PANHARD AUTOMOBIELCLUB NEDERLAND

PANHARD KOERIER

№ 186 Jr *48*, 1 * 3 * 2016

- Henri Julien
- Robert Sobeau
- Strip
- NCAP
- Olie
- 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
Bank: RABO 15.77.52.488
Iban:NL93RABO015.77.52.488
Bic:RABONL2U
Lidmaatschap opzeggen vóór 1 december bij de secretaris
VOORZITTER:
Peter Drijver, Assendelftstr. 11
2512 VS Den Haag
T. 070-3894382
president@panhardclub.nl
SECRETARIS:
Joep Hocks, Blauwe Polder 2,
2374 BR Oud Ade.
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

Op de wederom goed bezochte ledenvergadering kwam de drukke agenda uitgebreid aan de orde. In het jaar dat ons merk 125 jaar bestaat (!) de gebruikelijke ritten, het internationale evenement in Italië, een ICCCR in Nederland en een speciaal PLweekend begin october in Compiègne. Onderwerpen voor praatavonden en een najaarsrit horen we graag van je!
Verder werd ondersteuning toegezegd om op een andere manier krukassen te kunnen reviseren: komt op praatavonden terug van de 'Krukas-club'.
Tenslotte sprak de vergadering zich uit om in Nederland het internationaal Pinkster-evenement te organiseren op 20 mei 2018: onze club hoopt dan haar 50-jarig bestaan te vieren!
Deze maand gebruiken we nog om onze Panhards te poetsen, wat te klussen en te checken. Dit jaar gaan we er weer fijn mee rijden!

Peter Drijver

In Memoriam: Joep Blok

Op 10 februari overleed Joep Blok: de man met de witte snor. Joep restaureerde een jaar of 15 terug een prachtige Dyna Junior Roadster. Joep was vaste aanwezige op praatavonden van onze club: beschouwend maar geestig. Toen de lage instap in de Junior steeds moeilijker werd, verruilde hij de auto voor een donkerrode PL 17. In 2014 moest hij afscheid nemen va zijn Panhard-hobby.
Joep was tot zijn pensioen directeur van een kunstsof verwerkend bedrijf en werd 86 jaar oud. We wensen zijn vrouw en kinderen veel sterkte bij het verwerken van dit verlies.
bestuur Panhardclub

AGENDA

** **18 maart 2016**
17 juni 2016
2 september 2016
18 november 2016 praatavond
Veenendaal, Willem aan 't Erf
www.panhardclub.nl
** **17 april 2016 Voorjaarsrit PAN**
Nadere bijzonderheden volgen
www.panhardclub.nl
** **25 september 2016 Najaarsrit PAN**
Nadere bijzonderheden volgen
www.panhardclub.nl
** **4-6 maart 2016**
Oldtimerbeurs Antwerpen
** **12,13 maart 2016**
Oldtimerbeurs Reims
** **7,8 mei 2016 Citromobile Vijfhuizen**
Expo Haarlemmermeer
www.expohaarlemmermeer.nl
** **13-16 mei 2016 Rad. Int. P&L**
Novara, Italië
zie www.panhardclub.nl
** **11-14 augustus 2016 ICCCR De Steeg**
Kasteel Middachten
zie elders in dit blad
** **25 september 2016 Antwerpenrit**
zie elders in dit blad

INHOUD

Voorzitter	2
In Memoriam	2
Agenda	2
Inhoud	2
Bericht	3
Tonneau 1901	4
Hannibal	4
Groeten uit	5
Henri Julien	6,7
Robert Sobeau	8,9
Strip	10
Fabrieksbezoek	11-13
NCAP	14-16
ICCCR	17
Antwerpen	17
Olie	18-20
Schijfrem	21
Te Koop	22

BERICHTEN AAN DE REDACTIE
(een onregelmatig verschijnende rubriek)

Traction → Panhard

Vorige zondag was ik te gast bij de TAN-jaardag, hier in Arnhem. Ik stond er met een stand voor onze Alliance Française afd Arnhem. Voor de gelegenheid had ik enkele foto's bij me van een oude Traction Avant die ik in de buurt van mijn huis in de Tarn had zien staan. Toen ik hem liet zien aan deskundigen werd het snel duidelijk dat het NIET om een Citroën ging maar om een Panhard…….
De auto staat halverwege aan de verbindingsweg tussen de D80 (Pont de Cirou) en de D78 (Pampelonne) via het gehucht Prunet. De weg volgt de loop van de Viaur.
Groet **Janus Raaijmakers, Arnhem**

Naschrift van de redactie:

Bij de eerste aanblik van de foto's gingen mijn gedachten direct uit naar augustus 2005. Ik was toen nog maar net in het bezit van mijn PL17, dus van mijn lidmaatschap PAN, en kreeg de Koerier op de mat . Er stond een stukje in van Arnaud Lanesson uit Toulouse. Die liet daarin zien hoe hij moedwillig een gave, rijdende Dynamic 1939 verwrakte tot iets dergelijks wat we op deze pagina zien. Dit alles uit de overtuiging dat het een waardiger einde voor een auto betekende dan te verworden tot een hypergerestaureerd pseudo origineel namaakgewrocht.

Ik heb dat nooit begrepen, en begrijp het tot op de dag van vandaag nog steeds niet.
Maar wie ben ik? OttHW

Een Panhard sans soupapes jachttrofee gekocht met ongeveer tien minuten angst in 1976

Het stukje van Kees de Waard over die zeer oude niet-toegankelijke sloperij bij Bar sur Seine deed me wel glimlachen!
Die 3 Dyna X-en stonden er al (lang) in 1976, toen ik daar met clubvrienden Martin van Velzen en Otto Vogelpoel ben geweest. Martin had in die regio vacantie gevierd, en was deze goudmijn ook al opgevallen. Er stonden allen al meer dan 50 Citroëns Tractions avant op het terrein. Maar daar interesseerde ik me toen al niet voor (het verhaal van de schoenmaker en zijn leest ...)
Martin was er bij eerdere gelegenheid door de toen al bejaarde Patron dreigend met een dubbelloops het erf afgejaagd.
Inmiddels was er een nieuwe verhoogde rondweg langs het bosgebied van de sloperij aangelegd met een eveneens nieuwe afslag die langs de ingang naar beneden loopt, en waarmee je een goed zicht had op een aantal Dyna X-en in een kippenren, waarvan er nu nog 3 zichtbaar zijn. Na de dreigende verhalen van Martin besloten wij tot een "strategische omtrekkende beweging", en benaderden het beboste terrein vanaf de achterkant. Daar hebben we met grote verbazing staan kijken naar de hoeveelheid oude sloopvoertuigen die er (toen al) erg lang geleden waren neergezet. Met een scherp oog ontwaarde ik zowaar een grote gesloten Panhard vrachtwagen uit ± 1932 met een fraai "PL sans soupapes" monogram op de forse neus. Daarvoor had ik een betere bestemming in petto, en gewapend met een kleine tang en schroevendraaier ben ik over het hek geklommen om de begeerde krijgsbuit te veroveren. Na enige sloopwerk aan het grille had ik het monogram te pakken, en ben nog even in de cabine geklommen. Het beroep van truckchauffeur was in die jaren weinig benijdenswaardig: gezeten op een houten bank (!) was het hard zwoegen zonder stuurbekrachtiging of cabineverwarming. In verband met het beperkte vermogen moesten truckchauffeurs destijds sommige steilere hellingen zelfs achterwaards "overwinnen"!
Toen vond Otto Vogelpoel het nodig om mij bang te maken met het verhaal dat de Patron met zijn dubbelloops in aantocht was, en heb ik met iets gezwinde spoed - beducht voor een lading lood in mijn achterwerk - het terrein verlaten. Het begeerde, helaas wat roestige PL sans soupapes monogram heb ik hier nog steeds als "bijzondere jachttrofee" aan de muur hangen. De Panhard sans-soupapesvrachtwagen zal ongetwijfeld nog op dezelfde plaats te vinden zijn, overgroeid met een iets dikkere laag mos, en een kleine beschadiging aan het grille. **Groeten, Rolf Nijenhuis**

PANHARD&LEVASSOR achter-instap TONNEAU 1901

(bij de voorpagina, naar aanleiding van een artikel elders in dit blad)

De eerste eigenaar van deze auto was Michel Plancart uit Carcassonne en Toulouse, die haar in bezit kreeg op 5 juni 1901.
Tot op de dag van vandaag draagt de wagen de originele Franse registratieplaat 11 T
Later werd de auto opgeborgen in de kelders van een kasteel in Carcassonne en in de 1990-er jaren naar Amerika gebracht.
De auto werd totaal gerestaureerd met gebruikmaking van vele originele onderdelen.
In 1996 nam de wagen succesvol deel aan de London-to-Brighton Commemorative Veteran Car rit, en tijdens dit optreden bereikte ze comfortabele kruissnelheden van 25-30 mph.
De auto is donkergroen gelakt met kastanjebruin chassis en wielen, en kastanjebruine lederen banken.
Voor de tijd waarin ze werd gebouwd heeft ze een uitgebreide uitrusting: een enkele Ducellier koplamp, een stel “nooit uit” zijlichten, een bolclaxon en een 6-stijls dak met koperen bagagerek. In plaats van de standaard hete-buis ontsteking heeft ze een magneetontsteking.
De carrosserie is van Henri Labourdette.
De auto heeft een handgeschakelde bak met drie versnellingen en een watergekoelde 2-cilinder 7 pk motor.
Op een veiling in Pebble Beach, Californië werd de wagen verkocht voor $ 297.000.

Vertaling: Henk Ottevangers

Citromobile, PAN en Hannibal

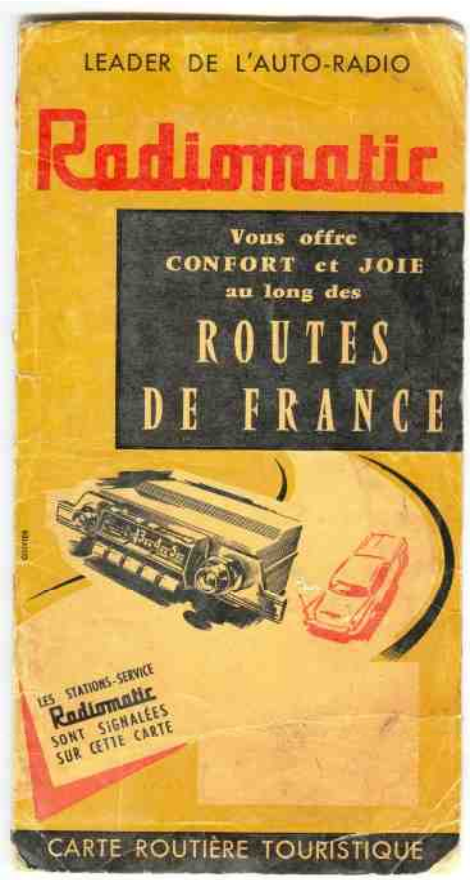
Van 7 tot 8 mei wordt weer de Citromobile gehouden, zoals de laatste jaren gewoonlijk in Expo Haarlemmermeer te Vijfhuizen.
Het thema van de manifestatie is INTERNATIONAAL EN GRENZELOOS en onze club is wederom van de partij.

Wij gaan het thema op een bijzondere manier inzetten. We willen BIJ EEN DEUR (naar perron of voordeur) TWEE auto’s plaatsen (bouwjaar 1932 en 1960) die ingepakt zijn voor OPERATIE HANNIBAL: de tocht van Nederlandse, Belgische, Duitse en Luxemburgse Panhards over de Alpen naar het internationaal pinksterevenement bij het Lago Maggiore Italië. Op zondag zullen we om 12.00 uur MET ENIGE HERRIE wegrijden vanuit de hal naar het afspreekpunt met onze Duitse vrienden…
We hopen op een goedbezochte fijne Citromobile!
Peter Drijver

Voor wat betreft Hannibal: op de ALV van vrijdag 12 februari heeft Peter Breed de operatie uitgebreid toegelicht.
Er wordt in een aantal vrij korte etappes via Duitsland en Zwitserland naar de Simplonpas gereden, om vandaar naar het Lago Maggiore af te dalen. Onderweg wordt in aardige hotels overnacht en worden leuke plaatsen bezocht.
De etappes zijn met opzet kort gehouden: er rijden vooroorlogse auto’s met schuivenmotoren mee, en die moet je toch een beetje ontzien. Bovendien, wanneer je op zondag vertrekt voor een evenement dat op vrijdag pas begint, kan je wel wat speling gebruiken.

