PANHARD AUTOMOBIELCLUB NEDERLAND

PANHARD KOERIER

№ 187 Jr 48, 1 - 6 - 2016

- Hannibal
- Schaduw
- Veiligheid
- Tocht
- Strip
- Catalogus
- 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

Ik schrijf dit op de terugreis van een geweldig internationaal pinksterevenement. Een spannende en prachtige Expeditie Hannibal over de Alpen, een gezellige groep van 9 Nederlandse Panhards en probleemloos rijden door de schitterende landschappen van de 6 landen die we doorkruisten. Op de praatavond na de zomervakantie komen we er nog uitgebreid op terug met veel plaatjes. En in 2018 organiseert onze club het evenement wanneer we VIJFTIG jaar bestaan! Eerst nog ICCCR in augustus en begin oktober het 125 jarig bestaan van ons merk in Compiègne....

Peter Drijver

Van de Redactie

Een veelbewogen, druk bezet kwartaal voor de Panhardclub ligt achter ons. Daar was eerst een fraaie voorjaarsrit, waarover u in dit nummer een verslag aantreft. Daarna kwam de Citromobile, waarover wij in een volgende Koerier hopen te berichten. Het klapstuk was de RIPL in Novara, voorafgegaan door de Expeditie Hannibal. Een zware (internationale) P&L-delegatie trok over de Alpen naar Novara in Noord-Italië, waar een geslaagd Pinksterweekend werd doorgebracht.
Uw hoofdredacteur nam deel aan dit gebeuren, en is daar nog zo uitgeput van dat hij alleen de tocht naar Novara kan presenteren op dit moment. Het RIPL zelf moet ook maar even wachten tot het septembernummer van ons blad.
Verder toont deze Koerier weer van alles wat. Vaste rubrieken, losse bijdragen, u noemt het maar.
Blijf vooral insturen, wat ik u bidden mag.

OttHW

AGENDA

** **11 juni 2016 Joure**
Vroem
e-mail: info@vroem.com
** **17 juni 2016**
2 september 2016
18 november 2016 praatavond
Veenendaal, Willem aan 't Erf
www.panhardclub.nl
** **26 juni 2016 Tiel**
Kersenrit
e-mail: info@tielseatomobielclub.nl
** **17 juli 2016 Boxtel**
Collection Française
www.classicpark.nl
** **25 september 2016 Najaarsrit PAN**
Nadere bijzonderheden volgen
www.panhardclub.nl
** **11-14 augustus 2016 De Steeg**
ICCCR, Kasteel Middachten
www.icccr2016.com
** **25 september 2016 Antwerpen**
Stadsrit
www.panhard-levassor.be

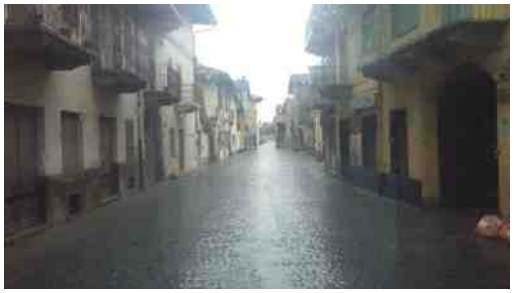
INHOUD

Voorpagina: Hannibal
Sébastien Slodtz, Jardin des Tuileries

Voorzitter	2
Redactie	2
Agenda	2
Inhoud	2
Hannibal	3
Man in schaduw	4,5
Veiligheid	6
Tocht der tochten	7,8
Oliepomp	9
Pleidooi toekomst	10,-11
Strip	12
Catalogus 1914	13
Breaks	14--17
Groeten uit	18
Genant	19--22

De RIPL was dit jaar in Novara, Italië. En Peter Breed organiseerde een massarit vanuit Nederland, die over de Alpen zou gaan, en dus terecht de naam Expeditie Hannibal ging dragen. Niet dat we van plan waren om net als Hannibal per olifant te reizen, maar met de X72 uit 1933 van Peter, de X66 uit 1932 van Eberhard, de X45 uit 1925 van Manfred en de X63 uit 1928 van Raymund zouden er toch een flink aantal mastodonten meerijden.

De start op zondag 8 mei, vanaf de Citromobile, was bescheiden, met die X72 van PeterB en de DB HBR5 van PeterD, maar na knooppunt Deijl kwam de PL17 van Henk erbij en begon het er echt op te lijken. Helaas kwam op een zeker moment een “duur geluid” uit het vooronder van de X72, waardoor slechts twee auto’s op het eerste rendez-vous adres in Franken arriveerden, waar ze door wildvreemde mensen vorstelijk onthaald werden. De vrienden van Peter zijn jouw vrienden!
In een nachtelijke sessie werd met de vereende krachten van Peter, Pierre en Eberhard de X72 weer rijvaardig gemaakt, maar het leek Peter beter om toch maar naar huis terug te rijden en het zaakje op de tekkel te laden. Henk en PeterD reden de tweede dag verder naar rendez-vous 2 in Bretten, zaten heerlijk op een terrasje langs de Rijn, sleutelden een beetje aan de PL, ontmoetten de equipe Zwonarz met die fraai genummerbordde 24 BT, en kijk, daar was Peter Breed ook alweer. Met 4 auto’s ging de rit dus verder naar rendez-vous 3 in Lörrach, waar helaas geen uitbreiding op het menu stond. Wel kwamen via Whatsap de meest alarmerende berichten over het weer in Italië binnen, waar ze al 12 dagen werden weggespoeld, maar wij konden ter geruststelling terugmelden dat we de zon meenamen; wij reden al de hele trip met mooi weer. Ook de 4e etappe in Zwitserland verliep met mooi weer, terrasjes, en wat dies meer zij.



Ons heilig vertrouwen kreeg echter wel een knauw toen op de rustdag in Brig, onder aan de Simplon, bleek dat het rotweer in Italië naar ons toe was gekomen. Er zat niets anders op dan maar een kaasmakerij te bezoeken, het slot te bezichtigen en lekker te dineren. En wat leuk, daar hadden we ook ineens 6 Duitse equipes erbij, zodat we qua types nu ook met een 24 CT, een X63, een X66 en een Dyna Z12 konden pronken. Die Fiat 850 en die VW-camper namen we maar op de koop toe.
Met een flink aantal auto’s ging expeditie Hannibal nu in zijn 2 de Simplon op, en zowaar arriveerde iedereen bovenop bij het Hospice de Simplon, een ooit nog door Napoleon geïnitieerd gebouw, waar de Italiaanse autoclub ons kwam verwelkomen met spandoeken en filmerij. Tussen de sneeuwwallen door reden we braaf rondjes in de mist, alvorens aan de afdaling te beginnen. En ziedaar, tijdens de afdaling kwam de zon, zodat we onze belofte toch gestand konden doen.

De zon bleef schijnen toen we aan het Ortameer de door equipe Ros georganiseerde lunch nuttigden. De equipes Van Nieuwkerk, van der Rol en van Thor meldden zich hier ook, zodat uiteindelijk een grote Hannibalmenigte zich voor de RIPL in Novara meldde.
Waar zo’n 150 Panhards verzameld bleken.
En daarover leest u in september meer.
OttHW

DE MAN IN DE SCHADUW

Dit is het tweede deel van het verhaal. Het eerste deel stond in Koerier 186

Waarom oktober 1959? Hij heeft genoeg van de Vogezen, en besluit de SPV te verlaten. Zo is het nu eenmaal; je kunt het niet nog eens overdoen. Een beetje impulsief, ja.
Bonnet, die beseft dat, wanneer Sobeau vertrekt, het einde van de coach daar is, probeert hem weer binnen te halen, maar onze ex-Vogezer, die inmiddels een enorme reputatie binnen de autowereld heeft opgebouwd, wil terug naar Parijs. Wat gaat er nu boven de geur van een metrokaartje?
Hij wordt directeur van de plastic-afdeling van een fabriek in de oostelijke voorsteden, PolyEst (polyester oost), eerst in Plessis-Trévisé, daarna in Roissy-en-France. Maar daar is René Bonnet alweer, en wederom kan hij geen weerstand bieden aan diens charme en overredingskracht. Dus stapt hij in het project Cabriolet Le Mans.
EPAF wordt dus één der klanten van PolyEst dat heel wat onderdelen van de 200 DB Le Mans-carrosserieën levert, tot eind 1961, samen met het bedrijf van de gebroeders Chappe. Natuurlijk werkt PolyEst voor heel wat meer automerken: Berliet, Saviem, en later BMW, Alpine en Matra.

De "Surbaissée" (extra-verlaagde)

Dit prototype van een Surbaissée werd in november 1959 gemaakt en in maart 1990 teruggevonden. Geef toe, van veroudering is geen sprake

Laten we teruggaan naar de laatste HB R5's, geproduceerd eind 1959. Een beetje uit de mode, de verkoop stagneert; Bonnet moet de wagens opslaan.
Eén van zijn wedstrijdrijders, André Guilhaudin, wil zijn DB coach verlagen door de bovenzijde wat "af te zagen" om daardoor minder luchtweerstand te krijgen en de snelheid te verhogen. Guilhaudin heeft succes met die auto, dat zingt rond en het balletje gaat rollen.
Sobeau bemoeit zich ermee, wijzigt de mallen (in feite ontstaat er dan een nieuwe auto) en de Surbaissée is geboren. De motorkap is 6 cm lager, het dak zelfs 9 cm. De wagen is daarmee lager, mooier en sneller. De voorruit (afkomstig uit de DS, maar op maat vermaakt) staat schuiner, en zo verlaten er nog eens 11 de fabriek, maar dat zijn aangepaste modellen op bestaande auto's. Ergo, de productie blijft 428. Punt.
In juli 1961 gaan Deutsch, Panhard en Bonnet uit elkaar. Bonnet heeft projecten met Renault en Matra, wil zijn eigen merk onder de naam René Bonnet gaan uitbrengen, en neemt contact op met Sobeau om de leiding in de Matra-fabriek in Romorantin op zich te nemen, waar de Le Mans en de toekomstige Djet gemaakt worden.
Maar Sobeau weigert. Hij gaat als een speer bij PolyEst. Hij blijft wel bevriend met Bonnet. Bovendien: hij maakt polyesterdelen zát, en daar zit ook nieuw spul tussen voor verfrommelde auto's van Bonnet. Einde van de auto-episode. Althans, de eerste.

Robert heeft het naar zijn zin. En druk. Beetje bij beetje vergeet hij zijn autotijdperk. Er gaan meer dan 25 jaar voorbij. En dan komt zijn pensioen. Weg uit de drukte, tijd genoeg om aan allerlei leuke dingen te doen en te denken, daar in de banlieu. Hij ordent zijn geheugen, zijn persoonlijk archief en herinnert zich zijn mooie momenten uit het tijdperk DB en Bonnet.
Een man met een daadkracht die er wezen mag. We hebben vriendschapsbanden onderhouden, beslist niet een leverancier-klant verhouding. En om eerlijk te zijn, het was een invoelende man, helemaal bezeten van wedstrijden. Wat Charles Deutsch betreft – om het maar ronduit te zeggen, die heb ik zelden gezien.
Hij vindt het overigens een beetje onterecht dat het kleine merk uit Champagny vergeten is, en kan heel wat onzekerheden over haar geschiedenis, of die van Deutsch en Bonnet, ophelderen. Waardoor, na het werk in de schaduw, langzaamaan het idee gerijpt is dat hij misschien een bescheiden, maar in ieder geval zeer effectief handwerksman kan zijn voor de rehabilitatie van DB. En dat is goed.

