromobile

Nawoord

Die laatste vraag is inmiddels dus beantwoord. De Retromobile ligt achter ons, de veiling is geweest, en de drie Panhards uit de collectie hebben nieuwe eigenaars.
De prijzen die er op de veiling zijn betaald tarten elke beschrijving. De Panhards waren nog relatief goedkoop, maar diverse auto's hebben het tienvoudige van de geschatte prijs opgebracht.
Voor de complete lijst: zie http://www.artcurial.com/en/asp/searchresults.asp?pg=1&ps=18&st=D&sale_no=2651+++

PL 6CS X72 Limousine (1932) **Geschat 6-8 k€, opbrengst 38.144 €**	**Panhard Dynamic X77 (1936)** **geschat 10-15 k€, opbrengst 36.952 €**	**Panhard Dynamic Junior Coupe X76 (1936)** **geschat 25-35 k€, opbrengst 56.024 €**

Met een van de Panhards is iets bijzonders gebeurd: in de Franse wetgeving is in 1921 een regel vastgelegd waarin de Franse staat het recht heeft bij een verkoop van zeldzame cultuurgoederen in de plaats te treden van de laatste bieder, om op deze manier iets als nationaal erfgoed te kunnen bewaren. Dan denk je dus iets zeldzaams te hebben verworven, en dan moet je plaats maken voor de staat!
Dat is hier gebeurd met lotnr. 33, een Panhard Dynamique Junior coupé uit 1936 met korte wielbasis van 2,60m, waarvan in 1936 ongeveer 20 exemplaren zijn geproduceerd, en in modeljaar 1937 nog 3 (resterende-?) stuks. Per modeljaar 1937 is de uitvoering met korte wielbasis vervallen, en konden alleen nog coupé uitvoeringen met een wielbasis van 2,80m worden geleverd. Zie blz. 154 en 158 van Bernard Vermeylen's "Panhard et Levassor, entre tradition et modernité".
Er is alleen bekend gemaakt dat deze Dynamic als nationaal erfgoed aan de collectie van het museum in Compiègne wordt toegevoegd. Blijft de vraag: of- en wie gaat deze voiture restaureren? Maar ze schijnt in relatief blakende welstand te verkeren. Vrijwel compleet, al zou je dat op het eerste gezicht niet zeggen.



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) 61 37 42 www.kuiperverzekeringen.nl

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

Indien onbestelbaar retour:Tinbergenplantsoen 2, 3356 BZ Papendrecht (NL)

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

info@panhard.nl