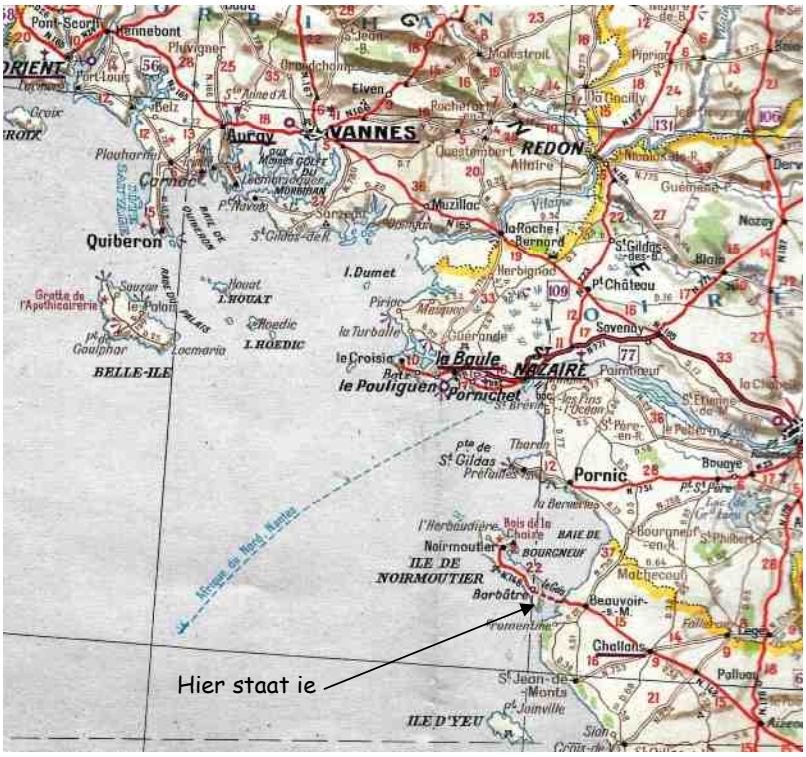
Op de site www.panhardclub.nl is meer te raadplegen over dit gebeuren. Bovendien is daar ook de link naar het inschrijfformulier voor de RIPL Italië te vinden.
redactie

Groeten uit Passage du Gois (Vendée)



Radiomatic was de huisleverancier van autoradio's voor Panhard.

Momenteel loopt op de televisie een serie: gevaarlijkste wegen ter wereld
Daarbij worden de meest exotische plaatsen ter wereld bezocht.
Maar wat dichter bij huis zijn ook treffende voorbeelden te vinden.



De Dynamic heeft mogelijk panne op een spannend moment;
de Gois staat op het punt onder water te verdwijnen

“”Henri Julien”” 1927/2013.

Ooit hobbyist met Panhard-materiaal, kwam tot F1 renstal teamchef van ‘’AGS’.
AGS staat voor Automobiles Gonfaronnaises Sportives. In de tachtiger jaren was AGS actief in de formule 1.
We gaan op onderzoek uit en wel in Gonfaron in de VAR, de provincie 83, dus in de Provence.

Henri Julien is geboren op 18 Sept. in 1927. Zijn vader heeft een garage bedrijf en dat wordt in 1947 door hem voortgezet. Hij komt al vroeg in aanraking met het racewagen virus; die dingen kon je toen niet kopen, maar moest je zelf maken en dat is precies wat hij altijd heeft gedaan. Te beginnen met de bouw van de racers 500. Dat doe je van de dan aanwezige en te gebruiken onderdelen b.v. uit de Simca’s en andere auto’s uit die tijd. Maar waar het mij om gaat zijn de 4 en mogelijk meer ‘Juliens’ die door hem gebouwd zijn, met de techniek en de aandrijving van de Panhard in 1957/58. En later. En dus met voorwielaandrijving, toen ook al een behoorlijke aardverschuiving. Ik ken iemand die er één heeft en daar was ik behoorlijk van Van Slag; dat was een echte raceauto uit de 50er jaren, vond ik, en was anders dan andere. En ook nog helemaal ‘’dans son jus.’’ Echte nostalgie. Waar de andere drie wagens zijn gebleven weet ik niet. En of ze ook nog zullen bestaan is mij onbekend. Maar wat ‘ik’ niet weet, weet waarschijnlijk wel een ander; ik weet iemand die ik hierop aan ga spreken.

Maar nu de story van deze dag…
Grappig, met zo’n niet voorbereide missie moet ook echt alles gaan kloppen; wat dat betreft ben ik een mazzelpik.
Ook vandaag weer… Hoe kom je hier toe.
Twee weken geleden reed ik door Gonfaron en als je op het piepkleine en ongezellige dorpje nu aan komt rijden is er een pand helemaal beschilder met wijnstokken, landschap, huisjes de Provence en een mooie blauwe raceauto. Dat pand was voorheen nooit beschilderd, maar dat had natuurlijk nu een reden, de dorpelingen waren vast trots op hun garagehouder constructeur ”Henri Julien”, en als eerbetoon is dit dus voor hem gedaan.

Hij is 2 jaar terug, 13 Juli 2013, op 84 jarige leeftijd overleden.
Ik zei toen, hier moet ik een foto van maken, maar er was werkelijk geen plek om de auto te parkeren, en ik dacht: een andere keer dan maar. De andere keer, het was wat minder weer, ik zeg: we gaan een foto maken van de beschilderde muur. Nee, natuurlijk is dat niet vlakbij, maar de Jumpy doet graag wat ik wil. Dus rijden maar… 140 km door de bergen.
Maar voor ik naar Gonfaron ga doe ik eerst het circuit van ‘’Le Luc’’ aan. Grenzend aan dit circuit, heeft AGS een eigen ingang en er staat daar prominent het bedrijf van AGS F1. Al heel veel jaren terug ben ik daar natuurlijk al eens geweest. Toen we nog echte foto’s moesten maken… Ik ga er het terrein op en kijk of er leven in de brouwerij is; nee dus, ik zal wel weer te vroeg zijn, dacht ik. Ik las ruim een half uur pauze in. Een ander gebouw er bij in de buurt trekt mijn aandacht. Stellingen vol met raceauto’s; als ik naar binnen kijk, wenk ik

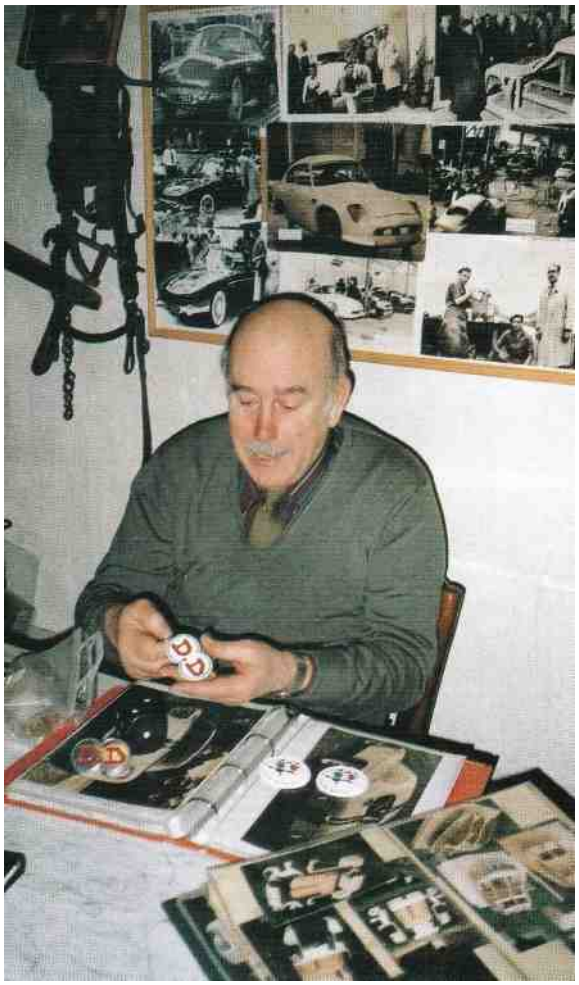
iemand of ik naar binnen mag. Dat mag en mag ook mijn fototoestel meenemen; mijn ogen vallen haast uit de kassen. Wat zie ik nu allemaal, vrijwel alles Formule auto's, in alle maten vormen en jaartallen opgestapeld in stellingen, en ook twee auto's, een Porsche 911 en een Shelby Mustang voor de race van het komend weekend op het circuit van Paul Ricard.

Ik vertel over mijn missie en een verhaal over Matra, dat komt altijd van pas en wel over de MS 120 02. Het ijs is gebroken; ook zij hebben onlangs een Matra F1 totaal gestript en opgebouwd en die vertoont zijn kunsten tijdens de historique F1 van Monaco. Ik zet zo veel mogelijk op de foto en mag alles bekijken. Ik, de mazzelpik…

Er stapt een man binnen, en die wordt direct geroepen en aan me voorgesteld. Jean Silani is zijn naam, en hij was het dichtst betrokken en de engineer bij de bouw van de AGS F1. Hoe kan je het treffen, en deze man neemt het gesprek over. Een hele aardige man, net als ik, en hij neemt alle tijd voor mijn onaangekondigde bezoek. Hij is een jaar ouder dan ik en dat schept een band. Nadat ik alles bekeken heb vraag ik hem, is AGS F1 hiernaast open of gesloten. Nee hoor, dat is open, en vraag hem of het mogelijk zou zijn dáár de F1s te kunnen fotograferen. Natuurlijk, is zijn antwoord, ga maar mee. Ik gebruik even een opmerking van J.M. en de tweede snoepwinkel gaat voor me open, een hal helemaal vol met race wagens. Vele verschillende merken, de Prosts en een Renault F1 met de 1500 cc turbo,.. enz… enz.. alles bijeen van allemaal klantenauto's die daar staan voor onderhoud. En natuurlijk ook de F1 AGS-en, waarvan er twee zijn verlengd, inderdaad door Jean Silani in eigen persoon. Met deze verlenging kan je er met twee personen achter elkaar in zitten en het circuit van "Le Luc" al rijdend in een F1 in je opnemen. Jean Silani is zo enthousiast over mijn enthousiasme en de kennis van het merk, dat hij me werkelijk het hele gebouw van voor tot achter laat zien. Echt alles en dat duurde wel even. Eerst naar de secretaresse, dat ze bezoek uit Nederland had; dat vond ze leuk, komt zelden, zeg maar nooit voor'. Daarna de vergaderruimte, de filmzaal, de toiletten, douche ruimtes, de verblijven voor de coureurs die elk een eigen kast hadden en alles top en lux ingericht, alles klopt. De 'Hall of fame' van alle daar betrokken coureurs uit het verleden.

In de werkplaats zag ik elke ruimte en diverse waar hij een groot deel van zijn leven aan de daar aanwezige machines heeft staan werken voor de eigen constructie van de onderdelen. Ook de plek waar nog steeds de 8 cyl. Cosworth F1 blokken worden gereviseerd. Maar momenteel ook heel veel moderne techniek. Er word van alles klaar gestoomd voor diverse vormen van autosport. Genieten dus. Tevens vraag ik hem wie nu de eigenaar van dit bedrijf is en hij zegt, dat dat de directeur van het circuit van Croix en Ternois is. Dus in de buurt van Arras. Waarop ik antwoord dat twee circuits in Frankrijk niet verder van elkaar kunnen liggen. Dat is zo. Als ik alles gezien heb, bedank ik hem voor de tijd aan mij besteed, en concludeert hij: volgens mij hebben wij samen een goed en leuk leven. Jean Silani, een geweldige man, schudt me de hand bij de uitgang. Hij heeft gelijk en ik vervolg mijn missie op weg naar Gonfaron, de geboorteplaats van Henri Julien. Vanaf het circuit van Le Luc is Gonfaron 10 km verder. Ik weet daar prima de weg want mijn Alpine ami J.N. had daar in de buurt zijn verzameling van 22 Alpines staan. Aangekomen in Gonfaron is ook nu weer het parkeer probleem aanwezig, omdat het er heel oud en smal is en niet heel erg groot, maar krijg toch mijn zin. Ik fotografeer de muur uit alle hoeken en daarna ga ik naar een garage waar ik een oude Eend in de ingang zag staan. Ik vraag daar aan de patron waar de oude garage is, garage de l'Avenir van Henri Julien. Hij zegt direct dat de eigenaar overleden is en dat de garage gesloten is en te koop staat, maar aan de ander kant van het dorp is, aan de linker kant. Ik weet genoeg… Aan de andere kant traceer ik inderdaad de lege garage de l'Avenir en zet ook dit op de foto. Een garage waar een man altijd heel druk was met het construeren van zijn eigen race auto's, Henri Julien.