Op schaal 1:5 getuigen deze drie modellen van DB in de jaren '50. Een rood model 1955 (105 exemplaren), een witte 1958 (313 exemplaren) en een blauwe 1959 surbaissé (10 stuks) Totaal 428 auto's

Een grote en drie kleintjes

U herinnert zich 's mans passie voor hout. Omdat hij nu vrije tijd had, en nog steeds de bekwaamheid om ermee om te gaan, heeft de vers-gepensioneerde de tijd gevonden om op schaal 1:5 de mallen en matrijzen van de HB R5 te maken. En drie auto's, om precies te zijn een rode met klaplampen, een witte met de beroemde Vistadôme (een doorzichtig dakdeel) en een blauwe Surbaissée. Drie kunstwerken! Er zitten maar liefst 1200 uur in!
En vervolgens is hij een zoektocht begonnen naar een DB, om die te restaureren. En hier staat-ie, 1800 uur later. Alweer een kunstwerk. Als de gele kleur u verbaast – hij is ermee geleverd, en toen was de bijnaam Ricardette (koop maar eens een fles Ricard en kijk naar de kleur!). Hoewel hij het niet zal toegeven is hij toch heel blij met een eerste plaats op het concours d'elegance van la Baule op 14 augustus 1991.

9396 YM 77. Dat is de persoonlijke DB van Robert Sobeau. De restauratie vroeg meer dan 1800 uur werk, maar het resultaat verzoet alle arbeid, nietwaar, Robert? Afgelopen 14 augustus won deze aantrekkelijke dame met haar fraaie voiture de eerste prijs op het concours d'élégance van la Baule . En dan praten we nog maar niet – want we zijn bescheiden – over de vijf kronen die daar in 6 concoursen nog bij kwamen. (1e in elegance, 1e in sportwagens, 1e in racemodellen en tweemaal 1e in restauratie.

Dankzij Dominique Peruchon, een fan van het merk die, wie herinnert zich dat niet, een eerbetoon aan René Bonnet in 1986 in Champagny heeft georganiseerd, heeft hij een heleboel oude enthousiastelingen van DB kunnen opsporen en is het idee langzaamaan opgeborreld om een Amicale op te richten die alle bewonderaars verbindt.
Daarvoor heeft Sobeau als een waanzinnige gewerkt gedurende 6 maanden, maar toe was het er: op 1 en 2 juni 1991, de Grande Réunion du Castel-Launey, waar 45 auto's van het merk opgesteld stonden rond 85 gelukkige eigenaren van een DB, van de coach tot aan de Le Mans, en tussendoor wat Monomills. Een zeer geslaagd evenement dat schreeuwt om een vervolg. En dat komt er: 30 en 31 mei, en Auto-P zal er zeker bij zijn.
Ondanks haar prille bestaan herbergt de Amicale DB 110 personen en een aantal oud-racers zoals Laureau, Gilhaudin en Vidilles. Claude Bonnet, een van de twee zoons van René Bonnet (die in 1983 is overleden) is de peter van DB. De heer Barthé Lémy is voorzitter.
En Robert Sobeau? Die is ere-president. En zeer gelukkig het DB-vehikel weer op de rails te hebben gekregen. Hij prefereert zijn plek in de schaduw. Hij wenst alleen dat die Amicale joviaal, oprecht en open-minded blijft.
Nou, hij kan tevreden zijn – dat is het al. En ze zal velen in staat stellen om een DB te redden. 146 DB HB R5 zijn nu opgespoord, en 70 Le Mans. Laten we hopen dat de Amicale het epos van de DB op zijn juiste plaats in de geschiedenis zal krijgen, naast Gordini en Matra.

Patrice Vergès, Auto Passion mei 1992
Archiven Robert Sobeau
Vertaling: Boyo Teulings
Bewerking: Henk Ottevangers

Naschrift:
Achteraf bezien is de prototype-productie van de eerste 100 DB HBR5 coaches bij Chausson een geniale meesterzet. Een kleine fabriek die àlles wil: heel herkenbaar bij Panhard!
Colin Chapman bouwde zijn Lotus Elise pas in 1957 nog met tal van ingelamineerde stalen verstijvingen, de Marathon van SIOP uit 1953 was opgebouwd op een stalen chassis en ook de spraakmakende polyester carrosserie van de Corvette van 1953 stond nog als élke Amerikaan op een standaard stalen X chassis.
Tussen 1953 en 1956 werden de DB coaches in een experimenteel en zeer ambachtelijk proces gemaakt met een ongehoord ambitieuze opzet. De monococque carrosserie zònder stalen vloersectie –alleen gedrapeerd over de torsiebuis tussen voor- en achterwielophanging– is ongeëvenaard.
In de grote lijnen een compromisloos gebouwde auto, en dat is vooral de verdienste van Bonnet en Deutsch.
Deutsch en Bonnet waren eigenaar van de fabriek SPV die de koetswerken én chassis voor de DB coaches bouwden in de Vogezen tot 1 januari 1960. En Robert Sobeau was de continue factor van de proefproductie bij Chausson tot de eigenlijke productie bij SPV. Hem komt de eer toe het merk DB weer in de zon te hebben gezet en hem komt de eer toe zoveel belangrijk ontwikkelingswerk te hebben gedaan. Als DB rijder kan ik daar alleen groot respect voor hebben.
Peter Drijver

VEILIGHEID VOOR ALLES

In de vorige editie van de Panhardkoerier stond een zeer interessant artikel van Pierre Peters over de actieve en passieve veiligheid van onze Panhards. Pierre toonde aan dat zorg voor veiligheid bij de firma Panhard geen stiefkindje was geweest. En dat veiligheid op dezelfde eenzame hoogte staat als al die andere technische hoogstandjes waar we ons nog dagelijks over verbazen. Van polstering van het dashboard tot aan het intrekken van het stuurwiel, van een kreukelzone in het subframe tot aan de slotpen van de motorkap, de technici van Panhard hebben werkelijk aan alles gedacht! Zo'n auto waar je na een frontale botsing fris en ongeschonden uitstapt, een denkbeeldig pluisje van je schouder klopt en dan 'zo, en nu eerst een Bavaria' zegt. Zo'n auto dus.

Wel treurig dat we dan aan het eind van het artikel moeten lezen dat Pierre denkt dat een Panhard ondanks al die voorzieningen waarschijnlijk nog niet voor één NCAP-ster in aanmerking zou komen, en dus ongeveer hetzelfde veiligheidsniveau heeft als een Eend. Wat een teleurstelling!

Maar met een auto die minder dan 800 kilo weegt, haal je waarschijnlijk nooit een ster. Bij het boksen laten ze een vlieggewicht ook nooit tegen een zwaargewicht spelen. Rudy Kousbroek, groot liefhebber van Voisins en Bugatti's maar ook van de 2CV, wond zich jaren geleden ongelofelijk op toen in Noorwegen een importverbod op de Eend werd afgekondigd. Ze zouden te onveilig zijn. Volgens Kousbroek was er met de onschuldige 2CV niets aan de hand maar waren het juist die logge, tonnen wegende Volvo's die met al hun actieve en passieve veiligheid het voor de rest verpesten. Juist die Volvo's maakten het verkeer onveilig en de op zich zeer veilige Eend moest het veld ruimen. En zo gaat het vaker, alles van waarde is immers weerloos.

Terug naar de Panhard. Pierre schrijft wel iets over veiligheidssloten op de deuren maar niets over veiligheidsriemen. Echte Panhards hebben geen riemen en dat is natuurlijk niet voor niets. Als ze daar in Parijs verzonnen om het stuurwiel bij een botsing onder de motorkap te laten verdwijnen dan moeten ze ook over gordels hebben nagedacht. De gordel was al rond 1825 uitgevonden, onwetendheid kan het niet zijn geweest. En dus is de vraag waarom de technici besloten ze toch niet toe te passen. Financiële overwegingen misschien? Vast niet, Panhards waren toch al veel duurder dan de concurrenten. Bovendien gaat veiligheid boven alles, Pierre schreef het al. Er moet dus een andere reden zijn geweest. En dat kan alleen maar betekenen dat de constructeurs een auto zonder riemen veiliger vonden dan een auto mét.

En weer hadden ze bij Panhard gelijk. Ze wisten dat je met onze lichte wagentjes de strijd tegen de tientonners altijd gaat verliezen, de zachte polstering van het dashboard ten spijt. Het devies was en is: het voertuig zo snel mogelijk verlaten, het liefst voordat de wielen horizontaal op het wegdek liggen. En als je dat niet op eigen kracht lukt, laat je er dan uitslingeren. Daarom heeft een échte Panhard zelfmoorddeuren en zitten er geen gordels in. Als dat geen actief veiligheidssysteem is weet ik het ook niet meer. Een Panhard heeft dus zowel passieve als actieve veiligheidssystemen en heeft daarmee recht op minimaal twee sterren. Misschien wel drie.

Dreux, 24-uursrit 1990. Jean Pages gebruikte de nooduitgang van de Z1

Siewert Pilon

En Jean Favarel bracht haar toch nog over de finishlijn

De tocht der tochten !!

Een tocht ,waarvan wij overtuigd zijn, waar nog jaren later geestdriftig over gepraat zal worden !!
Naast het feit dat wij u een van de mooiste stukjes van Nederland zullen presenteren hebben wij ook fantastisch weer besteld !
Deze dag kan niet stuk !!

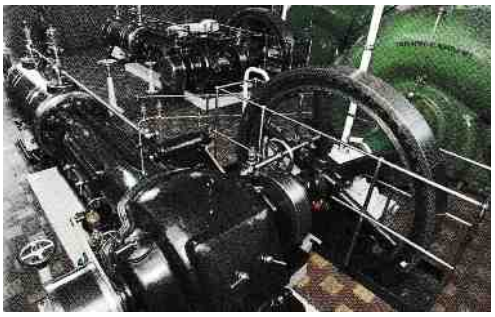
Zo kwam de uitnodiging van Pierre en Dago voor de Panhardclub Voorjaarsrit bij ons binnen. Je werd er meteen enthousiast door. Mooi weer, en dat in april! Geweldig. Achteraf bleek dat het gelukkig alleen hagelde op de momenten dat we ergens binnen waren, maar dat terzijde.

We zouden starten in Appeltern. Dan ga je direct in de Bosatlas opzoeken waar dat ligt. Helaas, geen vermelding. Gelukkig had De Gelderlander een stuk aan onze rit gewijd, zodat we ongeveer konden nagaan waar het was. En een volgende aanwijzing was het startpunt: stoomgemaal de Tuut. Dat kwam voor in Wikipedia, dus we waren gered. Bij dit gemaal, dat op zich al een museum was, bleek ook nog een (stationaire) motorenmuseum te horen, zoals de webkrant Maaswaalweb vermeldde, en derhalve moest het wel een schitterende dag worden. Ze waren ook nog zo vriendelijk om er een lekkermakend plaatje bij te zetten, dat u hiernaast aantreft.

Een Hoffmann stationaire verbrandingsmotor in het Motorium. Bouwjaar 1896. Techniek uit de tijd dat Panhard een plek probeerde te bereiken op de markt voor automobielen met verbrandingsmotoren.

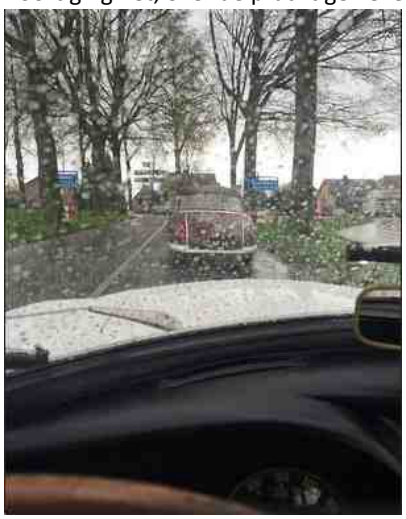
Op 17 april stonden er dan ook een stuk of 25 Panhards op de opstelweide van de Tuut. Achteraf bleek dit een overloop voor de Maas te zijn, maar die hield zich die dag gelukkig rustig.
Na de bekende koffie met appelgebak werden we door zeer geanimeerde rondleiders vertrouwd gemaakt met alles wat je behoort te weten over het reilen en zeilen van een dergelijk stuk industrieel erfgoed. Het gemaal bleek zelfs in noodgevallen nog inzetbaar te zijn, zij het dan dat de opstarttijd een klein probleempje was. De

historische motoren bleken ook nog te kunnen werken, maar die hadden alleen nog maar een museale functie. Tegenover het gemaal waren achter een statige poort nog wat resten van het kasteel van Joan Derk van der Capellen tot den Pol te zien, een bij het Oranjehuis niet erg geliefde Patriot, in Nederland ongeveer doodgezwegen (behalve door Hella Haasse), maar die in Amerika zeer bekend schijnt te zijn.