Kees de Waard Wagner



DB: Robert Sobeau,

De man in de schaduw

Hij heeft lang, heel lang, gewacht om in de schijnwerpers te komen. En als hij dat dan doet , dan is het niet om belangrijk te lijken – het gaat hem vooral om het merk DB dat hij onrechtvaardig en onterecht in de vergeethoek ziet zitten.
En nu, pratend met en over hem, en over DB en de Amicale die de aanhangers van de kleine firma uit Champigny omvat, is het Robert Sobeau die het vuur van het enthousiasme aansteekt. Een ereplaats voor de tovenaar van het polyester……

Twee letters, onlosmakelijk aan elkaar verbonden in de herinnering van Robert Sobeau, hieronder links bij prototype HBR5 op de Salon van Parijs 1954

Robert is de automobielwereld ingerold door…..hout. Dat edele materiaal, dat hij nog altijd adoreert , en dat hij had leren bewerken tijdens zijn zijn 5-jarige opleiding aan de Academie voor Kunst en Ambacht.
In het begin van de jaren vijftig is dat materiaal nog volop in gebruik bij de constructie van auto's. Vooral bij Rosengart, dat in doodsstrijd verkeerde en daarom voor andere automerken stationcars en bestelwagens met houtopbouw fabriceerde.
En daar kwam dus die frisse Robert, vers aangenomen, binnen. Bij de oude "houtwurmen" van de firma leert hij alle kneepjes van het vak, waar hij later nog veel lol van zal hebben. Maar helaas, de Rosengarts waren hopeloos ouderwets en werden nauwelijks verkocht (dan moet je ook maar niet veel te lang voortborduren op die licentie-Austin7 uit de twintiger jaren, Lucien! -- BT)
Rosengart wordt overgenomen door de SIOP-groep (Société Industrièle de l'Ouest Parisien) die op zoek gaat naar de wonderauto die het merk zal redden. Die denken ze gevonden te hebben in een kleine sportieve coupé die Marathon gedoopt wordt en afgeleid is van de Duitse Trippel. Alleen, die is van staal, maar de Marathon moet van plastic worden, een nieuw Amerikaans materiaal, of, om precies te zijn, in glasvezelversterkt polyester, en dat wordt de roeping van onze nieuwe plasticgieter.

Van de Marathon naar DB

De jonge Sobeau valt meteen voor het nieuwe materiaal. Licht, praktisch, onverwoestbaar en aantrekkelijk. Hij leert ermee te werken en bouwt de gietmallen. Maar de Marathon is een verschrikkelijke flop en luidt daardoor de doodsklok van de SIOP. Die wordt opgeslokt door de grote carrosseriefabriek Chausson (vrachtwagens, bussen, onderdelen van "gewone" auto's – BT).
We zijn dan in 1953. Frankrijk gelooft in het nieuwe tovermateriaal, maar de specialisten erin zijn op de vingers van twee handen te tellen. En DB dan? Nou, dat komt zo!
Op de Salon van Parijs van 1953 presenteert de kleine firma EPAF uit Champagny (of als u dat liever hebt, DB) een leuke kleine coupé, uitgevoerd in Duralinox (aluminium) , aangedreven door een Panhard-motor, de voorloper van de fameuze DB-coach. Maar bij DB hebben ze niet de middelen om hem in serie te produceren. René Bonnet, de beheerder van EPAF, richt zich dan ook tot Chausson die erin toestemt om 100 carrosserieën te produceren voor de DB-coach (geregistreerd als Grand Tourisme) die gerealiseerd zullen gaan worden in glasvezelversterkt polyester.

De Marathon, met 850 cc Dyna-motor, dateert van 1953. Deze mini-Porsche werd door SIOP in de uitvoeringen Corsaire en Pirate geleverd. Het merk verdween in 1955

Uiteraard maakt Sobeau deel uit van de groep mensen die de fabricage voorbereidt. Eerst een houten maquette, dan een mal (de gietvorm). In feite 63 mallen, want daaruit bestaat die zelfdragende carrosserie. In vergelijking met het originele model van Duralinox uit 1953 evolueert de vorm behoorlijk, zelfs wanneer die toch dezelfde lijnen en de beroemde inklapbare koplampen behoudt zoals de wet voorschrijft (de inschrijving voor weggebruik geschiedt bij de Mines, die over vervoer gaan, dus bruggen, karren en voertuigen; beetje vergelijkbaar met onze RDW – BT). Eigenlijk was de DB HB R5 van 1953 te laag. Bij Chausson werkt men aan een exemplaar dat er mooier uitziet, en ook nog eens makkelijker te maken is dan het Duralinox-model. Deze DB, in de kleur anthracietgrijs, is juist op tijd klaar voor de Salon van 1954, en draagt het serienummer 100.
Robert Sobeau wordt benoemd tot Hoofd Fabricage DB bij Chausson. Ondanks dat de auto er fraai uitziet en een erg goede wegligging heeft is het succes maar bescheiden. Dat komt door de hoge prijs: toen 450.000 FF, wat een equivalent van 200.000 FF heeft in 1992 (het jaar van dit artikel, dus bijna 70.000 gulden! – BT). Het is dus geen klapper – ook gezien het fabricageritme: over de 100 exemplaren (met de voorserie erbij 105) doet men met de productie van één auto per week nog altijd twee en half jaar!
Deze homeopathische productie is voor een reus als Chausson absoluut niet winstgevend. Ze hebben veel geïnvesteerd in de constructie van deze carrosserie, maar wanneer het contract afloopt wensen ze het niet te verlengen. Wat betreft Bonnet – die wil de productie beslist niet beëindigen, maar zijn schouders zijn niet sterk genoeg om in zijn eentje de financiële lasten te kunnen dragen. Chausson is echter sportief en vindt een oplossing door te helpen bij het opzetten van een vennootschap die de wagen gaat bouwen in de Vogezen, waar een hoge werkeloosheid heerst. Chausson vraagt Sobeau om de eerste 6 maanden de leiding te nemen om de productie op gang te brengen – wat hij uiteraard accepteert. Enkele weken later, op 11 juni 1957, verlaat chassisnr. 206 met zijn carrosserie de SPV-fabriek (Société Plastique des Vosges) om naar Champigny gebracht te worden waar men zich over de mechanische elementen en de bekleding ontfermt. Het begin van een groot avontuur.

Juli 1957. Robert Sobeau, in witte jas, in de fabriek SPV. Er wordt een nieuwe bediening voor carrosserie 207 gemaakt

Van de HB R5 naar Le Mans

6 december 1957. Robert Sobeau wijdt de fabriek in de Vogezen in en ontvangt de heer Maurice Lemaire, toenmalig minister van Industrie

Zes maanden later roept Chausson Sobeau weer terug naar Parijs. Een prachtige loopbaan wacht hem daar – het plastic heeft de wind in de rug, met name in de automobielindustrie en toepassingen in de samenleving. En hij is, zogezegd, de goudsmid in deze materie. Maar Bonnet vraagt hem om aan te blijven. Storm in de schedel! Kiezen voor de passie of de loopbaan. Hij kiest voor de passie, de uitdaging, en wordt directeur van SPV, waar buiten de twee koetswerken per week ook allerlei plastic dingen worden gemaakt om de 50 arbeiders te kunnen betalen.
Eind 1957, ten tijde van de officiële opening van de fabriek door de minister van Industrie, Maurice Lemaire, komt een grote modelverbetering bij nummer 235: de klapkoplampen worden verruild tegen vaste, achter een transparante bescherming.
Eigenlijk een inbreuk, maar we moeten wel! Ten eerste is dit veel betrouwbaarder, omdat de klaplampen soms bleven klemmen in de regen. Bovendien scheelt het in de fabricagekosten, en 's nachts komt het de snelheid ten goede, want het scheelt 4 % luchtweerstand, legt Sobeau uit.
En dankzij het enorme succes in wedstrijden, en dankzij de verkopen in de USA, waar de DB bekender is dan in Frankrijk zelf, verlaten er tot oktober 1959 323 coaches de fabriek in de Vogezen. Tel daarbij op de 105 exemplaren die bij Chausson zijn vervaardigd, en je komt op 428 DB's. Sobeau houdt vast aan de juistheid van dit getal, want telkens als er iets gevierd wordt leest hij zo hier en daar cijfers die oplopen tot wel 660.
Nee, het zijn er precies 428. Met de serienummers 101 tot 528. Was getekend: Robert Sobeau.

December 1957.Assemblage van de laatste 5 DB-carrosserieën met inklapkoplampen (230-234)

Jammer, de Koerier kon niet het hele artikel bevatten. Vervolg in het volgende nummer

MARC DE BOURGOGNE

La bataille de Bel-Air par Boyo Teulings

MARC DOET WATTIE KAN OM LOUIS TE ONTWYKEN. DE DAMES DIE GILLEN, EN DE HOND EN DE REISTASSEN DIE HOUDEN OOK HUN EIGEN WEDSTRYDJE. NOG ÉÉN SCHYNBEWEGING; EEN GODSWONDER DAT DIE SMALLE BANDJES OM DE PANHARDVELGEN BLYVEN ZITTEN!– EN DAN IS DE STRYD TEN EINDE: DE SAVIEM-BUS MET HET HALVE RUGBY-TEAM ERIN STUIFT MET EEN LUIDE CLAXONSTOOT DE PARKING OP — AL SLIPPEND OP DE C2 AF. GEGIL VAN REMMEN, EEN GEKRAS VAN RONDSTUIVEND ASFALTGRIT, EEN METÁLIG BÈNGG! EN EEN BIZARRE STILTE. HET BUSJE HEEFT DE CITROËN ZOWAT DÓÓR HET MUURTJE MET DE BLOEMEN GERAMD. LOUIS Z'N LINKERVOET LYKT OP EEN CANTHAREL EN Z'N HOOFD LIGT RAAR IN DE AIRBAG.. DÍE LOOPT VOORLOPIG NIET MEER WEG, BROMT JEAN-LUC TERWYL-IE UIT DE TROUWE SAVIEM STAPT...

ALS JULIETTE DE BABY ACHTERIN DE C2 HOORT HUILEN, SLAAT ZE MET EEN DAVERENDE KNAL DE RUIT AAN DIGGELEN-EEN FOTO DIE VIA DE 'HÉRAULT DU CENTRE' DE WERELD OVERGAAT, DANK ZY DE SNELLE ACTUALITÉ. EN PAPÁ LOUIS? DAAR IS HET EEN STUK SLECHTER MEE AFGELOPEN, ONDANKS DE BEMOEIENISSEN VAN DE WERELDVERMAARDE ANATOOM PROFESSOR TULP EN DE HEER R. VAN RYN. EN NU ??

WEL, ERGENS IN DE BOURGOGNE, TER HOOGTE VAN DE HAUTES COTES DE BEAUNE, STAAT ER EEN PANHARD 17 BREAK TE GLIMMEN, TROTS OMDAT ZE ONDANKS HAAR BYNA 50 JAAR, ZÓ LANG TEGENSPEL KON BIEDEN IN DE ONGELYKE STRYD BÚ BEL-AIR. WÈL MET WAT HULP VAN EEN BYNA AFGESCHREVEN BUS VAN DE KRANT_ MAAR TOCH!!.. EN BÉBÉ? DIE IS DOOR HAAR MOEDER WEER OPGEHAALD. EN JULIETTE? GAAT WEER GEWOON NAAR SCHOOL EN GEBRUIKT HAAR BIEBKAART WEER. EN HAAR CHINESE JASJE - DIE EEN SLEUTELROL HAD IN DIT AVONTUUR, WORDT VOL TROTS GEDRAGEN.