Het was dus al met al historische grond waar we stonden.
Daarna begon de rit door het land van Maas en Waal, richting Nijmegen, waarbij we behalve door een fraai landschap (met zo nu en dan een halfverharde weg, want Pierre blijft Pierre) ook weer lang allerlei historie reden. Wat dacht u bijvoorbeeld van de stad Batenburg, tegenwoordig nog zo'n 600 inwoners, maar toch een stad met stadsrechten die tot het jaar 1000 teruggaan, en die nog zijn eigen munten, weliswaar van bedenkelijke kwaliteit, heeft geslagen. De ruines van het indrukwekkende kasteel Batenburg konden we nog net uit een ooghoek waarnemen alvorens door te rijden naar Balgoy, ook weer zo'n niet in de Bosatlas voorkomend, maar op zich belangwekkend, dorp. Op de een of andere manier bereikten we Nijmegen, waar we in de stadsboerderij in het Goffertpark een geanimeerde lunch beleefden, met een schitterend uitzicht op een witgehagelde tuin.

Na de lunch, die om de een of andere reden (zoals gewoonlijk) een beetje uitliep gingen we ietwat gehaast verder, na één van onze auto's, met nog maar één werkende cilinder, te hebben zien uitvallen. Die haast duurde precies 300 meter! Zoals gezegd zaten we in het Goffertpark, en daar bevindt zich ook het Goffertstadion! Wij bleken precies tegelijk met een kleine miljoen toeschouwers van NEC vertrokken te zijn, zodat we direct in de mensen- fietsen- en automassa vastliepen. Toen de stofwolken een beetje opgetrokken waren, na een uur of wat, bleken velen toch maar direct naar huis te gaan, in plaats van de rest van de rit, die ook nog naar Duitsland ging, te gaan rijden. Maar de echte liefhebbers gingen door, met Peter Breed's 1934-er voorop. Die helaas na weer 300 meter stilviel. Enig zoeken leverde op dat zo'n koninklijke wagen niet verder kan als er een pootje van het plastic benzinefilter afbreekt. Gelukkig had Rob van de Rol nog wat reserve-exemplaren bij zich, zodat de oplossing van Franek (afgebroken pootje gebruiken om de slanguiteinden rechtstreeks aan elkaar te zetten) niet hoefde.
Voort ging het, over de prachtige Zevenheuvelenweg en Berg en Dal (mooie repetitie voor operatie Hannibal) naar Bemmel.



Daar ging het voor onze, inmiddels sterk geslonken, groep een beetje fout, maar na 10 km de verkeerde kant uit, en op de schreden terugkeren, ging het weer goed. De weg naar het pontje over het Pannerdens kanaal leverde ook weer wat moeilijkheden en omrijden op, zodat uiteindelijk slechts 3 wagens het kanaal overstaken. De pontbaas had die dag nog niet veel Panhards overgezet, dus wij hadden zo onze bedenkingen bij het doorzettingsvermogen van onze clubgenoten. Via Tolkamer (waar de Rijn ons land binnenkomt) en Spijk belanden we in Duitsland, onder de heuvel van Elten, waar we helaas van onze organisatoren niet naar toe mochten. De brug over de Rijn bracht ons in Emmerich, en daarna hadden we de weg naar Kleve moeten hebben. Maar dan hadden we bij dat stoplicht waar je verplicht rechtdoor moest linksaf moeten slaan, vond Dago, en met een Duitse politiewagen naast je doe je dat toch niet zo makkelijk. Dus maar weer een tijdje door in de verkeerde richting, totdat draaien mogelijk was, en we bij het bewuste stoplicht wél rechtsaf mochten. In Kleef had de route ook weer wat eigenaardigheden, maar over de fraaie Königsallee, met flink klimwerk, en wat buitenwegen kwamen we met de laatste twee overgebleven wagens dan toch op het eindpunt in Kranenburg aan. Waar niemand meer was, maar getuige de foto's toch vlak voor ons (en de bui) een paar mensen geweest waren. Wij waren veel te laat natuurlijk, en al was het dan een groot koopcentrum, op zondagavond 19.00 uur is dat toch ook erg dicht.
Er stond gelukkig een heel fraaie regenboog aan de hemel, zodat we nog een aardig plaatje konden maken.

Ook was er nog een restaurant open waar we wat van de schrik konden bekomen, met een drankje.
En daarna naar huis, nog wel met daglicht, zoals Pierre beloofd had. Maar de aankomst thuis was toch al behoorlijk donker!
Al met al hadden we inderdaad een tocht meegemaakt waar nog jaren over gesproken zal worden. De rit was prachtig, daar niet van, maar die voetbalsupporters gooiden de zaak aardig door elkaar, en de routebeschrijving had, zoals dat hoort overigens, ook nog wat eigenaardigheden.
Maar ontzettend bedankt, Dago en Pierre. Ik heb al op heel veel plaatsen in Nederland gereden, maar dit was nu eens een volkomen terra incognita voor me (behalve dan die Zevenheuvelen en Berg en Dal). Ik had het voor geen goud willen missen.
OttHW
Foto's: Mieke Bosse, Chris Demeulenaere, De Gelderlander, Maaswaalweb.

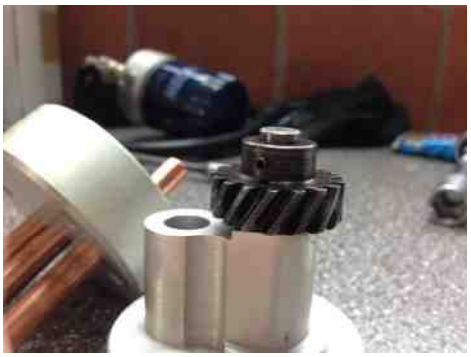
De betere oliepomp

Het is ongelijk verdeeld in de wereld. Stel je hebt een Citroen A-type en je wilt een nieuwe oliepomp. Je tikt 'oliepomp 2CV' in Google en een paar klikken verder heb je voor 89,95 euro een gloednieuwe pomp gekocht bij de firma Burton. Voor 23.00 uur besteld, volgende ochtend in huis. Betaling met iDeal.
Dat gaat voor een Panhard iets anders. Intikken van 'oliepomp Panhard' in Google levert resultaat: je komt direct bij het fameuze setje van Alain Lauffenburger, via onze eigen Panhardclub natuurlijk. Dat wel 424 euro kost, per bankwissel te betalen, en waar je jaren op moet wachten als je pech hebt. Ik heb er natuurlijk direct een besteld. Ik had geluk, na een aantal maanden was ie er al. Maar voor die 424 euro heb je dan ook wat, de pomp is eigenlijk te mooi om in dat vettige carter te verstoppen.
Met dat beetje meer opbrengst (1,7 meer) dat niet echt nodig is maar wel dat geruststellende gevoel geeft. En dankzij het (rijwind gekoelde) oliefilter hoef je nooit meer de olie te verversen, nou ja, bijna nooit, pas na 7000 kilometer.
Gelukkig heeft Panhard er voor gezorgd dat de oliepomp goed bereikbaar is en vrij eenvoudig te vervangen, zelfs voor een Panhard-beginner als ik. Bij een Eend kost dat veel meer moeite: de hele motor moet dan uit elkaar.

Vroeger, zeg maar rond 1980, draaide ik daar mijn hand niet voor om maar dat is lang geleden en voor een Panhardmotor heb ik -waarom eigenlijk? - meer ontzag. Om de summiere instructiehandleiding te kunnen begrijpen heb ik eerst mijn Frans weer flink moeten bijspijkeren maar nu hebben goupilles Mécanindus, clapets-ressorts en tôle en joints toriques voor mij geen geheimen meer. En dan kan het werk beginnen... Eerst heb ik me het hoofd gebroken over de vraag hoe ik de hulpas kon fixeren. De afstelling steekt nauw en als de oliepomp eruit ligt kan de as gemakkelijk verdraaien. Er bestaat een prachtig Wilmonda-gereedschapje voor maar dat heb ik natuurlijk niet. De houder van een

draadsnijsetje biedt uitkomst: handvat in de klem van het luchtfilter en de boutjes op de as van de verdeler vastzetten. En natuurlijk het vliegwiel fixeren in het BDP. In principe hoeft dan na de operatie zelfs de ontsteking niet opnieuw worden afgesteld. Lijkt me.

Het demonteren van de oude oliepomp valt erg mee. In dit geval waarschijnlijk extra gemakkelijk omdat de motor een jaar geleden helemaal uit elkaar geweest is. Zelfs de



pakkingen komen onbeschadigd los. Wel is de werkruimte in de motor aan de krappe kant, vooral als je dit werk op je rug liggend moet doen.
Iets lastiger is het overzetten van het aandrijftandwiel van de oude naar de nieuwe pomp, zeker als je de 'goupille Mécanindus' niet kunt vinden in het zakje met tapeinden en moeren. Uiteindelijk blijkt de goupille er natuurlijk wel in te zitten. Ook flink zoeken is het naar de twee bladveertjes, diep in het motorblok verstopt, die de smering van de nokkenas regelen. Die clapets-ressorts en tôle kunnen er uit omdat de nieuwe pomp altijd voldoende

druk geeft (zegt de handleiding). Na het vervangen van de tapeinden door de nieuwe - langere - exemplaren kan de pomp worden gemonteerd. Alles valt direct op zijn plaats, zowel het aandrijfwiel op de nokkenas als de meenemer van de hulpas. Ik heb nu al voor zeker 424 euro plezier gehad, de aankoopprijs is al terugverdiend.
Ook de rest van de opbouw verloopt gladjes, tot en met de montage van het oliefilter op de kreukelzone, zoals Pierre Peters zou zeggen, en de hogedrukslangen (die met 20 bar royaal zijn bemeten) tussen pomp en filter.

En dan is het alleen nog 2,2 liter olie in het blok gieten, vergrendeling van vliegwiel en hulpas verwijderen, bokken onder de wagen weghalen en starten. En inderdaad, de motor slaat direct aan, het olielampje gaat uit, er lekt helemaal niets.... Wel precies een week te laat klaar voor de voorjaarsrit. Jammer!

Siewert Pilon

Pleidooi voor de toekomst

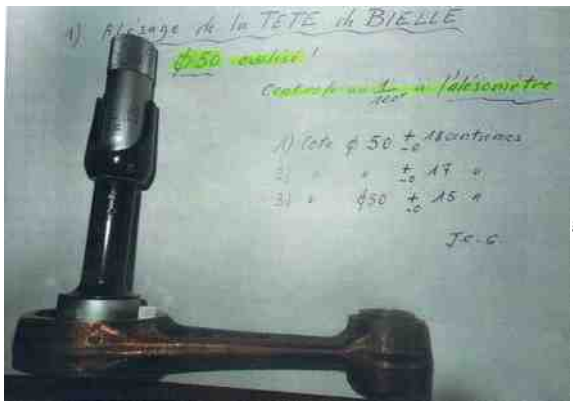
Door Jean Claude Guny,
volledig bevoegd docent mechanica,
hoofd afdeling
industriële techniek en wetenschap

Sinds een jaar of zestig is de revisie van de krukas een vast onderwerp in de gesprekken van Panhard liefhebbers.
Talloze ideeën daarover zijn hier en daar ontwikkeld, maar tot op heden is er nog steeds geen unaniem ondersteunde oplossing voorhanden.
De discussie daarover gaat voort.
In Panhard Magazine, het clubblad van onze Franse zusterorganisatie DCPL (Dynamic Club Panhard et Levassor) laat Jean Claude Guny zijn licht schijnen op dit voor sommigen nijpende probleem.