FIN.

EEN BEZOEK AAN DE PANHARD-FABRIEKEN

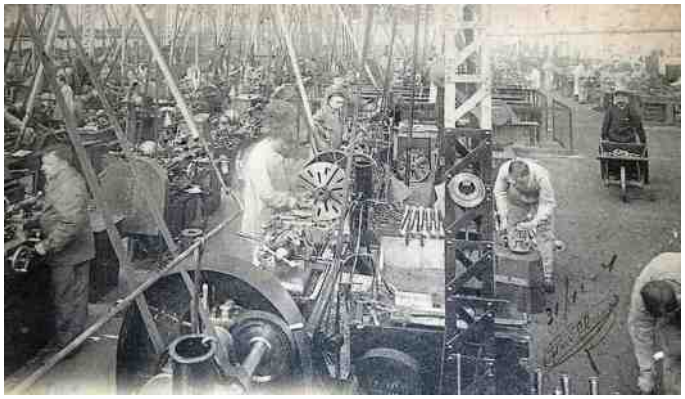
(artikel uit THE MOTORCAR van 13 april 1901)

Dit oorspronkelijk Engelse artikel was alleen nog in Franse vertaling te vinden op internet, en is weer uit het Frans naar het Nederlands overgezet. Deze dubbele overzetting kan enig kwaliteitsverlies hebben opgeleverd, waarvoor ik bij voorbaat excuses aanbied – OttHW

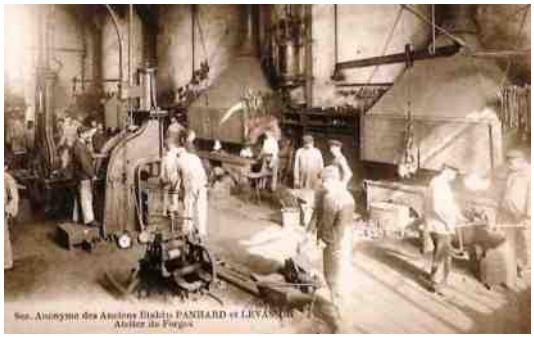
De fabrieken van de beroemde heren Panhard en Levassor waren tot nu toe een gesloten boek voor de leden van de Britse pers. De speciale verslaggever van THE MOTORCAR aarzelde dan ook geen minuut om direct richting Parijs te gaan na de hoffelijke uitnodiging die hij kreeg.
Hij ging met aanzienlijke verwachtingen, en met veel respect voor een firma met zo'n beroemde naam in de automobielwereld, en wat hij daar zag heeft hem bepaald niet teleurgesteld. Nee, hij verliet deze Franse nummer 1-maatschappij met een gesterkte mening over deze. Hij is niet van plan om alles wat hij heeft gezien in detail te beschrijven, maar hij wil meer een algemeen idee geven over de indruk die een bezoek aan de fabriek achterlaat. U dient ook te begrijpen dat hij zich er levendig van bewust is dat de fabricageprocessen die hij kort beschrijft, in heel wat andere autofabrieken gemeengoed zijn. Want ook al heeft men hem originele methoden laten zien, ze zijn hem alleen strikt persoonlijk getoond. Hij mag er hier echt niet verder over spreken!

De fabrieken zijn bijna een stad op zich, van de buitenwereld afgesneden, en bij de eerste aanblik wordt de bezoeker getroffen door hun eenheid, hun orde en door de tekenen dat een grote, maar onzichtbare hand dit alles bestuurt.

Direct na de ingang ligt het kantoor rechts, de residentie van commandant Krebs links, en de rest voor u uitgestrekt. Zover het oog reikt lopen grote wegen, omzoomd door hoge werkplaatsen. Slechts weinig auto's op de hoofdweg, die door de omvang van de bebouwing schijnbaar tot wagentjes gereduceerd worden. Werklui lopen van de ene werkplaats naar de andere, maar zonder botsingen, zonder verwarring, vrijwel zonder geluid. Je zou haast gaan denken dat het daar ideale fabrieken betreft, en die indruk zou je nog steeds binnen de fabrieken kunnen bewaren als je er niet goed naar keek. Maar ben je eenmaal binnen, dan verandert die indruk al snel. Een wirwar van machines, een massa mensen. Er

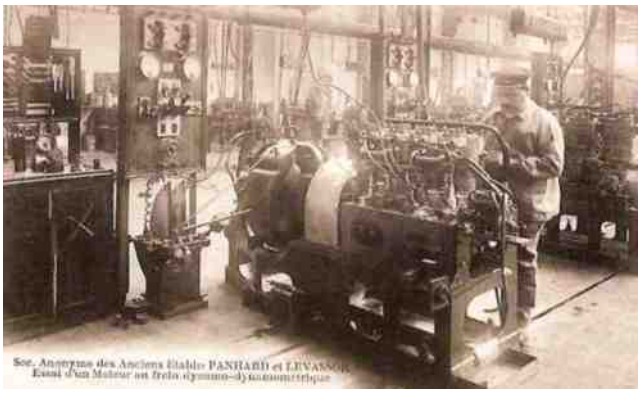


waren er zo'n 850 aan het werk toen wij op die winterdag langskwamen. Vrijwel net als in onze eigen autofabrieken waren het volwassen mannen, met een enkele leerjongen ertussen. Er werkt geen enkele vrouw.
We komen in de machineloods, waarin 350 draaibanken, machines om de polijsten en te slijpen, zo snel werken als het labyrint van aandrijfassen en drijfriemen boven de hoofden ze kan meekrijgen. De mannen voeden de machines kalmpjes met stalen staven, of brengen een voltooid stuk weg, terwijl de hopen metaalsnippers, afgedraaid bij het slijpen, maar aangroeien. Wij hebben geprobeerd uit het hoofd te berekenen hoeveel auto's dit wel niet op kon leveren.
De exacte afmetingen van deze werkplaats kennen wij niet, maar het is ontegenzeggelijk de grootste en indrukwekkendste van allemaal. Wij zijn er in het midden ingekomen, en bij het kijken naar rechts of links was het eind van de werkplaats niet duidelijk te zien door dat woud van aandrijfassen en –riemen. Eén helft is bestemd voor het fabriceren van motoronderdelen, de andere voor het bewerken van tandwielen en gereedschappen. De machines zijn allemaal modern, en een hoop geld waard. Ze zijn voornamelijk Frans – door de heren Panhard en Levassor zelf vervaardigd – maar Duitsland en Amerika zijn ook vertegenwoordigd.
Hier zaagt een machine snel en met het grootste gemak een plaat staal van 6 duim dik. Daar wordt uit één blok staal een vliegwiel voor een motor van welke grootte dan ook gemaakt. Even verder is een zware machine een dik stuk gietaluminium aan het slijpen. Eén van de meest fascinerende bewerkingen om te zien is de stapsgewijze fabricage van een krukas. Wanneer de krukas in de werkplaats aankomt is hij nog een massief blok staal dat door een enkele man onmogelijk verplaatst kan worden..Hij wordt gezaagd,

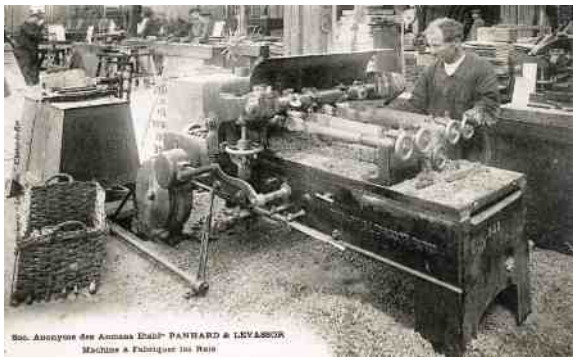


gedraaid en bewerkt. Alle hoeken worden gepolijst en rechtlijnig ingesneden, de een evenwijdig aan de ander. Mooi en moeilijk werk, dat je moet zien om het te kunnen waarderen. Er wordt veel zorg aan de gewenste precisie besteed, en Panhard&Levassor beweert dat ze een krukas voor een grote auto niet in minder dan vier weken kunnen draaien.
Sommige tandwieluitsnijdingen , daar in de afdeling raderwerk, vinden op een zo grote schaal plaats dat alleen degenen die met Panhard-auto's bekend zijn zich er een voorstelling van kunnen maken. De manier waarop het voorbeeldwiel op elke productiemachine geklemd wordt is één van die vele kleine dingen die wij hebben opgetekend als illustratie van een militair aandoende orde en systeem die je overal in deze modelfabriek aantreft.

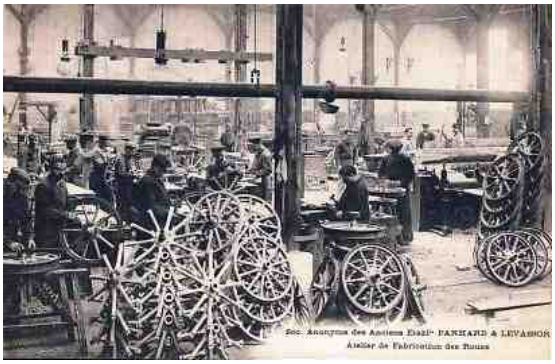
Alvorens deze werkplaats te verlaten hebben wij nog een lange blik kunnen werpen op de massa geproduceerd materiaal. En toen we erbij nadachten hoeveel daar wel die dag, en dat 6 dagen per week, en 52 weken per jaar, werd gemaakt, toen beseften wij, als nooit tevoren, het belang van de Franse motorenindustrie.

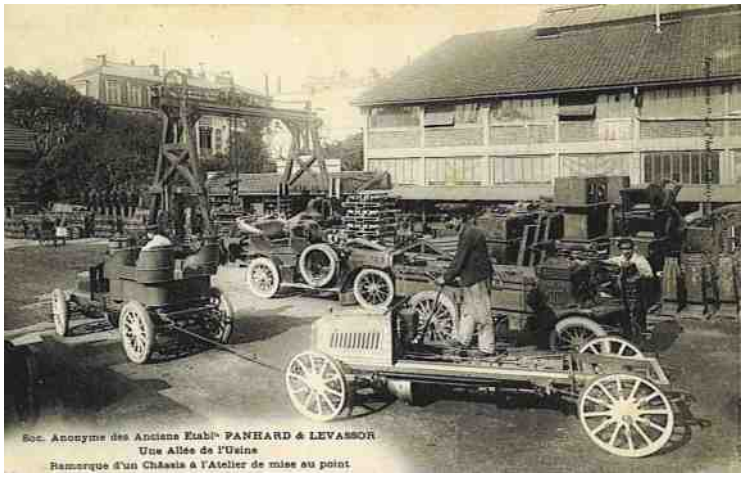


Wij bezochten vervolgens de smidse, waar drie machtige stoomhamers werden aangedreven door acht hoofdfornuizen, waar men het roodgloeiende metaal met lange tangen inschoof. Hier werden de frames van de auto's ineen gelast, en de smid voegt er dan nog alle andere constructiedetails aan toe.
Wanneer de motoren zelf eenmaal klaar zijn worden ze getransporteerd naar het testlokaal, waar ze worden vastgeschroefd op dat wat je een skelet van een auto zou kunnen noemen, omdat alle noodzakelijke pedalen en smeerpunten erop zitten. Er wordt een remtrommel bijgezet om de dynamometrische remtest uit te kunnen voeren. De tests zijn ogenschijnlijk talrijk en compleet. Elke motor moet in die remtest een vermogen opleveren dat boven het voorziene niveau uitgaat, en als dat niet het geval blijkt komt hij het testlokaal niet uit! Alle verfijningen en alle afstellingen vinden hier plaats. Toen wij daar rondliepen werd meer dan een dozijn motoren aan dit regime onderworpen, van een kleine 8CV tot aan een dikke 24CV, of nog meer voor de racemachines.
Door de zorgvuldige afwerking die we daar hebben kunnen constateren heeft dit bezoek één van de redenen geopenbaard waarom deze firma de dominante plaats bezet in de wereld van de motorenfabricage.
Van daaruit staken we de weg over – waarbij we een vergeten gietstuk aantroffen (beetje slordig!) – om naar de opslag van afgewerkt of onafgewerkt materiaal te gaan. Die plaats is zo rustig, zo netjes en geordend, en de diverse stukken staan er zo keurig bij in hun duivennesten, dat het meer leek op een bezoek aan een museum dan aan een magazijn dat een werkende fabriek bedient. Ook de magazijnbedienden versterkten door hun rustige en hoffelijke manieren die indruk, en men heeft ons verteld dat daar een slag mensen rondliep dat een stuk beschaafder was, vanwege het feit dat ze verantwoordelijk waren voor onderdelen die duizenden ponden waard waren.
Overal om je heen staan honderden slingers opgeslagen, enorme hoeveelheden aluminium carters, stapels houten wielen, genoeg "Loyal"-radiateuren om het Parlement op een Schotse Nacht te koelen, gietstukken, kleppen, veren, remmen, banden, zuigers, zo'n beetje alles en nog wat meer dan je nodig hebt om een moderne auto in elkaar te zetten.
Een zoetige houtlucht, het geluid van een stoommachine en het gesis van de schaven van vele timmerlui verraden ons, zonder dat we er nog maar binnen zijn geweest, dat we de afdeling houtbewerking naderen. Zoals alle werkplaatsen van deze mooie fabriek treft ook deze je weer eerst met zijn afmetingen, vervolgens door de orde en vooral het militaire systeem, en uiteindelijk door de soort en hoeveelheid van het geleverde werk. Waar gaat het allemaal heen? Een vaak opgekomen vraag! Voor een Engelsman, met zijn kleinschalige opvattingen over de auto-industrie, is het moeilijk deze eigen vraag te beantwoorden.



In deze werkplaats maakt men houten wielen met in Frankrijk geteeld hout. We hebben het houtdepot gezien, en de plek waar de gezaagde stammen bezig zijn te drogen. De spaken worden met een in eigen huis uitgevonden en ontwikkelde machine gemaakt. Overigens geldt dit voor zo'n beetje elke machine die hier staat. Twintig werkbanken zijn in bedrijf.

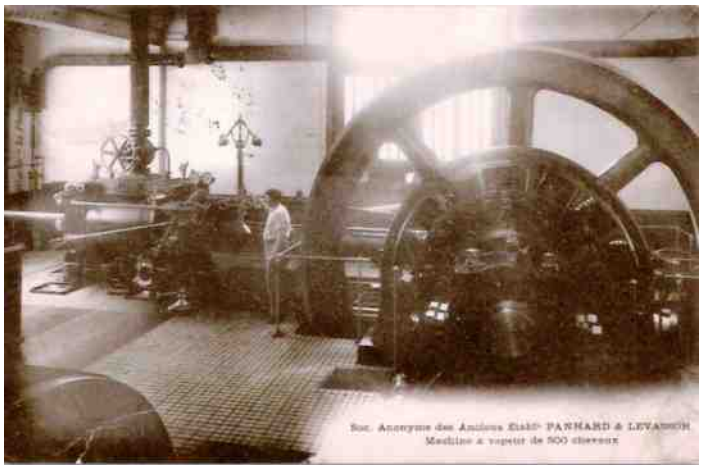




We hebben opgetekend dat tijdens ons bezoek er gewerkt werd aan wielen, aan het monteren van carrosserieën en aan mallen voor de gieterij.
De montagewerkplaats is ook weer zo'n groot gebouw. We waren zo nieuwsgierig naar de afmetingen dat we die gevraagd hebben, en onze gids is de cijfers gaan opzoeken. In Engelse maten: 167 voet lang, 155 voet breed.
In deze werkplaats arriveren de kale frames, en hier worden de hoekijzers met hout bekleed, wordt de motor met kettingen aan het plafond opgehesen en vervolgens op zijn plaats in het chassis gelaten, versnellingsbak en stuurinrichting gemonteerd. Zoals u zich wel kunt voorstellen is dit een heel drukke werkplaats, en eigenlijk ook de interessantste. Hier krijgt de auto zijn eerste vorm, en diverse onderdelen kunnen hier makkelijk gemonteerd

worden, veel makkelijker dan wanneer de carrosserie er al op zit.
Wij hebben 87 motoren van verschillende vermogens geteld op de vloer van deze werkplaats, die op hun beurt lagen te wachten om door de kettingen in de chassis gehesen te worden, waar ze leven en beweging aan moesten gaan geven.
In een hoek bevond zich een rij zware, op dat moment ongebruikte, apparaten die op hun taak als verwarmingsketel stonden te wachten. Ze worden ter plaatse gemaakt.

Eén van de oudste werkplaatsen van de fabriek is de carrosseriemontage afdeling. Deze is interessant vanwege de grote variëteit in modellen en carrosserieën die er worden gemonteerd. Toen wij er waren stonden er 43 chassis, met hun carrosserie erop, en er waren er nauwelijks twee bijna gelijk. De lijst bevatte wagens als een 12 CV coupé, voor de Koning der Belgen, met heel brede luchtbanden (120 mm) – klaarblijkelijk een poging om de beroerde staat van de Belgische wegen op te vangen - ; een 24 CV racewagen, misschien voor de Gordon-Bennett race; een enorme bus, bestemd voor het leger, en een auto die op rails moest gaan rijden in Algerije. Alle snelle wagens hebben elektrische ontsteking naast de gewone Panhard hete-buis, en men vertelde ons dat over een tijdje de meeste Panhard's met beide systemen uitgerust zullen worden.
Hiervandaan worden de wagens naar de afwerking gebracht, waar ze hun uiteindelijke artistieke trekken krijgen alvorens de fabriek te verlaten. Hier troffen wij 14 auto's die op het punt van vertrek stonden, en we werden vooral aangetrokken door een heel mooie coupé, met een zwart met groene lak en een rode bies. De motor was dermate kunstig verstopt dat je hem voor een elektrisch voertuig had kunnen houden, bestemd voor de korte afstanden.



We moeten nog een bijzondere melding maken van de belangrijke afdeling waar de apparaten die in de fabriek staan gefabriceerd worden. Omdat die apparaten al zwaar zijn moeten de machines die ze maken natuurlijk helemaal enorm zijn, en ze zijn echt indrukwekkend, vooral die enorme slijpmachine. Een loopkat tilt de zware stukken van de ene kant van de werkplaats naar de andere. Zo hebben wij een enorme metaalzaag, die net klaar was, zien bungelen.
De motor die alle machines in de fabriek aandrijft heeft een vliegwiel met een doorsnede van 23 voet 4 duim, en ontwikkelt 500 CV.
Alle motoren in dit vertrek zijn opgepoetst als op een oorlogsschip

Wanneer een auto helemaal klaar is wordt hij nog drie dagen uitgetest voordat hij naar de klant mag. Tijdens deze testperiode verblijven de wagens in een garage waar ze de een na de ander uitgehaald worden om door het land te rijden. Alleen hiervoor al zijn 14 expert-chauffeurs in dienst. Toen wij langskwamen zaten ze net te wachten op hun beurt om te gaan rijden. Er stonden twee 12 CV "char-a-bancs", waarvan één voor Engeland bestemd was, een 6 CV bus voor 6 passagiers, een 8 CV en een 12 CV wagentje, een 6 CV phaeton en nog een 12 CV met een vierpersoons bank in de bekleding van een Engelse gentleman, heel speciaal. Verder nog een 6 CV tonneau en drie 8 CV exemplaren. We geven hier even de complete lijst om te laten zien hoe groot de verscheidenheid aan voertuigen is die deze fabriek verlaten.

Wanneer we zulke grote en goed uitgeruste fabrieken als deze bezoeken doen we dat uiteraard met veel plezier, maar tegelijk bekruipt ons dan de spijt dat de Engelse ingenieurs zo lang hun erfgoed hebben laten versloffen vanwege de plaatselijke wetten, in plaats van een industrie op poten te zetten die duizenden werk had kunnen verschaffen. Dat had al jaren geleden kunnen gebeuren als de Engelse wegen maar vrij voor autoverkeer zouden zijn geweest, zoals de Franse dat al 10 jaar of meer zijn. We moeten natuurlijk niet helemaal wanhopen over de Engelse industrie, verre van dat, want er zijn er bij ons die op de duur net zo zullen produceren als Panhard, maar over het algemeen kunnen die van ons er nog niet aan tippen.
Onze industrie maakt grote vooruitgang, maar op dit moment zijn ze nog klein en dapper. Laat dat groot en dapper worden!

Vertaling: Henk Ottevangers

Haalt een Panhard 5 sterren in de Euro NCAP ??

Als eigenaar of bewonderaar van het merk Panhard weet u dat dit een zeer vooruitstrevend merk is geweest. Altijd voorop lopen om de nieuwste ideeën en materialen toe te passen is vanaf het ontstaan als autofabrikant een eigenschap geweest van Panhard . Natuurlijk weten we dat Panhard na de tweede wereldoorlog een pionier is geweest in downsize motoren met een hoog rendement, lichtgewicht constructies, aërodynamica, alles bedoeld om de auto zo efficiënt mogelijk te laten functioneren. Minder bekend is dat Panhard een pionier is geweest inzake veiligheid . Dus 5 sterren van de Euro NCAP voor Panhard ?
Daarvoor zal ik eerst moeten uitleggen wat NCAP betekend en wat de criteria zijn voor het verlenen van 1 of meerdere sterren . Vervolgens beargumenteer ik de veiligheidverhogende maatregelen welke Panhard destijds in haar ontwerp heeft verwerkt.
Neem een en ander met een korreltje zout, immers een auto met een ontwerp uit 1953 laat zich niet vergelijken op veiligheid met een 5 sterren NCAP auto uit 2016, dat zal een ieder wel duidelijk zijn. Echter, ik wil illustreren dat we echt een zeer vooruitstrevende auto hebben als hobby, niet alleen technisch maar ook inzake de veiligheid voor u als bestuurder van een Panhard, maar zeker ook voor de inzittenden.

Euro NCAP, opgericht in 1997, bestaat uit zeven Europese regeringen en uit automobielclubs en consumentenorganisaties in alle Europese landen.
Euro NCAP is in korte tijd uitgegroeid tot een katalysator voor het doorvoeren van aanzienlijke verbeteringen op het gebied van veiligheid bij het ontwerpen van nieuwe auto's.
Euro NCAP heeft het veiligheids-beoordelingssysteem met vijf sterren opgezet om consumenten, hun gezinnen en bedrijven te helpen op een gemakkelijke manier voertuigen te vergelijken, zodat ze gemakkelijker kunnen zien wat de veiligste keus is voor hun behoeften. Het veiligheidsoordeel komt tot stand op basis van een serie voertuigtests, ontworpen en uitgevoerd door Euro NCAP. Deze tests vertegenwoordigen belangrijke real life ongevalsscenario's die kunnen leiden tot ernstig of dodelijk letsel voor inzittenden van auto's of andere weggebruiker.
Hoewel een veiligheidsbeoordeling nooit de complexiteit van de echte wereld kan omvatten, hebben de verbeteringen aan voertuigen en de technologie die de laatste jaren ontwikkeld is door de toepassing van hoge veiligheidsstandaarden laten zien dat ze echte voordelen bieden voor de consumenten in Europa en de samenleving.