Met het toenemen van het motorvermogen van de Panhard motor in 1960 is zich daarmee ook de slijtage van de krukaslagers gaan voordoen. Tot nu toe zijn alle pogingen om dit probleem op te lossen geen onverdeeld succes gebleken. Een definitief betrouwbaar gemaakte krukas is de essentiële voorwaarde om nog vele lange jaren met plezier in onze Panhard modellen te kunnen blijven rijden.

In 1948 vraagt Ir. Lagarde patent aan voor een nog niet eerder ontworpen lager, bedoeld voor de motor voor de Dyna X van 610 cc met 22 pk. In 1954 wordt de motor voor de Dyna Z1 vergroot tot 850 cc met 42 pk. In juli 1955 beginnen deze vergrote motoren de eerste tekenen van lagerslijtage te vertonen. Een verbeterde versie van de krukas, volgens het model Eiffeltoren wordt verwelkomd als belangrijke oplossing. Een opening in de drijfstang zou ervoor zorgen dat de resultante van de krachten op de drijfstang bij zijn verplaatsing van het hoogste naar het laagste dode punt in twee componenten wordt verdeeld. Daar bovenop verhoogt men tevens het aantal van dragende rollagers van drie naar vijf.
Dezelfde lagerkooi kan met deze aanpassingen voortaan de dubbele belasting verdragen. Met het verschijnen van de Tigre motor in de PL 17 in 1959 gaat het motorvermogen naar 50 pk. Van 1963 tot 1967 gaat het vermogen nog verder omhoog tot 60 pk en bij de sportieve modellen zoals de DB en CD zelfs nog meer. Echter, het lager blijft onveranderd. Sinds het eerste ontwerp 68 jaar geleden, zijn de krachten die erop worden uitgeoefend inmiddels wel verdrievoudigd!
Sindsdien zijn de problemen met versleten drijfstanglagers niet opgehouden te bestaan, immers ze komen direct voort uit het ontwerp van 5 dragende rollagers waartussen kleinere naalden zijn gepositioneerd in een lagerkooi. Als Ir. Lagarde meer de vrije hand zou hebben gekregen van de heer Bercot, de directeur van Citroen in 1963, dan zou hij zeker de oplossing hebben gevonden.

Wat kan men zoal vaststellen bij krukas slijtage??



1.De drijfstangkop is ovaal uitgesleten

2.De dragende naaldlagers zijn afgeplat geraakt

3.De zuigerpen is oppervlakkig beschadigd

4.De lagerkooi is versmolten

De Oplossing

In 1960 werd bij revisie de krukaspen voorzien van een stalen krimpring met een hardheid van 60 rockwell C, maar omdat deze te dun werd uitgevoerd ontstonden daarin makkelijk scheuren. Andere fabrikanten deden later een soortgelijke poging met even weinig succes.

Leden van de Dynamic Club ondernamen in samenwerking met de onderneming Mecalim de Brives een, wat zij noemden, ultieme poging in 1990. In totaal 880 krukassen werden door de leden bijeen gebracht en vervolgens gedemonteerd. Uiteindelijk werden daarvan 60 gereviseerd.

In 2007 wordt in het volste vertrouwen op de goede afloop door één der leden weer een poging ondernomen. In nummer 78 van het tijdschrift Gazoline uit 2012 wordt verslaggedaan van de resultaten die de firma Rétro Roulements heeft geboekt. En dan zijn er nog de talloze individuele leden die het weerkerende probleem met moed en volharding hebben tegemoet getreden en bovendien nog enkele “redders in nood” die hun fantastische resultaten luid onderbouwden met testen die 10.000 tot 75.000 km duurden. Oordeelt u zelf!

Het commentaar van de auteur

Door de introductie van een krimpring op de krukaspen met een buitendiameter van 40 verkrijgt men als het ware een nieuwe krukas uit de periode 1960-1967 maar met de progressieve beschadigingen die men al 55 jaar kent.

Als U een goede en definitieve oplossing wilt, zult u een berekening moeten maken van de drukbelasting op de rollagers en de Herts spanningen, en vervolgens het concept van Lagarde moeten aanpassen.

Het is de bedoeling dat dit stuk nog een vervolg krijgt. Ondertussen duurt ook de discussie in onze club voort en zal blijken of er echt wel één weg is die naar Rome loopt. Wordt dus vervolgd.

Met dank aan Pierre Peters en Joannes Collette voor de technische adviezen.

Cees Visser (vertaler)

Panhard motor te koop

Het is een helemaal complete Tigre motor met alles er op en aan, startmotor, dynamo, maar ook met een onststeking van SEV met toerenteller -aandrijving.

Tigre hotspot met 38 NDIX M10S inlaatbuizen. Maar ook een laag M10S Bijzonder is het 4.5 kilo wegende aluminium aluminium. Het is de motor die jaren terug Citromobiel nog in Utrecht. De ’prijs’ voor hetzelfde als door de ‘prijs’ van alleen een het Auto Medon in Parijs. Interesse in deze Verdere informatie:

carburateur,met natuurlijk dikke hulpcarter en dikke ontluchtingsas. vliegwiel. Ook is de beplating van stond op de Panhardclub stand van deze complete motor is bepaald en Panhard Revisie Krukas die ik zag tijdens/op motor…!! Bekijk de foto’s.

Kees de WW e-mail:A110@hetnet.nl

MARC DE BOURGOGNE, TEKENING EN TEKST VAN BOYO TEULINGS

QUATORZE JUIL

Oma Julie heeft haar Solex aan haar kleindochter gegeven. Ze rijdt liever met haar andere automaat, de Daf 44. Broer Bernard heeft de brommer nagezien & schoongemaakt. Nieuw filtertje en membraan. Nieuwe banden. Uiteraard op de boerderij bij zijn boezemvriend Jean-Luc, want het was per slot van rekening een verjaardagskado!...
En omdat vriendin Marie-Louise – die vanaf nu Malou heet – er ook één heeft, zijn die meiden dus onafscheidelijk. Is Jule wat verlegen, Malou is de durfal, de grote bek. En niet makkelijk. „Maar, mam, ze is goud-eerlijk, hoor!"
„Mmm", bromt Clémence. „Doe geen gekke of te stoere dingen, hoor, en ik wil dat je ná het vuurwerk naar huis komt. Zullen we afspreken om één uur thuis?" „Okee mam! Haal ik makkelijk, doeii!!" En zo tuft Juliette naar Nolay. Eerst het jongerenfeest op de markt, dan het vuurwerk.

1

QUATORZE Juillet

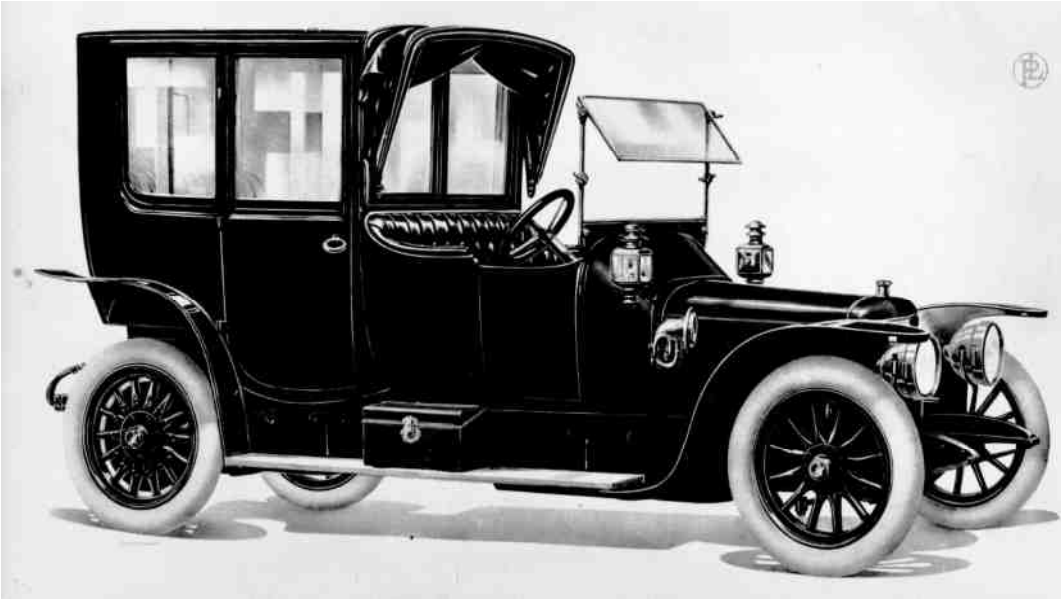
Het is laat op de avond van de quatorze juillet – destijds de val van de gehate Bastille-gevangenis in Parijs, 1789, waar alléén wat gepriviligeerde gevangenen zaten die door de Révolutionairen (een nèt woord voor het zóveelste hongeroproer vanwege de gierende broodprijzen) werden bevrijd en dat nu de Nationale feestdag is. Marc en Clémence willen het vuurwerk gaan bewonderen, in de regio, op de Montagne des Trois Croix, als Clémence ontdekt dat Juliette natuurlijk weer haar jas is vergeten....

2

De catalogus van 1914 (1)

In de jaren ’50 heeft Panhard foto’s uit de catalogus van 1914 gekopieerd en verstrekt aan de autojournalisten en historici die zich met het merk bezighielden. Deze catalogus zelf is uitermate zeldzaam, want hij is nooit uitgegeven vanwege de uitbraak van de wereldoorlog. De enkele exemplaren die na de wapenstilstand aan de versnipperaar zijn ontkomen werden zo’n 40 jaar later in de kelders van de avenue d’Ivry teruggevonden, en daaruit zijn deze plaatjes afkomstig.
Deze foto’s waren in het bezit van René Ducassou-Péhau, één van de ontwerpers van de 24 (zie Panhardkoerier 151, 176 en 177) en zijn aan de achterkant voorzien van commentaren in zijn handschrift. Deze commentaren zijn ook afgedrukt.
Naast de foto’s zal een vertaling gegeven worden.
In totaal zijn 6 foto’s in mijn bezit, dus in het decembernummer zullen de laatste 2 verschijnen.

Henk Ottevangers

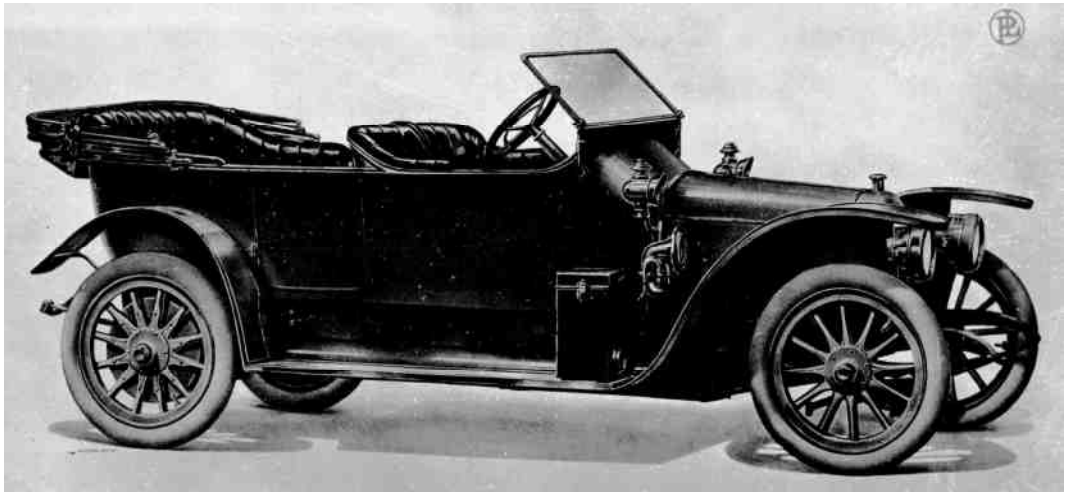


COUPE
AVANT TORPEDO
« Si en achetant une voiture vous songez à ce qu'elle sera après 2 ans d'usage, vous n'hésiterez pas. vous prendrez une Panhard »
Il est paradoxalement heureux que les 10000 exemplaires de ce catalogue 1914 n'ait pu être distribués car "2 ans après" ces voitures étaient requisitionnées depuis longtemps !

COUPÉ AVANT TORPEDO

“Als u bij de aankoop van een auto denkt aan hoe die er na 2 jaar gebruik uit zal zien, dan hoeft u niet lang na te denken; dan neemt u een Panhard”

Paradoxaal genoeg is het maar gelukkig dat de 10.000 exemplaren van deze catalogus 1914 niet verspreid konden worden, want “2 jaar later” waren deze auto’s allang geconfiskeerd !



TORPEDO
« La voiture Panhard demande un minimum d'entretien pour un service maximum »
Héliotypie Photo
VIDAL & CORVERET
9 Rue du Havre, Paris.

TORPEDO

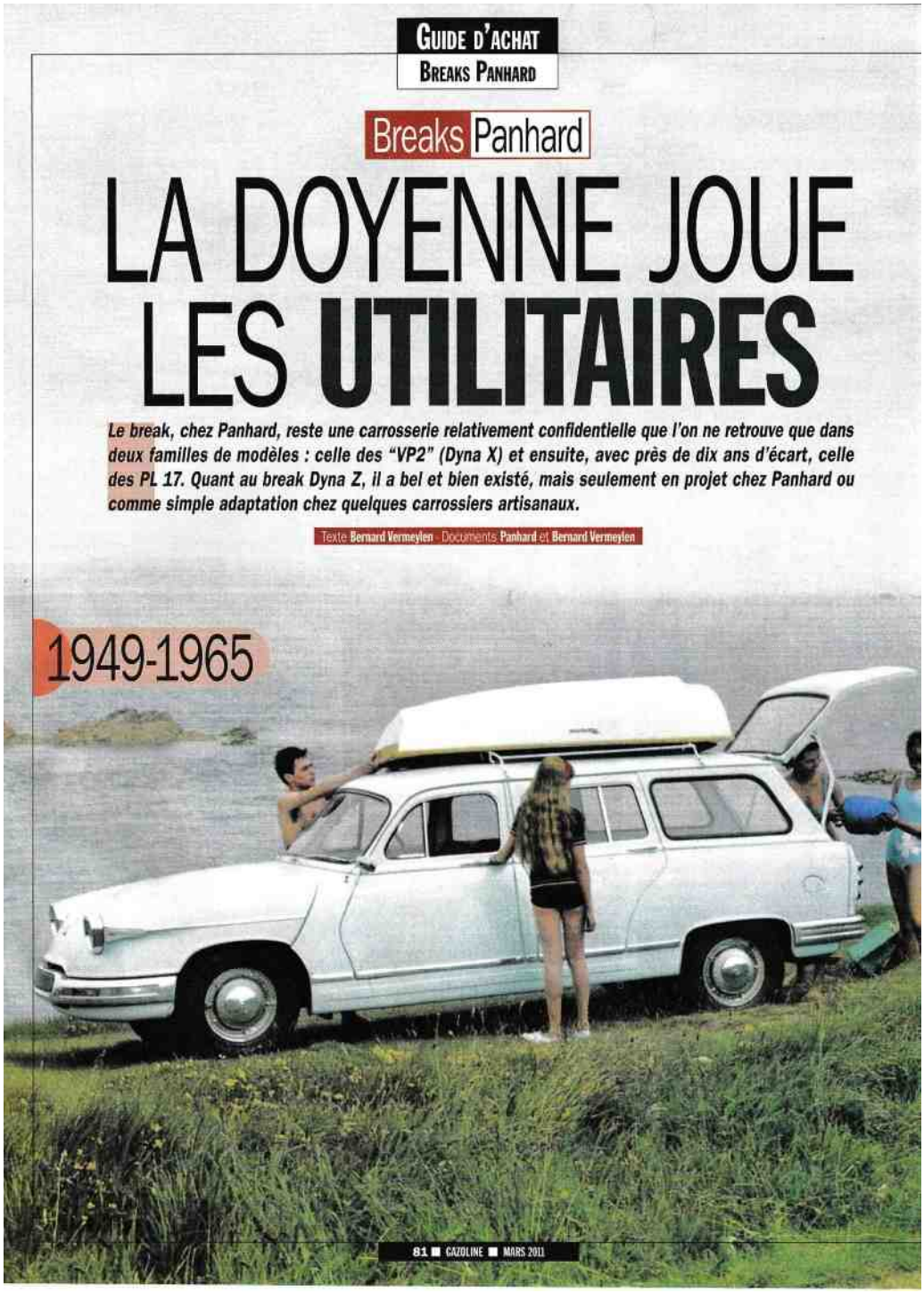
“een auto van Panhard vraagt een minimum aan onderhoud bij een maximum aan diensbetoon”

Daaronder staan gegevens van de fotograaf

Inleiding

Het zal zo 1985, 1986 geweest zijn. Ik kende Yves nog maar amper – een paar jaar. Hij woonde in Bourgondië, en ik bracht er mijn vakanties door. En we reden allebei in een Traction, en we waren allebei secretaris van zo'n club. Dat schept een band.
Op zeker moment vroeg ie of ik even meewilde; hij moest even een klusje doen in de grotten van Ali Baba. Wat, dat zou ik wel zien. We reden vanuit Vanchignon naar St. Aubin. Daar had-ie een schuur gehuurd voor zijn schuurvondsten: een stuk of zes auto's uit de jaren '50 en '60. Een enkele was onderdelendonor, de meeste opknapbaar en een paar erg mooi en goed bruikbaar.
Daar stond ook een 17 Break, zachtgroen met een prachtig beige interieur. De eerste keer dat ik een break zag; ik wist niet dat ze gemaakt waren. O, wat was ze mooi!
Yves zag dat. "Ik verkoop m niet aan jou. Koop nooit zo'n kreng; er is altijd wat mee, en ik ben er destijds finaal op leeggelopen. Als jij je traction verkoopt en er één koopt, kijk ik je nooit meer aan!
Eén advies: koop geen Panhard zonder dat je er een sleepkabel in legt!"
Dertig jaar later (bijna) had ik een Dyna. Eventjes. Maar we zijn nog steeds goede vrienden.

DE BREAKS VAN PANHARD



GUIDE D'ACHAT
BREAKS PANHARD

Breaks Panhard

LA DOYENNE JOUE LES UTILITAIRES

Le break, chez Panhard, reste une carrosserie relativement confidentielle que l'on ne retrouve que dans deux familles de modèles : celle des "VP2" (Dyna X) et ensuite, avec près de dix ans d'écart, celle des PL 17. Quant au break Dyna Z, il a bel et bien existé, mais seulement en projet chez Panhard ou comme simple adaptation chez quelques carrossiers artisanaux.

Texte Bernard Vermeylen - Documents Panhard et Bernard Vermeylen

1949-1965

81 ■ GAZOLINE ■ MARS 2011

Een artikel uit het Franse blad Gazoline nr. 176, maart 2011.
Tekst en documentatie van Bernard Vermeylen, u welbekend.
Vertaling en commentaren van Boyo Teulings.
Vormgeving: OttHW
Het artikel zal in twee delen verschijnen, waarvan hier deel 1

De titel schept meteen al een probleem:
La Doyenne Joue Les Utilitaires.
In Frankrijk bestaat er een eretitel als je oude, grote naam hebt: je bent de doyen, de deken.
Oorspronkelijk is dat een term uit de katholieke hiërarchie; er bestaan dekanale kerken.
Omdat een auto iets vrouwelijks is, is de eretitiel vervrouwelijkt: la doyenne. En een utilitaire is een bestelwagen.
Mij lijkt de titel "Als de Dame voor Dienstmeid speelt"wel een leuke vertaling. De alliteratie krijgt u er gratis bij. Goed, dan beginnen we.

De break (spreek uit brèk. Wellicht afkomstig van het Vlaams/Nederlandse woord brik Vrachtbak uit de paard-en-wagentijd.En een schoenerbrik was een vracht-kustvaarder–BT) is bij Panhard een type dat in kleine oplage is vervaardigd. En in maar twee modellen: de VP2 (=Dyna X) en vervolgens, maar dan 10 jaar later, bij de PL17. Wat betreft de Dyna Z, daar hebben ze wel bestaan, maar bij Panhard alleen als prototype. De anderen waren simpele aanpassingen van enkele plaatwerk/carrosserie handwerkslieden in eigen beheer.

De allereerste "break" Panhard is dit enorme voertuig met 10 CV 2 cilindermotor type M2K van 4,265 l Nam deel aan Parijs-Bordeaux-Parijs in 1895

1949-1954 De la canadienne au break Dyna X

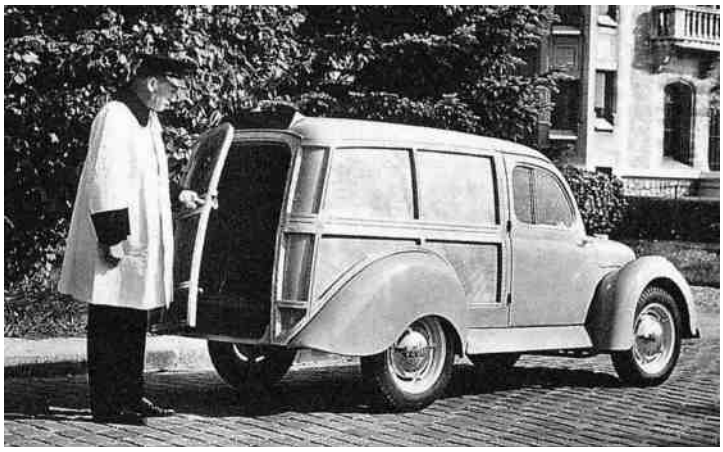
Van de canadienne naar de break Dyna X

Deel 1, 1949 – 1954

Een canadienne is een Amerikaanse opbouwvorm waarbij achter het chauffeursdeel een houten stationcar-achtige vorm wordt gemaakt. Vaak volgen de latten de carrosserievorm en is d.m.v. binnenliggende plaatdelen de boel afgedicht. Er komt vaak wel een metalen plaat als dakbedekking op. In Engeland heet zoiets een shooting-break, en in de USA een woody. Ook Peugeot heeft in het begin canadiennes gebouwd op haar 202.