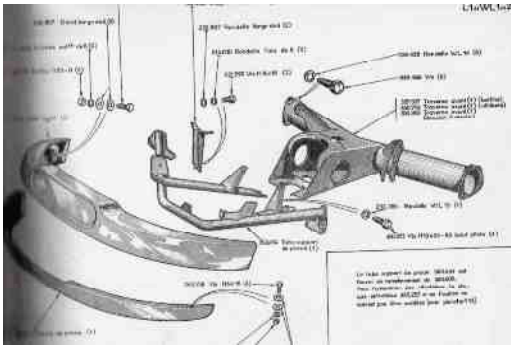
Hoe meer sterren, hoe beter
Het aantal sterren laat zien hoe goed de auto presteert bij de Euro NCAP-tests, maar wordt ook beïnvloed door de veiligheidsuitrusting die de autofabrikant aanbiedt op alle markten. Een hoog aantal sterren laat dus zien dat niet alleen het testresultaat goed was, maar ook dat de veiligheidsuitrusting op het geteste model reeds beschikbaar is voor alle klanten in Europa. De sterrenbeoordeling gaat verder dan de wettelijke eisen en niet alle nieuwe voertuigen worden getest door Euro NCAP. Een auto die slechts voldoet aan de minimale wettelijke eisen zal niet in aanmerking komen voor een ster. Dat betekent ook dat een auto die slecht scoort niet per definitie onveilig is, maar dat hij niet even veilig is als zijn concurrenten met een hogere score.
De meest recente beoordeling is altijd de meest relevante en het vergelijken van resultaten van verschillende jaren heeft alleen waarde als de wijzigingen in het beoordelingsschema gering waren. Recentelijk heeft het mee laten wegen van de in opkomst zijnde aanrijdingsvermijdende technologie de betekenis van de sterren ingrijpend veranderd.

Onderstaand enige algemene informatie over de veiligheidsprestaties in relatie tot de sterren bij het huidige beoordelingsschema:

5 sterren:	Goede prestaties op alle gebieden op het gebied van bescherming bij aanrijdingen. Goed uitgerust met aanrijdingsvermijdende technologie.
4 sterren:	Goede prestaties op alle gebieden op het gebied van bescherming bij aanrijdingen; aanvullende aanrijdingsvermijdende technologie kan aanwezig zijn.
3 sterren:	Gemiddeld tot goede bescherming van inzittenden bij aanrijdingen, maar geen aanrijdingsvermijdende technologie.
2 sterren:	Enige bescherming bij aanrijdingen, maar geen aanrijdingsvermijdende technologie
1 ster:	Marginale bescherming bij aanrijdingen.

Vergelijking van een Panhard Dyna
Ik zal de veiligheid verhogende maatregelen noemen van een Panhard Dyna Z 16 uit 1959 . Dit blijken er veel meer te zijn dan je op het eerste gezicht zou verwachten:

Beveiliging bij een frontale aanrijding:



1. Subframe: Het subframe van een Panhard Dyna bestaat uit een dunwandige buisconstructie die zodanig is geconstrueerd dat deze montage punten biedt voor de montage van de binnen schermen, de bumper en het slotvanger voor de motorkap en het voornaamste, de montage van de uitlaatpijpen waaraan de motor bevestigd is. Deze constructie is heel sterk . Toch is deze constructie ook zeer buigzaam bij een botsing .Bij een botsing fungeert dit subframe als een kreukelzone .
2. Traverse: De traverse is een doosvormige constructie die aanbouw biedt voor de gehele wielophanging en waarin de versnellingsbak is geplaatst . Deze traverse is doormiddel van 6 bouten bevestigd aan de carrosserie (zie tekening). Nadat het subframe reeds een behoorlijke hoeveelheid botsingsenergie heeft opgenomen zal als de impact groot is de traverse voor een groot gedeelte de klap moeten opvangen voordat deze botsingsenergie de inzittenden bereikt .Dit zal op een behoorlijk drastische wijze plaatsvinden: Ten eerste zal de gehele wielophanging deformeren waarbij de wielen horizontaal op het wegdek belanden .
De stuurstang zal in het motorcompartiment worden getrokken zodat deze niet als een priem in de borst van de bestuurder verdwijnt .
Het stuur zal naar boven van de bestuurder af wegklappen.

1959. Hoewel minder talrijk dan bij het eerste ontwerp zijn de tests voor de Dyna Z toch niet voorbij. Een model uit de voorserie heeft hier een bochtje gemist en is op indrukwekkende wijze van de weg geraakt, zoals de toestand van de wagen laat zien. Let op de stand van de stuurkolom!

Uit: boek van Dominique Pageux

Linksachter: 2CV Sahara

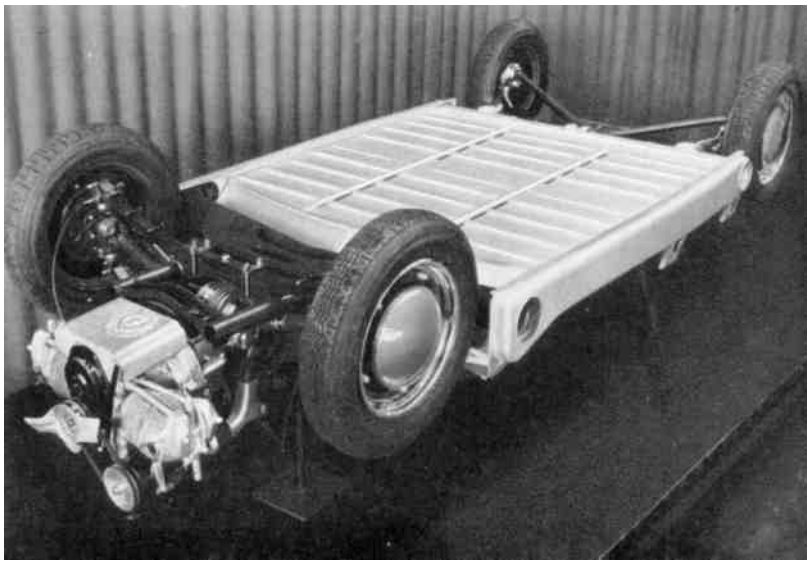
Vervolgens breken de bovenste bouten van de traverse aan de carrosserie. Hierdoor zal de traverse de neiging hebben om onder de auto te willen verdwijnen (Iets dergelijks wat Mercedes met zijn eerste A klasse gedaan heeft als veiligheid

verhogend concept). In elk geval zorgt deze deformatie ervoor dat er een behoorlijke hoeveelheid botsingsenergie zal worden opgenomen terwijl er gepoogd wordt om letsel van de inzittende te minimaliseren.

3. Motorkap: De motorkap en spatborden vormen een geheel. Deze is stevig verankerd door middel van een slotpen aan het subframe.
   Het subframe heeft de neiging om snel te deformeren bij een botsing .
   Indien de pen voldoendes sterk blijkt te zijn, en dus niet afbreekt, zal de motorkap als het ware naar het wegdek worden getrokken en samen met het subframe onder de autovloer worden weggetrokken van de inzittenden
   De voorruit zal bij een botsing naar voren uit de auto vallen en over de motorkap op het wegdek belanden, ver van de slachtoffers verwijderd.

Geachte lezer, indien u denkt dat mijn fantasie op hol aan het slaan is (voor hen die mij kennen is dit niet geheel ondenkbeeldig): deze constructie is weloverwogen door de fabrikant toegepast !! Toegepast vanaf 1953 !!

4. Polstering van het dashboard: Het dashboard is uitgevoerd met zo min mogelijk uitstekende delen. Zoveel mogelijk rondingen welke met zacht materiaal zijn bekleed.
5. Plaatsing en vorm van de instrumenten: Alle bedieningsknoppen zijn gegroepeerd rondom het stuur. Geen scherpe uitstekende delen, gecombineerde bediening van licht/claxonschakelaar en intuïtief te vinden knoppen. Dit is zowel actieve als passieve veiligheid. Beter opletten voorkomt ongelukken en, indien een ongeval toch optreedt, minder letsel dankzij ronde vormen . (Kijk bijvoorbeeld eens naar de plaatsing en vorm van de handremhendel .)
6. Pedalen: Tijdens het intrekken van de stuurstang tijdens een impact zullen het koppeling- en rempedaal afbreken en geen letsel meer kunnen veroorzaken.



Zijdelingse aanrijding:

1. De kokerconstructie waaraan traverse voor en wielophanging achter zijn gemonteerd is heel sterk. Het is een dikwandig kokerprofiel. Bij een zijdelingse botsing zal deze constructie veel botsingsenergie verwerken. Vergelijk dit systeem met het side impact protection systeem van Volvo, met dien verstande dat de koker bij een Panhard lager gemonteerd is. Ofschoon een visionair kon Panhard destijds niet bevroedden dat wij met gedrochten gingen rijden die wij nu SUV noemen!
2. Deuren:
   Panhard was een van de eerste Franse constructeurs welke veiligheidssloten op haar deuren standaard monteerde.

Aanrijding achter:

1. Plaatsing brandstoftank: De tank is gemonteerd voor de achteras.
   Hierdoor zal bij een aanrijding de kans op brandstoflekkage fors minder zijn .
2. Plaatsing reservewiel: Het reservewiel zit in een speciale ruimte in de bagageruimte. Deze zal bij een aanrijding botsingsenergie opnemen zonder de inzittende te verwonden .

Op weg naar de motorkap

Veiligheid voetgangers:
De auto heeft bumpers die rond zijn zonder uitstekende delen en gemaakt van aluminium wat veel buigzamer is dan staal .
Ook is de gehele auto rond en glad afgewerkt .En het moet welhaast een genot zijn om op de motorkap van een Panhard Dyna te mogen belanden!

In de aanhef heb ik reeds gememoreerd dat je een en ander met een korreltje zout moet nemen.
Dat de fabrikant naast baanbrekend werk op het gebied van een zo efficiënt mogelijk rijdende auto ook de veiligheid van haar ontwerpen serieus nam meen ik met dit artikel wel bewezen te hebben .
Hierdoor zal onze bewondering voor ons merk alleen maar groter worden!
Ook al zouden we volgens het euro ncap tellingssysteem niet in aanmerking komen voor 1 laat staan meer sterren !!
Pierre Peters

Programma ICCCR2016 neemt vaste vormen aan

Geen automerk heeft zo'n duidelijke band met vernieuwing, creativiteit en cultuur als Citroën. Toch is juist Citroën altijd bij de basis gebleven wanneer het gaat om transport van A naar B. Dat maakt Citroën van oudsher een merk dat geliefd is bij zowel notaris als marktkoopman. Van hippie tot hipster, iedereen heeft 'ons' merk in zijn hart gesloten. En dat is precies wat het programma van de ICCCR2016 gaat weerspiegelen.
Het basisidee achter deze World Meeting is dat alle Nederlandse Citroënclubs tijdens deze ICCCR2016 hun eigen jaarlijkse evenement organiseren. Dat zorgt ervoor dat er gedurende het hele weekend een grote diversiteit aan activiteiten zal plaatsvinden.
Tussen de nu al meer dan 120 geregistreerde activiteiten vinden we een enorm gevarieerd aanbod aan exposities, lezingen en workshops, muziek, theater, beeldende kunst, (denk)sport en ambulante handel. Vier dagen lang zal landgoed Middachten in De Steeg het internationale centrum zijn voor de beleving van klassieke en moderne Citroëns en alles daaromheen.
De clubs laten zien hoe zij hun model beleven. Welke plek deze heeft in hun leven. Een opzet die de veelzijdigheid van een merk als Citroën perfect in de verf zal zetten. Er zijn doorlopende exposities met unieke eenmalige collecties. Over Citroën in Nederland, over utilitaire voertuigen, over carrossier Henri Chapron en over Karel Suyling, de man achter de legendarische Nederlandse Citroën-campagnes in de jaren '60. Daar houdt het niet mee op. Er is sprake van een autokerkhof met klassieke Citroëns, kunst gemaakt met oude DS-onderdelen, een bijzondere collectie ansichtkaarten rond de merken Citroën en Panhard… De lijst is schier eindeloos. Model gebonden tentoonstellingen zullen niet ontbreken, evenmin als diverse concours' d'elegance, shows en activiteiten waar het publiek een grote rol in speelt.
De ICCCR2016 wil zoveel meer zijn dan zomaar een meeting van gelijkgestemde autofreaks. Het streven is een uitgebalanceerd geheel van benzinedampen, straattheater, live-muziek, (kinder)animatie en goed eten. Een festival van de goede dingen des levens. Een internationaal samenzijn dat de kracht van diversiteit bundelt tot een groot bruisend feest der herkenning. Of men nu zijn krachten meet tijdens een van de vele behendigheidsspelen, zijn kennis tentoonspreidt in een quiz, zich verbaast over de nieuwste ontwikkelingen of juist het vernuft van het verleden, een danspasje pleegt in de disco of een filmpje meepikt in de drive-in bioscoop, tijdens de zestiende ICCCR hoeft niemand zich alleen te voelen. Urenlang zwerven over de 8000 vierkante meter grote onderdelenmarkt, genieten van een goed optreden, een onmogelijke keus maken tussen het enorme aanbod van de vele foodtrucks, de kinderen zien stralen in een lampionnenoptocht of oude en nieuwe vriendschappen aanhalen aan een barbecue op de camping. De ICCCR2016 biedt voor elk wat wils, vertier van nul tot honderd. Of er nu bloed door je aderen stroomt of benzine. Meer dan 30 clubs en een heleboel enthousiaste Citroënrijders zullen er voor zorgen dat zij met en voor elkaar een bruisend evenement neerzetten. Door de opzet van evenementen binnen het evenement willen we meer dan ooit uitdragen dat verscheidenheid en een eigen identiteit een meerwaarde zijn voor het geheel. Een prima moment om clubs te promoten en iedereen te laten zien hoe leuk het is om met gelijkgestemden een groot feest te organiseren.