Op de foto gaan we terug naar de eerste break, een 10 CV.
Het utilitaire karakter van deze break zit in de uitvoering: de auto heeft een extra bankje achter, waar je achterstevoren op zit. De auto staat in de catalogus vanaf juli 1894. De vorm is nog duidelijk geïnspireerd op de door paarden voortbewogen koetsen. Volgens de Larousse (encyclopedie) van 1898 is een break een type koets met vooraan een hoge bank en daarachter banken in de lengterichting (meestal waren ze open, soms met een deurtje voor het gangpad; er werden passagiers mee van de Stoomtrein gehaald en naar het Hotel vervoerd – BT).
Vervolgens moeten we bijna 50 jaar wachten op de volgende break bij Panhard. Volgens de mode van de andere kant van de oceaan is het hele achterdeel uit hout opgebouwd, net zoals de Peugeot 202 uit 1947, waarvan de productie zojuist beëindigd is, zodat dit type canadienne heet.
Deze Panhard uit 1949 verlaat de fabriek op 8 augustus 1949 met het chassisnummer 500.029, met als bestemming Denemarken. Het is een type K 166, en dat plaatst hem in de belastingklasse van 3 CV. Het tweede bestelwagentje is crêmekleurig en draagt nummer 500.052. Het wordt op 7 november 1949 aan de Panhard-dealer op de Av. Montaigne in Parijs geleverd. Vervolgens 3 andere auto's van dit type (de nummers 500.009, 500.062 en 500.036) die in de maanden december en januari naar Denemarken worden gezonden. De laatste, dit keer voorzien van een 4 CV motor, type K 187, verlaat de fabriek op 11 oktober 1950. Deze auto, nummer 441.001, wordt geleverd in grondverf, en gaat naar Argentinië. Naast deze zes exemplaren worden er in België nog 12 andere canadiennes geassembleerd uit elementen van de fabriek die op 30 april 1949 worden opgestuurd. Dit worden de nummers 500.015 tot 500.026, en brengt het totaal aan canadiennes op 18 stuks.
We weten erg weinig van deze wagens. Zijn ze naar speciale wens zo opgebouwd, of was er al gewoon sprake van serieproductie? En die carrosserieën, kwamen die nu van de Av. d'Ivry vandaan, of bij een losstaand carrosseriebedrijf? De canadienne heeft in ieder geval nooit op de officiële prijslijst gestaan, of op de Parijse Salon.
Je kunt je makkelijk voorstellen, gezien de kosten van de houtopbouw, dat de fabriek denkt aan een simpeler te fabriceren metalen model. Pas op de Salon van Parijs van 1950, gehouden in het Grand Palais, wordt de Break onthuld. Dit is chassisnummer 500.584. Een 3 CV, type K 184 staat daar onder de bogen van het Grand Palais. In werkelijkheid is het een prototype, het enige bestaande exemplaar op dat moment. Die auto begint haar leventje in de vorm van een bestelwagen en wordt afgeleverd in de grondlak en zonder stoelen aan de Etablissements Legeu in Meaux (oostzijde Groot Parijs). Dat is een dealer aan wie Panhard het afmaken van het concept toevertrouwt net voor de Salon. Er zullen nog 7 auto's uit de voorserie volgen, zes keer een 3CV in de maand november en een 4CV in december. Qua uiterlijk ziet de Break er hetzelfde uit als de besteller, met als uitzondering de grote opening voor de schuiframen opzij, in plaats van het dichte paneel bij de bestelwagens.

Net zoals de berline en de cabrio is deze auto ook uit alu-carrosseriedelen opgebouwd. De Break heeft twee portieren en een achterdeur die naar buiten openslaat. Hij is gewoon direct van de 4-deurs berline afgeleid, want tot en met de voorportieren is de wagen identiek, en de chassisnummering loopt gewoon door in de serie (dus niet als bij de Eend de u van utilitaire erbij). De afmetingen van de canadienne daargelaten – want de serieproduktie daarvan was wel heel erg klein – zijn de Breakafmetingen hetzelfde bij de X 84, de K 184 en de K 166. Om de laadruimte te vergroten wordt op een gegeven moment wel de wielbasis vergroot van 2,13 naar 2,35 m, en groeit de totale lengte van de 3,58 naar 3,75 m. Ook worden de stationwagentjes wat breder, van 1,44 naar 1,48 m, maar de spoorbreedte blijft gehandhaafd op 1,22 m. Het model loopt ook mee met alle carrosseriewijzigingen, behalve voor de clignoteurs vóór, want die blijven centraal in het zijpaneel, boven achter de portieren.



De canadienne had een even bescheiden als schemerachtige carrière. 6 exemplaren op de Av. D'Ivry, 12 assemblages in België. Jaren '49 en '50

Vanaf half april '51 werd de Dyna break op de markt gezet, met eventueel een deelbare achterklep

De commerciale onderscheidt zich van de break door vaste achterruiten. Deze hier nam deel aan de karavaan van de Tour de France 1952

Ook worden de ontluchtingsschelpen in de motorkap om de warmte af te voeren, die op de gewone modellen in oktober 1950 verschijnen, niet meegenomen, net zoals de sierstrips onder de ramen en op de dorpels. De halve bumpertjes aan de achterkant kun je alleen krijgen op aanvraag, tegen 4700 oude ff, maar vanaf 10 augustus zitten ze er standaard op, voor de prijs van 5940 ff!! En net zoals de 4-deurs krijgt de break ook wiel(sier)doppen.
Het dashboard is altijd identiek aan de 4-deurs, maar in tegenstelling tot de berline is de break altijd afgeleverd met twee stoelen voor en een bank achter, terwijl de 4-deurs standaard een bank voor had, en stoelen tegen meerprijs; altijd uitgevoerd in simili, ofwel tout plastic in Panhard-jargon. En dat zat dus ook op de deuren en de zijpanelen van het interieur.
Er is overigens nooit een bestelauto afgeleverd met een voorbank; alleen een chauffeursstoel was standaard, en voor een passagiersstoel moest bijbetaald worden. Voor meer comfort is de voetruimte achterin wat dieper gelegd (verlaging in de bodemplaat) en die is bekleed met tapijt, waar verder overal een rubbermat lag. Maar het instapcomfort liet bij het tweedeursgegym naar de achterbank toch wel wat te wensen over; die bank stond toch wel heel erg ver naar achteren.
Net zoals de berlines is de hemelbekleding van stof.
De benzine vuldop die bij de personenversies rechts achter zit is hier gesitueerd achter een knikje in de kofferruimte, verstopt achter bekledingsstof en een rubbermat. Vul dus niet met een volbeladen wagen, want dan kan je er niet bij. Bovendien kan je dan niet de bank naar voren klappen tegen de achterleuning van de voorstoelen, een heel simpele transformatie tot bestelwagen met laadvloer van 1,62 m!! Sommige auto's hebben overigens toch weer gewoon de vulopening buiten links op de achterwielkast zitten. Op de modellen voor 1953 zit het reservewiel buiten op de achterklep en vreet het geen binnenruimte. Daarna zit het binnen. Op de brek is ook geen spoor van een verwarming te vinden. De versnellingsbak is ook anders, beter toegerust op het verslepen van lading (na 1950, type K184). Op de eerdere versies X84 tourisme en K166 zijn ze nog standaard.

De limousine, onthuld op de Salon 1952, is een 4-deurs afleiding van de break. Dit exemplaar, een 5 CV, verlaat herfst 1952 de fabriek. Persoonlijk eigendom van Paul Panhard, die er tot 1964 in heeft gereden

Wat de prijzen betreft, de brek verschijnt vanaf 1 december 1950 op de prijslijst voor 538.000 ff(3 CV, K184, 610 cc 28 pk) of 569.000 ff (4 CV, K187, 745 cc 33 pk). Dat zijn echter louter theoretische cijfers, aangezien de auto's pas midden april 1951 op de markt komen, en wel voor 604.000 resp. 638.000 ff. Frankrijk had destijds last van een gierende inflatie, en deze prijsverhogingen golden voor het hele wagenbestand. Als je de prijs vergelijkt met de Berline Luxe is het supplement voor ombouw tot brek 99.500 ff, ofwel nog 22.000 ff meer dan voor de gelijk gemotoriseerde cabrio. Dat maakt hem tot de duurste in de Panhard-catalogus. Toegegeven, de stationcar is in 1951 een weinig gangbaar model (Citroën kwam pas in 1954 met zijn lange versie Commerciale op de proppen, en zou met zijn 2CV bestelwagen , die nota bene bij Panhard werd gefabriceerd, de start maken van de wurging – BT). In 1951 – 1952 is er op de Franse markt maar één andere fabriek met een stationcar, en dat is Peugeot met zijn 202, een type uit 1938. Opvolger 203 kent ook een break.

In 1950 komt er verandering aan. Renault toont op de Salon een break van de Juvaquatre – die ondanks zijn hopeloos verouderde vorm een enorm kassucces zal worden (Eerst zat er nog een 1003 cc zijklepper in. Pas de Dauphine-motor zou er enige vorm van pit in stoppen, als een top van 90 km/u voor pit geldt! Je kreeg er ook gratis hout voor het skelet achterin bijgeleverd – BT).
Verder wordt het aanbod van breaks alleen door carrosseriebouwers gedaan op individuele vragen. Mignot & Billebault, of Kraemer, maken breaks op basis van de Ford Vedette (later de grote Simca's), of de Simca 8 (het eerste Franse type op basis van de Italiaanse Fiat Balilla, wat zich later zou uitkristalliseren tot de Simca Aronde) maar dan wel tegen uitzinnige prijzen.

Lichtgroenmetallic deed het in 1953 goed (>275 stuks). Ondanks zonverkleuring, moeilijk bijwerken e.d. Citroën kende alleen zwart en grijs! De rest iets meer

Terug naar Panhard. Op aanvraag is de brek ook te krijgen met een deelbare achterklep in plaats van een deur, voor de lieve somma van 14.000 ff. Dit kan ook op model 1951.
Vanaf maart 1952 verschijnt model type K211, met 851 cc en 38 pk, in het Franse belastingjargon een 5 CV, op de proppen in de prijslijsten. Ze komen echter pas in juni op de markt, als 5 CV berline of cabrio, en pas in augustus als break en bestelauto. Meteen is deze versie het meest gevraagd door de klanten. Natuurlijk staat de krachtigste versie hen het meest aan, maar ook de algemene prijsverlagingen in de eerste maanden (Renault werd overigens platgelegd bij deze verlagingen die zich uitten in een loonsverlaging!). Vanaf oktober 1952 kosten de Breaks 4 CV en 5 CV evenveel, 698.000 ff. De Breaks 3CV en 4 CV blijven weliswaar tot voorjaar 1953 op de prijslijst staan, maar worden in de praktijk niet meer geleverd na oktober 1952. De 5 CV break zet zijn carrière door tot augustus 1954. Na de fabrieksvakantie (het nieuwe boekjaar begint na de zomervakantie) heten de types anders. Een wijziging in de achteruitversnelling maakt een herkeuring door de Mines (de Mijnen keuren alles, van karren tot bruggen) noodzakelijk en K211 wordt K220.
Buiten de Break hebben er op zeer bescheiden schaal nog twee versies bestaan van dit model.
Allereerst de Commerciale, die zich onderscheidt door dichte zijpanelen en de afwezigheid van een achterbank. De meesten werden echter toch met achterbank uitgevoerd, tegen meerprijs. Opvallend genoeg hadden deze commerciales wél een verwarmingssysteem, dat bij de normale break altijd ontbrak, terwijl die versie toch een stuk duurder was: herfst 1952 kostte de break 40.000 ff meer dan de commerciale. Daar hadden ze, commercieel gezien, meer uit kunnen halen, maar de commerciale heeft slechts één jaar, van maart '52 tot maart '53, op de verkooplijsten gestaan. Er zijn er slechts 212 van verkocht, tegen 2972 breaks.
Een andere versie, nog zeldzamer, was de limousine, een 4-deurs break die in 1952 op de Salon verscheen. Het grote voordeel was natuurlijk een beter bereikbare achterbank en een 11 cm grotere voetenbak. En omdat dit een "modèle de tourisme" was werd ze uitgevoerd als de toeristen-berline, d.w.z. met schelpen in de motorkap en een kachel.
Panhard richtte zich met dit model duidelijk op de markt van de standaard Parijse taxi (waarvan er zo'n 10.000 rondreden) en liet zo'n uitvoering ook inrichten door de firma David aan de Bvd de l'Hôpital in Parijs. Dit prototype werd aan de préfectuur van de hoofdstedelijke politie gepresenteerd nog voordat-ie op de Salon verscheen.
Jammer genoeg was deze Limousine met 776.000 ff extreem duur. Dat verklaart waarom de produktie in de herfst van 1953 werd afgebroken, met een totaal van 35 exemplaren, waarvan 33 5CV's.

De enige 3CV die als taxi was aangeboden (en het niet werd) is uiteindelijk door de fabriek weer als serie-limousine uitgerust. Er is uiteindelijk geen enkele taxi-auto als zodanig verkocht. En de lichtgrijze Panhard 5-deurs break van Paul Panhard zelf bestaat nog altijd.

De Verfmenger: De DynaX en de bestelversies zijn in een hele reeks kleuren afgeleverd. Populairst: bronsgroen (18% breaks 10,3% commerciales. Dan molsgrijs, 17,1 resp. 30,5%, grijs-metallic, 17 resp. 8,45%, granaatrood, 8,3 resp. 13,6%, lichtgroen-metallic – 9,3% van de breaks in 1953 en 1954 - en maarschalksbeige, 6,2 resp. 7%.Verder zien we byzantijns-blauw, Thebe-blauw, Amerikaans-blauw, donkergroen

metallic, grijsblauw(10 commerciales) en Nitrolac-groen. 4 breaks zijn bicolor geleverd, 9 in niet-standaardkleur en 23 in grondverf of kaal. Extreem veelkleurig! Panhardvolk eigen! Cliëntèle van andere merken was behoudender.

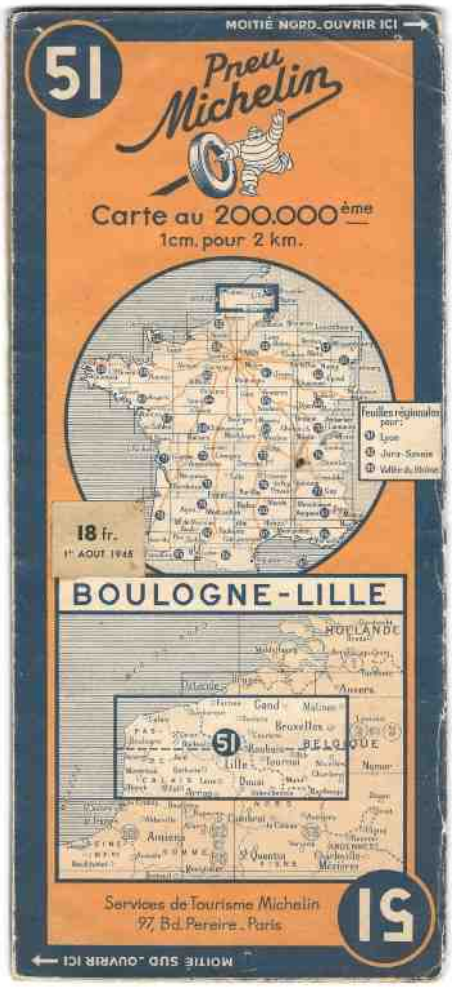
▼ Identification
Numéros de série et production ■ **1949** ■ **Canadienne 3 CV :** n° 500.029 (1 exemplaire) ■ **Canadienne 3 CV montage belge :** n° 500.015 à 500.026 (12 exemplaires) ■ **1950** ■ **Canadienne 3 CV :** n° 500.009, 500.036, 500.052, 500.062 (4 exemplaires) ■ **1951** ■ **Canadienne 4 CV :** n° 441.001 (1 exemplaire) ■ **Break 3 CV prototypes :** n° 500.584 et entre n° 500.818 et 500.842 (7 exemplaires) ■ **Break 3 CV de série :** entre n° 501.022 et 501.344 (51 exemplaires) ■ **Break 4 CV prototype :** n° 441.035 (1 exemplaire) ■ **Break 4 CV de série :** entre n° 441.151 et 441.452 (88 exemplaires) ■ **Commerciale 3 CV présérie :** n° 500.833 et 501.020 (2 exemplaires) ■ **1952** ■ **Break 3 CV :** entre n° 501.360 et 501.616 (57 exemplaires) ■ **Break 4 CV :** entre n° 441.453 et 442.951 (832 exemplaires) ■ **Break 5 CV :** entre n° 950.006 et 950.059 (38 exemplaires) ■ **Commerciale 3 CV :** entre n° 501.524 et 501.606 (25 exemplaires) ■ **Commerciale 4 CV :** entre n° 442.141 et 442.934 (118 exemplaires) ■ **Commerciale 5 CV :** entre n° 950.037 et 950.056 (3 exemplaires) ■ **Limousine 3 CV :** n° 310.914 (1 exemplaire) ■ **Limousine 4 CV :** n° 481.780 (1 exemplaire) ■ **1953** ■ **Break 3 CV :** n° 501.630 et 501.631 (2 exemplaires) ■ **Break 4 CV :** entre n° 442.952 et 443.034 (43 exemplaires) ■ **Break 5 CV :** entre n° 950.062 et 951.748 (1.347 exemplaires) ■ **Commerciale 3 CV :** entre n° 501.627 et 501.651 (6 exemplaires) ■ **Commerciale 4 CV :** entre n° 442.971 et 443.040 (9 exemplaires) ■ **Commerciale 5 CV :** entre n° 950.082 et 950.979 (57 exemplaires) ■ **Limousine 5 CV présérie :** n° 852.510 (1 exemplaire) ■ **Limousine 5 CV :** entre n° 853.315 et 855.254 (30 exemplaires) ■ **1954** ■ **Break 5 CV :** entre n° 951.749 et 952.342 (523 exemplaires) ■ **Limousine 5 CV :** n° 855.973 et 856.400 (2 exemplaires).

		1949	1950	1951	1952	1953	1954	Total
Canadienne	3 CV – type K166	4	1					5
	3 CV – type K184	12						12
	4 CV – type K187		1					1
Total des canadiennes		**16**	**2**					**18**
Break	3 CV – type K184		1	76	41			118
	4 CV – type K187			254	710			964
	5 CV – type K211				472	773		1.245
	5 CV – type K220					587	59	646
Total des breaks			**1**	**330**	**1.223**	**1.360**	**59**	**2.973**
Commerciale	3 CV – type K184			2	29	2		33
	4 CV – type K187				117	1		118
	5 CV – type K211				60	1		61
Total des commerciales				**2**	**206**	**4**		**212**
Limousine	3 CV – type X85				1			1
	4 CV – type X86				1			1
	5 CV – type X87				1	32		33
Total des limousines					**3**	**32**		**35**
Total toutes carrosseries		**16**	**3**	**332**	**1.432**	**1.396**	**59**	**3.238**

Livraison des canadiennes, breaks, commerciales et limousines par type et par année civile. Il est à noter que dans un certain nombre de cas (deux breaks et une dizaine de commerciales), la voiture a été livrée avec un moteur différent de celui monté initialement (et un autre type des Mines). Ce tableau tient compte de la cylindrée et du type des Mines définitifs.

wordt vervolgd

GROETEN UIT.....



Een Dyna X84 1949
voor Le Théâtre in Lille.

Onbegrijpelijk dat die
verkeersagent met zijn rug
naar zoiets moois gaat
staan.

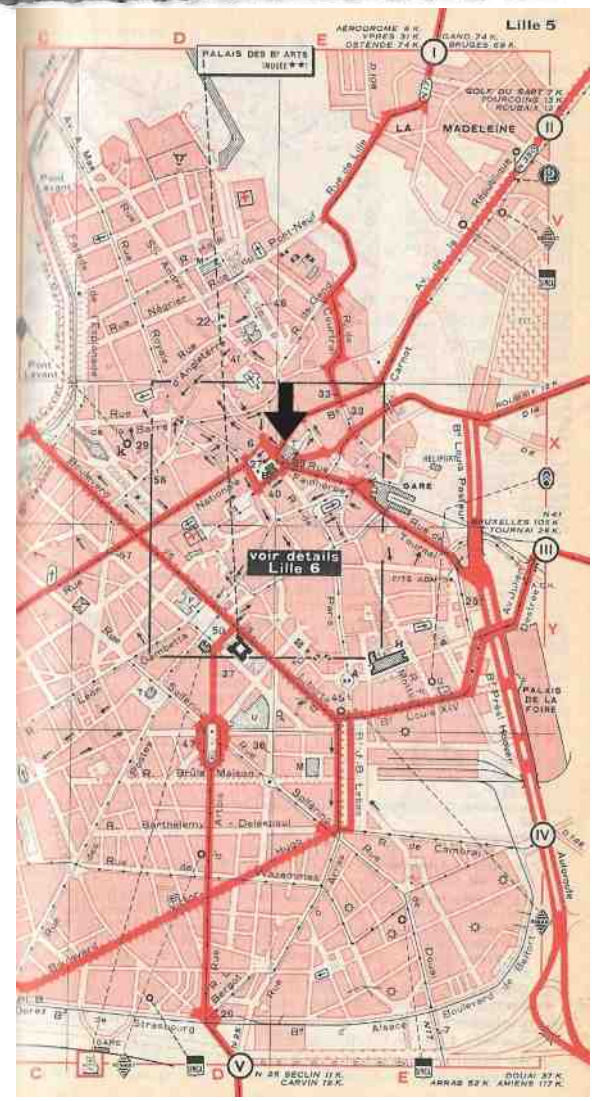
Overigens, wat een heerlijk
rustig straatbeeld.

Kom daar nu eens om!

Voor de weg ernaartoe had
Michelin van die reuze
handige papieren
TomToms. Deze is uit 1945

De pijl op nevenstaande
kaart uit de Rode
Michelingids 1957 verwijst
naar de plek waar de foto is
genomen.
Rechtsboven zien we waar
de Panhard-garage
gesitueerd was.

Uit de verzameling van
Frank van Nieuwkerk



GENANTE AUTONAMEN

In Nederland kennen we de beroemde, of beruchte, misser van Fiat in de benaming van auto's voor onze markt: de Fiat Croma. Wat voor geweldig leuke grappen zijn er niet over die naam gemaakt.
Maar elders op de wereld is ook zo het een en ander op te tekenen. Het valt dus niet mee om een leuke, pakkende en voor iedereen aanvaardbare naam voor een auto te verzinnen. Misschien daarom die voorkeur voor cijfer-letter combinaties?

Toen de Studebaker Dictator vlak voor de tweede wereldoorlog uitkwam had hij een naam die menige Amerikaan schrik aanjoeg. Midden in de piek van het fascisme in Europa zag zijn tendentieuze naam er niet naar uit dat dit een groot succes ging worden. Toentertijd verdedigde het merk zich door te verzekeren dat het hier ging om het opleggen van haar visie aan andere merken, om de norm te zetten, zogezegd. De stommiteit is legendarisch geworden……..

Geen enkel probleem op Amerikaanse bodem voor de AMC Matador. Maar in de Spaanssprekende landen komt deze naam er niet zo makkelijk doorheen. Vooral op Porto Rico betekent de term "matador" (niet te verwarren met torrero, die bij het stierengevecht hoort) in de eerste plaats "moordenaar".

De Kia Borrego was een 4x4, bestemd voor de Amerikaanse markt, en werd gepresenteerd op de Salon van Detroit in 2008. Maar voor de Spaanstalige gemeenschap klonk Borrego niet echt aantrekkelijk. De naam betekent "lammetje", maar ook stommeling. Iets sterker dus dan ons "schaap".

Ford lanceerde de Probe in 1988, op basis van een Mazda. De naam had de sportieve kant van het model moeten benadrukken, door te verwijzen naar de verovering van de ruimte. Maar het woord, dat "sonde" betekent, kan ook doen denken aan de sondes die in de medische wetenschap vooral op en in bepaalde plaatsen gebruikt worden. De grappen lieten niet lang op zich wachten.