www.icccr2016.nl
www.facebook.com/icccr2016
Meer informatie over dit persbericht op pr@icccr2016.nl

De prijzen nog even op een rijtje:	Prijs
Event Pass ICCCR2016 (2 volwassenen, 1 auto)	€ 125,-
Event Pass Kid (geboren na 10-08-98, alleen geldig met Event Pass)	€ 0,-
Event Pass Passenger (max. 2) (extra volwassene geboren voor 11-08-98, alleen geldig met Event Pass)	€ 25,-
Kamperen 4 dagen emplacement 50m^2 (alleen geldig met Event Pass)	€ 40,-
extra auto weekend (alleen geldig met Event Pass)	€ 25,-

Panhard in Antwerpen

Bericht van onze gewaardeerde Belgische correspondent Ernest Hufkens

Hallo Panhardisten,
We vernemen zopas dat er voor ons geen plaats is op het Antwerp Classic Salon van 4 tot 6 maart 2016.
Wij waren te laat verwittigd van de mogelijkheid om deel te nemen.
Ondanks heel wat gepuzzel voor een plaatsje, heeft het niet mogen lukken.
De stand was al voor een groot deel uitgebouwd, maar nu zal iedereen moeten wachten tot het eerste weekend van maart 2017 om hem te "beleven".
Geduld is een schone deugd ....
Verder houden we op 25 september 2016 onze tweejaarlijkse traditionele rit door Antwerpen.
Hoewel de binnenstad autoluw wordt, zijn we stukje bij beetje erin aan 't slagen om voor de Panhardrit een uitzondering te creëren.
Er is weer een nieuwe korpschef bij de politie openbare orde waarmee we zeer positieve contacten legden.
Verdere informatie en inschrijvingsmogelijkheden volgen later.
Houd wel in de gaten dat het aantal deelnemende wagens beperkt is ....

Panhardgroeten,
Ernest Hufkens

Moderne motoroliën zijn ongeschikt voor klassiekers

Onderstaand artikel kwam via Jelle Bethlehem bij ons binnen. Het stuk is geschreven voor de periodiek van de BSA-club.
Er is dan ook hier en daar sprake van: onze BSA.
Maar voor auto's die worden voortbewogen door een flat twin lijkt het me ook toepasbaar, en van belang! – OttHW -

Op 2 september 2015 hebben Ted Koks en ondergetekende de FEHAC Academy bezocht.
Het onderwerp van de avond was: Moderne motoroliën zijn ongeschikt voor klassiekers.
Dhr. Tom Bruggeman, technisch specialist bij Kroon-Oil, heeft een presentatie gegeven over de werking van smeerolie voor het motorblok van oude voertuigen (dus niet voor de versnellingsbak e.d.).
Hier geef ik graag een korte samenvatting van de presentatie.

Dhr. Bruggeman begon zijn verhaal met het uitleggen van de basis principes van smeerolie, hoe het werkt en waaruit het bestaat. Vooral dat laatste is voor dit artikel van belang.

Samenstelling van smeerolie
Een smeerolie bestaat uit een basisolie, al of niet een mix van minerale olie en synthetische olie.
Voor de 2de wereldoorlog waren motoren ontworpen voor het gebruik van alleen een basisolie.
Tijdens en na die oorlog kwam het gebruik van dopes in de olie tot ontwikkeling, door toenemende vermogens van de motoren. De basisolie wordt aangevuld met een hoeveelheid chemische additieven of dopes. De hoeveelheid dopes is sinds de 2de wereldoorlog sterk toegenomen.

De belangrijkste functies van de diverse dopes zijn o.a.:

Functie van de dopes	**Omschrijving van de verbetering**
Viscositeitsverbeteraars	Hoe hoger de viscositeit, hoe sterker de oliefilm, vooral geschikt voor ruim getolereerde lager passingen in oude motoren. Voor snel draaiende motorblokken kan de viscositeit wat lager. Dit is o.a. afhankelijk van de (bedrijfs)temperatuur
Vloeipunt verlagers	Houdt de olie vloeibaar bij lagere temperaturen (winter)
Oxidatie remmers	Voorkomt dat olie oxideert bij hoge temperatuur en zuur wordt
Detergenten	Zeep toevoeging houdt vuil in oplossing.
Dispersanten	Zorgt ervoor dat vuil niet gaat klonteren
Anti-slijtage additieven	Zinc Dialkyl-Dithio-Phosphate ZDDP is een zeer effectief anti-slijtage additief. ZDDP is de beste toevoeging om slijtage tussen de vlakke klepstoter en de nokkenas te voorkomen
Corrosie-en roest beschermers	Voorkomen roestvorming in het motorblok wanneer de motor lang stilstaat
Friction modifiers	Verlagen de wrijving in de olie.
Anti-schuim additieven	Zodat de olie niet gaat schuimen bij bijvoorbeeld de tandwielen
Conditioners	Speciale conditioners beschermen de rubbers en afdichtingen, ter voorkoming van olielekkage met als gevolg slib en afzettingen
HTHS	High Temperature High Shear dopes verbeteren de hoge temperatuur smering van de olie, oftewel de hechting van de olie aan het oppervlak. Hoe hoger het gehalte des te sterker de film

	Moderne Motoren	Klassieke Motoren
Viscositeit	Lage viscositeit	Hoge viscositeit
Anti-Slijtage	Lage ZDDP gehalten	Hoge ZDDP gehalten
Detergenten	Hoog detergerend	Mild detergerend of niet detergerend
HTHS	Laag HTHS (2.6-2.9 mm²/s)	Hoog HTHS (> 3.5 mm²/s)

Specificaties door de jaren heen

Specificaties	Escort 1.1L 1975	Focus 1.0 Ecoboost 2012
Paardekrachten	42 HP	125 HP
Koppel	70 Nm	200 Nm
Max. Snelheid	125 km/h	193 km/h
Acceleratie 0-100	18-20 s?	11.5 s
Gemiddeld brandstof verbruik	1:9?	1:20
Gewicht	876 kg	1179 kg
Aantal Cilinders	4 cilinders	3 cilinders
Aanzuiging	Natuurlijke aanzuiging	Turbo motor

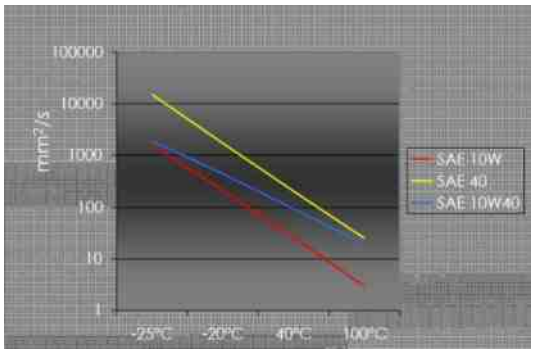
Moderne verbrandingsmotoren
Moderne verbrandingsmotoren hebben meer vermogen en een hoger koppel dan vroeger. Ze accelereren sneller, hebben een hogere topsnelheid, zijn vaak zwaarder en mogen minder brandstof verbruiken dan in het verleden. Het ontwerp van de lagers in deze moderne motoren is hierop aangepast.

Bij moderne verbrandingsmotoren gaat het ook om:
- Verminderde wrijving, brandstofbesparing => Lage HTHS
- Brandstofbesparing, betere koeling => Lage viscositeit
- Uitstootbeperking, vervuiling katalysator => Gelimiteerde ZDDP gehalten
- Langere onderhoudsintervallen => Hogere concentratie detergent

De moderne motoroliën van nu zijn dan ook ongeschikt voor klassieke auto's en motoren omdat ze zijn ontwikkeld voor een heel ander doel!

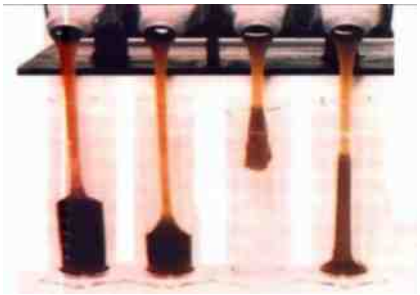
Wanneer we dit vertalen naar de verschillende dopes betekent dit:

Functie van de toevoeging	Omschrijving van de nadelen van de toevoeging
Viscositeitsverbeteraars	Hoe hoger de viscositeit, des te meer wrijvingsverlies er optreedt, en hoe hoger het brandstofverbruik
Detergenten	Hoog detergent, veel zeep om lang te blijven reinigen tijdens de lange verversingsintervallen. Maar zeep smeert niet en kan uiteindelijk wel tot verstoppingen leiden.
Anti-slijtage additieven	Een gelimiteerde Zinc Dialkyl-Dithio-Phosphate (ZDDP) gehalte i.v.m. uitstootbeperkingen. Zink & Fosfor, onderdeel van ZDDP, kunnen schade veroorzaken aan katalysator.
HTHS	Lage HTHS, minder sterke smeerfilm voor minder inwendige weerstand i.v.m. brandstof besparende maatregelen. Hoe lager het gehalte, hoe minder wrijving



Onze BSA's

Als we de bovengenoemde aspecten en functies van de toevoegingen vertalen naar de toepassing in onze BSA's dan kunnen we het volgende concluderen:
Viscositeit: Onze motoren hebben ruime passingen en toleranties waardoor een minimale viscositeit nodig is voor een voldoende sterke en

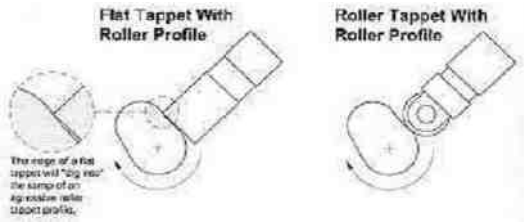


dikke smeerfilm. Een viscositeitswaarde van een singlegrade olie SAE50 in de zomer en SAE30 in de winter. Dunner moet het niet worden!
Bij gebruik van een multigrade olie is 20W50 aan te bevelen. Maar een multigrade moet vaker ververst worden dan een singlegrade omdat de krukas lagers en distributietandwielen de viscositeitsverbeteraar in multigrade snel kapot maken, vooral wanneer de olie erg heet wordt.

Detergenten

De meeste BSA's hebben geen goede oliefilters, vaak alleen een gaasfilter. Hoe meer vuil in oplossing wordt gehouden, des te groter de kans dat oliekanalen dichtslibben met opgelost vuil. Denk hierbij aan de "sludge trap" in het big-end. Die kan beter niet verstopt raken!!
Eigenlijk is het beter om helemaal geen detergent te hebben.
Wanneer je dan je motorblok openmaakt zie je een zwarte aanslag, maar dat kan voor onze oude motoren geen kwaad.

Anti-slijtage ZDDP
Om slijtage tussen de nokken en de nokvolgers te voorkomen is voor onze motoren voldoende anti-slijtage additief ZDDP nodig. Dat zit hoe langer hoe minder in moderne olie, want moderne motoren hebben geen vlakke nokvolgers meer maar rollers.