De Opel Ascona, hier in rallyuitvoering, kreeg in Portugal een totaal andere naam: Opel 1604.
Waarom? Simpel, want zijn naam werd als weinig aantrekkelijk beoordeeld. Hij lag te dicht bij het woord "cona", een woord waar weinig hoffelijke kringen een lid van de vrouwelijke sekse mee plegen uit te schelden. Dit verhinderde de Ascona overigens niet om van 1970 tot 1989 verkocht te worden.

De Mazda Laputa is een van de beroemdste missers op het gebied van autonamen. Hij werd in Japan uitgebracht, maar bracht het ook tot Zuid-Amerika, waar zijn naam een zekere rem op de verkoop betekende. Ik vermoed dat vertalen niet hoeft…..
Ter verdediging van de Japanse ontwerper moet ik opmerken dat hij bij hoog en bij laag verzekerde dat hij de naam uit "Gullivers Reizen" had opgeduikeld. Laputa is de naam van een van de denkbeeldige eilanden in het beroemde werk van Jonathan Swift.

In 1971 bracht Ford een kleine sportieve compact-car uit met de naam Pinto, een verwijzing naar het Indiaanse bonte paard, om de beroemde Mustang een wat bescheidener zusje te geven. De naam deed het niet echt goed in Zuid-Amerika, met name in Brazilië. Want daar betekent Pinto een te klein mannelijk lid…… Het paardje stak ook niet zo best in elkaar. Een grote ontwerpfout van de benzinetank, die de auto in de hens kon laten vliegen vervolmaakte een gedenkwaardige misser.

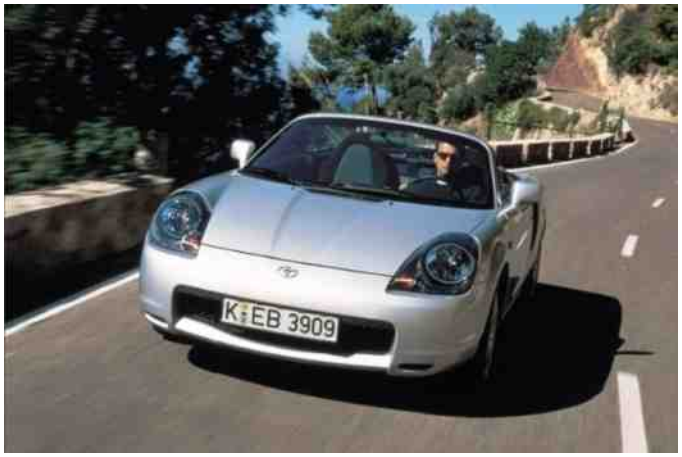
De Mitsubishi Pajero is een zinnebeeldig model van dit Japanse merk, symbool van robuustheid, van ontsnapping aan het gewone dagelijkse leven, van sportieve prestaties. Vele rally-successen, met name in Parijs-Dakar, illustreren dit. Maar voor de Spaanssprekenden is het geen verkoopargument, omdat het een toespeling op masturbatie inhoudt. Voor deze markt is hij dus speciaal hernoemd tot Montero.
Pffffff…..

Bij BMW krijgen de elektrische modellen de letter i en een cijfer. De supercar uit 2014 heette dus i8.
Tot zover geen probleem. Behalve in het Engels, waar I eight in klank een beetje te dicht ligt bij I hate!!
Toch soms moeilijk, zo'n cijfer-lettercombinatie

De Fiat Ritmo. Ritmo doet denken aan salsa, heupwiegen, Cubaanse barretjes en lessen in de Andalusische flamenco, niet waar? Maar u moet weten dat in het Engels de term verwijst naar menstruatie. Op de Angelsaksische markt heet de Fiat Ritmo dus Fiat Strada. Temeer daar in de Verenigde Staten het merk Ritmo al in gebruik was voor maandverband…

Broodje-aap verhaal of echt gebeurd, de anekdote van de introductie van de Chevrolet Nova in Latijns-Amerika gaat al generaties lang mee. De Amerikanen zouden te laat begrepen hebben wat de naam van hun model voor vele Spaanssprekende automobilisten aan associaties opriep. Nova klinkt wel lekker nieuw, maar kan ook geleze worden als “no va”, ofwel: rijdt niet.
Dus werd het in 1969 de Chevy om het imago weer wat op te krikken.

De Renault Koleos is maar matig succesvol. Zijn wat onbeholpen uitstraling komt hem niet ten goede, terwijl de modernere SUV’s en crossovers de markt overspoelen. In Griekenland is het nog veel erger; daar zijn al heel wat vertalingen verschenen. Sommigen zeggen dat het van het Latijnse “coleus” komt, ofwel “klootzak”. Mis! In het oud-Grieks betekent “koleos” schede, etui, foedraal of hoes. Is Renault daarmee gered? Ho, ho, niet zo haastig. De eerste betekenis heeft ook een modern derivaat, namelijk de vagina. Het was wel niet de bedoeling, maar…..



Fitta was de naam die Honda wilde meegeven aan de Europese versie van zijn nieuwe compacte Berline, de Fit. Het Japanse merk kwam er gelukkig al gauw achter dat Fitta in de Scandinavische landen wel eens slecht zou kunnen vallen, waar fitta een plat woord is voor vrouwelijk geslachtsdeel.
“Koop een Honda Vulva” zou een wat moeizame slagzin opgeleverd hebben!
Dus werd het in 2001 de Honda Jazz, een naam die ze nu al tot in de derde generatie van 2015 (zie foto) draagt en waarmee Honda in het klassement van de zuinigste auto’s zit.

Moeilijk, moeilijk om in deze tijden van wereldwijde standaardisering een kleurrijke benaming in alle talen te vinden. Audi was ook weer onderwerp van alle gesprekken met de benaming van zijn recente hybrides. “Tron” geeft een model iets futuristisch mee, en een e ervoor verwijst naar een elektrisch model (Citroën doet dat ook met e-Méhari). Maar de combinatie doet het niet zo goed in het Frans. De Engelse en Duitse pers waren er als de kippen bij om de lezers op de hoogte te brengen van de betekenis van het Franse woord étron. De Audi A3 e-tron, de benaming van deze hybride, is dus een A3 van stront, concludeerden de verslaggevers van onze oosterburen. Auuuw!

Toyota heeft uiteindelijk de smet weggepoetst, maar het was te laat om een weinig flatteuze reputatie te vermijden. De sportieve cabrio MR2 werd in 1990 speciaal voor de Franse markt omgedoopt tot MR, 6 jaar na het verschijnen van de eerste generatie. MRdeux, wat slordig uitgesproken als “merde” (poep) deed het in de reclame niet zo goed! Denk je maar eens in, op de tweedehands markt: bent u geïnteresseerd in mijn poep? Die is in prima staat, als nieuw!

Het is een van de beroemdste auto's uit de geschiedenis van Fiat, de Europese wagen van het jaar 1984. Maar in Finland zou het besturen van een Fiat Uno je behoorlijk wat spot opleveren. In het Bargoens betekent het daar "idioot"!

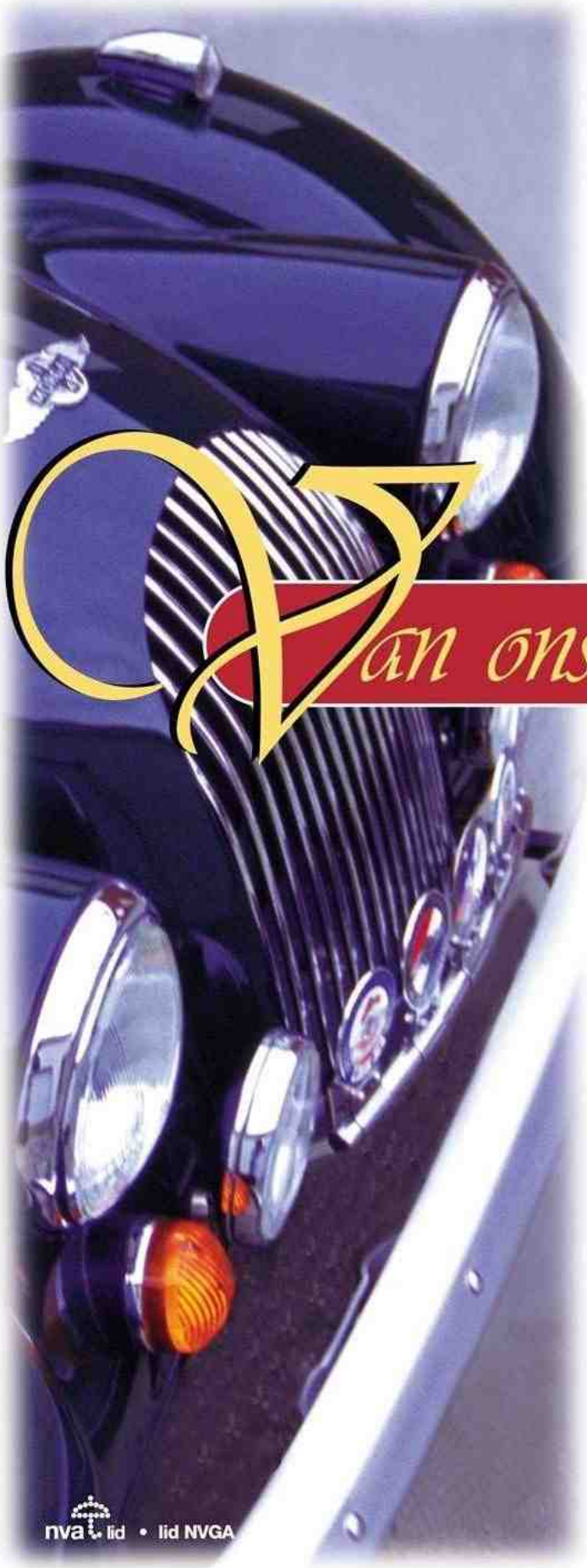
De Buick LaCrosse is een grote berline, bestemd voor de Amerikaanse markt. In Amerika is de lacrosse, zoals de liefhebbers van Amerikaanse series wel weten, een beroemde universitaire sport, maar in Canada, in Quebec, staat la crosse voor fraude of masturbatie. Vandaar dat de LaCrosse in Canada verkocht wordt als de Buick Allure. Klinkt een stuk beter, nietwaar?

Begin 21e eeuw besloot Nissan op een voor hun nieuwe markt in Japan te infiltreren, de mini-stadsautootjes, tot dan toe het domein van Isuzu en Suzuki.
De Moco was trouwens gewoon een Suzuki MR Wagon, een heel klein beetje gewijzigd. De Moco werd op de salon van Tokio uitgebracht, maar is nooit op de Spaanse markt terechtgekomen. En het is duidelijk waarom! Moco betekent in het Spaans "snottebel". Je moet er maar een neus voor hebben…..

De Audi Q3 is een premium-SUV, aan de top van de modellenreeks van het Duitse merk. Hij past goed bij de modelnamen van de laatste jaren, de Q5 en de Q7. Maar in sommige landen kan zijn naam tot verwarring leiden. In Spanje wordt het uitgesproken als "cu-tres", en dat betekent sjofel, vuil, armzalig. Niet bepaald passend bij het imago dat Audi koestert. Nee, cijfer-lettercombinaties zijn ook niet alles!

Omdat ze er nu al maanden mee gepest worden gaat de nieuwe Tata een andere naam krijgen. Het Indiase merk had gekozen voor Zica, een samentrekking van "zippy car", en had een grote promotiecampagne opgezet met en rond Lionel Messi, wereldvoetbalster. Maar de komst van het Zika-virus, met name in Zuid-Amerika, door de Wereld Gezondheids Organisatie geklasseerd als uiterst bedreigend voor de volksgezondheid, heeft alles door elkaar gegooid. Een naam die geassocieerd wordt met een wereldepidemie kan je niet dragen.

Uit: l'Internaute 25 februari 2016. **Vertaling: OttHW**



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

Sandd
Port betaald
Port payé

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

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

info@panhard.nl