HTHS
Onze motoren zijn ook gebaat bij een sterke smeerfilm door goede hechting aan het lager oppervlak. Dat het gepaard gaat met wat meer inwendige wrijving is voor onze motoren niet zo belangrijk. Dan maar wat meer benzineverbruik in plaats van wat meer slijtage.

Corrosie en roest beschermers
Een goede olie voor klassieke voertuigen moet verder een conserveringsmiddel bevatten voor maximale bescherming tegen corrosie, vooral als de motor weinig wordt gebruikt.

Conditioners
Verder kunnen speciale conditioners bescherming bieden aan de rubbers en afdichtingen, ter voorkoming van olielekkage.

Classic motoroils: waar moet je op letten!
Om de hiervoor genoemde redenen is het sterk af te raden om moderne motorolie te gebruiken.
Een aantal olie fabrikanten komt dan ook met een Classic Motoroil range, waarvan in Nederland Kroon Oil een betekende marktpartij is. Maar andere merken zijn o.a. Castrol, Bardahl, Argos, Millers etc.

De API codes SA, SB, SC, SD en SE, die tussen 1940 en 1979 werden gebruikt, geven een lage kwaliteit, non detergent -low detergent aan.
Sinds ca. 1980 wordt SF gebruikt met standaard kwaliteit, mild detergent. API SG en hoger kunnen beter niet gebruikt worden.

De fabrikanten van de klassieke motorolie houden rekening met de genoemde aspecten bij het toevoegen van dopes aan hun basisoliën. Zij gaan dan ook veelal niet verder dan API SF, terwijl moderne motorolie al op SM en SN zit.

Benedict Lefeber

Naschrift van Jelle:

Het voordeel van de Panhard motor is dat deze rol nokvolgers heeft, maar de snel slijtende trouwringen geven aan dat hier ook een smeerfilm probleem is.
Leden die hier meer over willen weten adviseer ik het boekje Which Oil (Veloce boeken Engeland).
Verder wil ik benadrukken dat een multigrade gefilterd ipv gezeefd dient te worden.
Groet
Jelle

SCHIJFREM

Panhard monteerde vanaf modeljaar 1965 schijfremmen voor en achter, dit geheel naar de trend in die jaren. De schijfrem benadrukte het sportieve imago van het model, zoals ook bijvoorbeeld bij Fiat en Renault en was een verkoopargument. Ik herinner me een Renault met een grote sticker op de achterruit: schijfrem op alle wielen!
De schijfremblokken hebben een veel kleiner wrijvingsvlak dan de remschoenen van de trommelrem waardoor de benodigde remdruk onaanvaardbaar hoog zou worden. (Trommelremmen hebben via de oplopende remschoen ook nog een remkracht versterkend effect. Vandaar constructies met 2 oplopende schoenen en dus 2 remcylinders)
Dit versterkend effect mist de schijfrem totaal. Panhard loste dit probleem op door op de voorwielen 2 remklauwen per wiel toe te passen. (Met als bijkomend effect: slechtere koeling van de schijf, een hoger onafgeveerd gewicht en meer onderdelen. Geen voordeel zonder nadeel.)
Een mooie veiligheidsvoorziening zou dan voor de hand liggen: een gescheiden remsysteem toepassen, alleen een dubbele hoofdremcylinder en 2 stukjes vaste leiding extra, maar helaas niet dus. In de Expert Automobiel staat aangegeven dat er destijds als optie een vacuum rembekrachtiger geleverd kon worden (ik heb er nog nooit een op een Panhard gezien) Die moest dan onder de accubak gemonteerd worden. Krappe bedoening lijkt me.
Wat betreft de hoofdremcylinder, die mag bij een schijfrem geen bodemklep hebben. De reden hiervoor is dat bij trommelremmen de terugtrekveren er voor zorgen dat na het remmen de trommels weer vrij kunnen draaien, de veren duwen de meeste remolie weer terug naar het reservoir, maar de bodemklep in de hoofdremcylinder zorgt voor een beetje restdruk in het systeem waardoor de remcupjes tegen de cylinderwand aangedrukt blijven, zodat er minder kans is op lekkage en binnendringen van vocht en vuil. Bij de schijfrem zou restdruk er voor zorgen dat de blokken helemaal niet meer vrij komen na remmen, er zijn geen veren om te helpen, alleen de vervorming van de O-ringen doet dat. Het zal duidelijk zijn dat volkomen vrij kunnen bewegen van de remblokken in de houder essentieel is. Desnoods iets afschuren en spaarzaam kopervet op de contactvlakken.
Omdat ik over de details van de handrembediening van de schijfrem nauwelijks iets kon vinden en ik graag de precieze werking van een constructie wil begrijpen, heb ik zelf wat onderzoek en navraag gedaan.
Aan de hand van de foto's hierbij de uitleg van de werking:
De drukstift wordt door de remhandel naar binnen gedrukt, de moer op de stift drukt tegen de zuigerbodem, dus niet de stift zelf: de zuiger komt iets naar buiten en er word geremd. Om die stift met grove schroefdraad zit de moer en om de moer een veer. Het uitstekende stukje veer valt in het gaatje dat te zien is op de bodem van de linker zuiger. De windingrichting van de veer laat toe dat de moer makkelijk uitdraait en dat is nodig om de slijtage van de

remblokken te compenseren. Als er nieuwe remblokken in moeten moet de moer weer helemaal terug. Dat gaat heel zwaar omdat de veer om de moer zichzelf dan vast klemt. Zuiger terugdraaien gaat alleen met een steeksleutel op de zuiger nok.
De linker zuiger laat het gaatje zien, waar het veer-eindje in moet vallen, de veer mag niet meedraaien. Het druklagertje zorgt voor soepele draaiing onder druk. Een belangrijk aandachtspunt is het putje, dat te zien is bovenaan de 2e zuiger. Dit geeft aan dat de zuiger tijdens ontluchten met dat putje boven moet staan, omdat door de complexe inhoud van de zuiger er kans zou zijn dat er luchtbellen achter blijven binnenin de zuiger. Daar moet je van tevoren rekening mee houden want als de remblokken erin zitten zie je het putje niet meer. De borgring moet ook met het slot naar boven (onder het putje) en de drukplaat dwars, om dezelfde ontlucht reden.
Je zou zeggen dat het binnenwerk demonteren niet zo gauw nodig zou zijn, maar helaas blijkt al na korte tijd de veer om de moer totaal vastgeroest te zitten. Met dank aan de hygroscopische remvloeistof. De erg strakke veerring heb ik los gekregen door voorzichtig een klein putje naast een uiteinde van de ring in de zuiger te boren.
Omdat de drukstift via de remhevel maar een heel klein slagje maakt, moet de zuiger wel via de voetrem weer in de werkpositie worden gebracht: de remolie druk beweegt de zuiger naar buiten en de drukplaat met druklager duwt de moer naar beneden en de handrem werkt weer.
Zoals al eerder in de Koerier geschreven: Siliconeremolie is zeer aan te bevelen in verband met de roestgevoeligheid van alle remdelen. Dan kan je zo'n binnenwerk en alle rubbers met silicone vet smeren (alleen als het hele remsysteem grondig schoon is gemaakt en of vernieuwd)

Arie Atema arie@freestylerz.com

TE KOOP

X85

Circa 15 jaar geleden heb ik samen met mijn vader een oude Panhard Dyna X85 uit 1950 opgeknapt.
Na vele uren noeste arbeid hebben wij de oldtimer rijklaar gemaakt en is deze goedgekeurd door RDW.
Naast de auto zelf, zijn er heel wat reserveonderdelen bij de auto. Te denken valt aan: verschillende portieren, motorkap, aandrijfassen, tweede motorblok etc.
De auto staat sinds een aantal jaar overdekt gestald bij een kennis. Sindsdien is er niet meer mee gereden. Gezien mijn drukke leven, ga ik er niet vanuit dat ik de Panhard zelf nog zal rijden. Ik wil hem dan ook graag verkopen aan een liefhebber. Hierbij denk ik aan een geïnteresseerde via de Panhard Club.

Kenmerken
Type: Panhard Dyna X85 ; Kleur: donker blauw
Bouwjaar: 1950 ; Kenteken: VK-55-26
Km stand: 7.852 ; Gewicht: 640 kg

Vraagprijs: €8.500,=

De auto is verzekerd tot 01-04-2016 bij Gio Adviesgroep. Polisnr.: 321068181
Eric Middelkoop, Emmen. mail: agnes@2mail2.nl

UITLAAT 24 CT

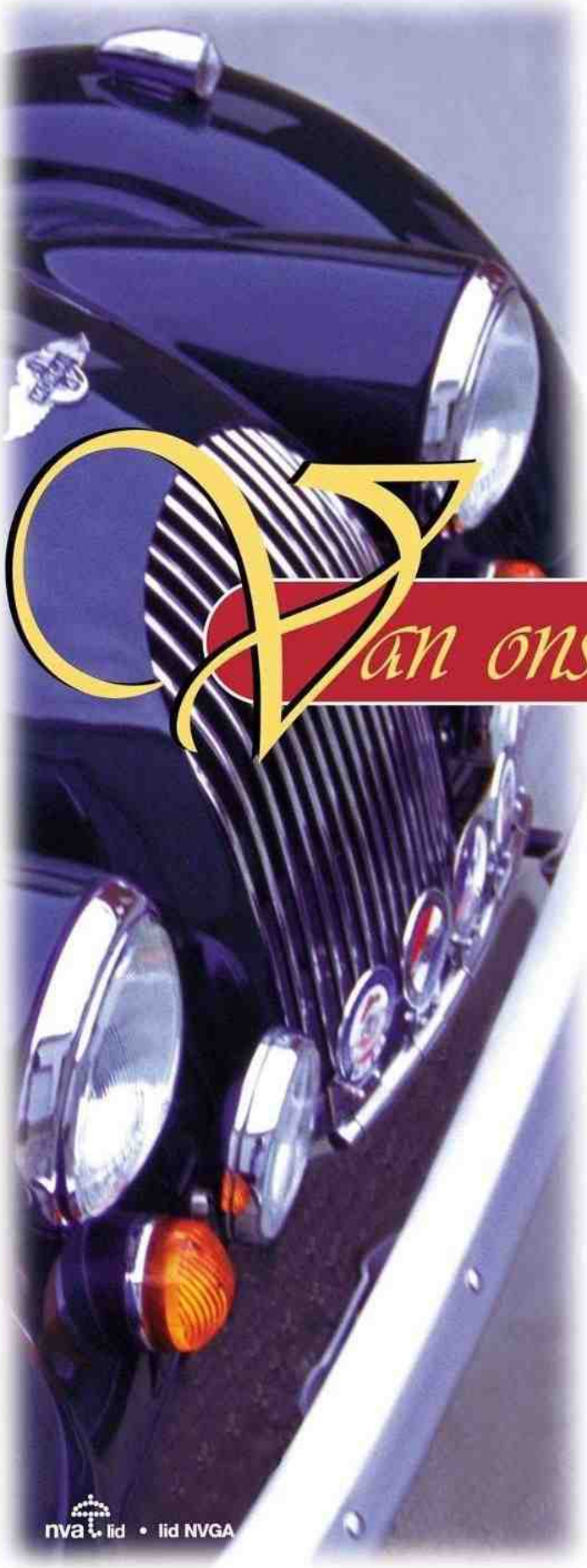
Ik heb 2 nieuwe uitlaten in de aanbieding voor een 24 CT. De ene is in rvs uitgevoerd, de ander in staal.
vriendelijke groet
Othmar Sweers

Mail: Othmar@Balsafilms.com

Nóg een X

X86 Découvrable 1950 te koop

Mijn Xje is te koop geraakt.
Hij is nog steeds rijklaar en in originele, maar ook in natuurlijke staat (dans son jus), dus met dooie (oorspronkelijk bordeauxrode) lak, krassen en deukjes.
De reden van verkoop is dat ik gezien m'n leeftijd aan de grote opruiming ben begonnen.
Voor nadere informatie gelieve men te mailen.
Met vriendelijke groet,
Eddy
EHH van Loon, mail: vanLoon@orange.fr



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:Tinbergenplantsoen 2, 3356 BZ Papendrecht (NL)

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

info@panhard.nl