PANHARD AUTOMOBIELCLUB NEDERLAND

PANHARD KOERIER

№ 190 Jr 49, 1 * 3 * 2017

- Bmwhard
- Wolf
- Scribouillard
- Strip
- 24CT circuit
- Paard en Lada
- MC Historique
- En de rest

COLOFON

Panhard Automobielclub Nederland
Lid van Fédération des Clubs Panhard&Levassor; FEHAC
www.panhardclub.nl
www.facebook.com/panhard-club.nl
CONTRIBUTIE: € 52,50 p.jaar + eenmalig € 15,00 inschrijfgeld. Binnen NL incasso verplicht! Bij incasso € 2,50 korting
Iban:NL93RABO015.77.52.488
Bic:RABONL2U
Lidmaatschap opzeggen vóór 1 december bij de secretaris
VOORZITTER:
André Ros,Rijn en Schiekade 3
2311 AJ Leiden
T. 071-5124578
president@panhardclub.nl
SECRETARIS:
Pascal van Wieringen,
Sprengenberg 40
3825 GB Amersfoort
T. 06 48180881
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 Automobiel Club NL
REDACTIELEDEN:
Frans van Thor
Frank van Nieuwkerk,
Jaap Margry,
Boyo Teulings,
Cees Visser, red. buitenland
redactie@panhardclub.nl
HOOFDREDACTIE:
Henk Ottevangers
T. 0650234086
hoofdredacteur@panhardclub.nl
ADVERTENTIES: hoofdredactie
DRUK: Editoo Arnhem

Van de Voorzitter

Tijdens de goedbezochte ALV van 17 februari jl verliep de overdracht van vertrekkend voorzitter Peter Drijver en secretaris Joep Hocks naar de nieuwe bestuursleden soepel. Met een hartelijk applaus en zeer verdiende woorden van waardering voor de tijd en moeite die Peter en Joep respectievelijk 5 en 8 jaar in het bestuur van de club hebben gestoken, maakten ze plaats voor Pascal van Wieringen en ondergetekende. Een bestuurswissel is altijd even wennen… zowel voor de leden als voor de nieuwe bestuursleden. Een goede start is het feit dat Peter van Eeden, Wim Boers (sinds 1982!) en Henk Ottevangers hun huidige taken binnen het bestuur willen voortzetten.
Niet de bestuurswissel echter, maar het jaaroverzicht door Peter Drijver was het hoogtepunt van de ALV. 2016 is een fantastisch Panhard-jaar geweest, met goed bezochte ritten, geanimeerde praatavonden, en memorabele hoogtepunten als de Hannibal-tour, RIPL Italië en 100-jaar Panhard in Compiègne met veel Nederlandse deelnemers!
Zo groots en meeslepend zal het komende jaar niet worden. En met reden: in 2018 bestaat onze club 50 jaar. Bovendien wordt dan ook het RIPL in Nederland georganiseerd! De voorbereidingen voor dit feestjaar zijn al begonnen…
Voor het komende jaar staan vier interessante praatavonden op het programma, de voorjaarsrit op 23 april gaat door Zeeland en de najaarsrit vindt plaats in de Betuwe. Mooie plekken, leuke mensen met leuke en vaak ook mooie auto's. Bent u ook blij dat het seizoen weer begint deze maand? Wij hebben er zin in… **André Ros**

Van de Redactie

Een nieuwe lente, en een nieuw geluid.
De PAN heeft een nieuwe voorzitter en secretaris.
Elders in dit blad vindt u daar meer over, in een verslag van de ALV van 17 februari. Bovendien heeft onze kersverse voorzitter al een Presidentieel Woord afgescheiden, dat u hierboven vindt, en waarin dat nieuwe geluid ook al doorklinkt.
De redactie heeft haar best gedaan ook nu weer een lezenswaardig blad samen te stellen. Er staan nogal wat artikelen in de laatste tijd over hybride Panhards. Ook nu weer 2 stuks.
Als u ook nog leuke verhalen kent, stuur ze in! U kent de drie dingen waar een hoofdredacteur dol op is: K, K en K **Henk Ottevangers**

Agenda

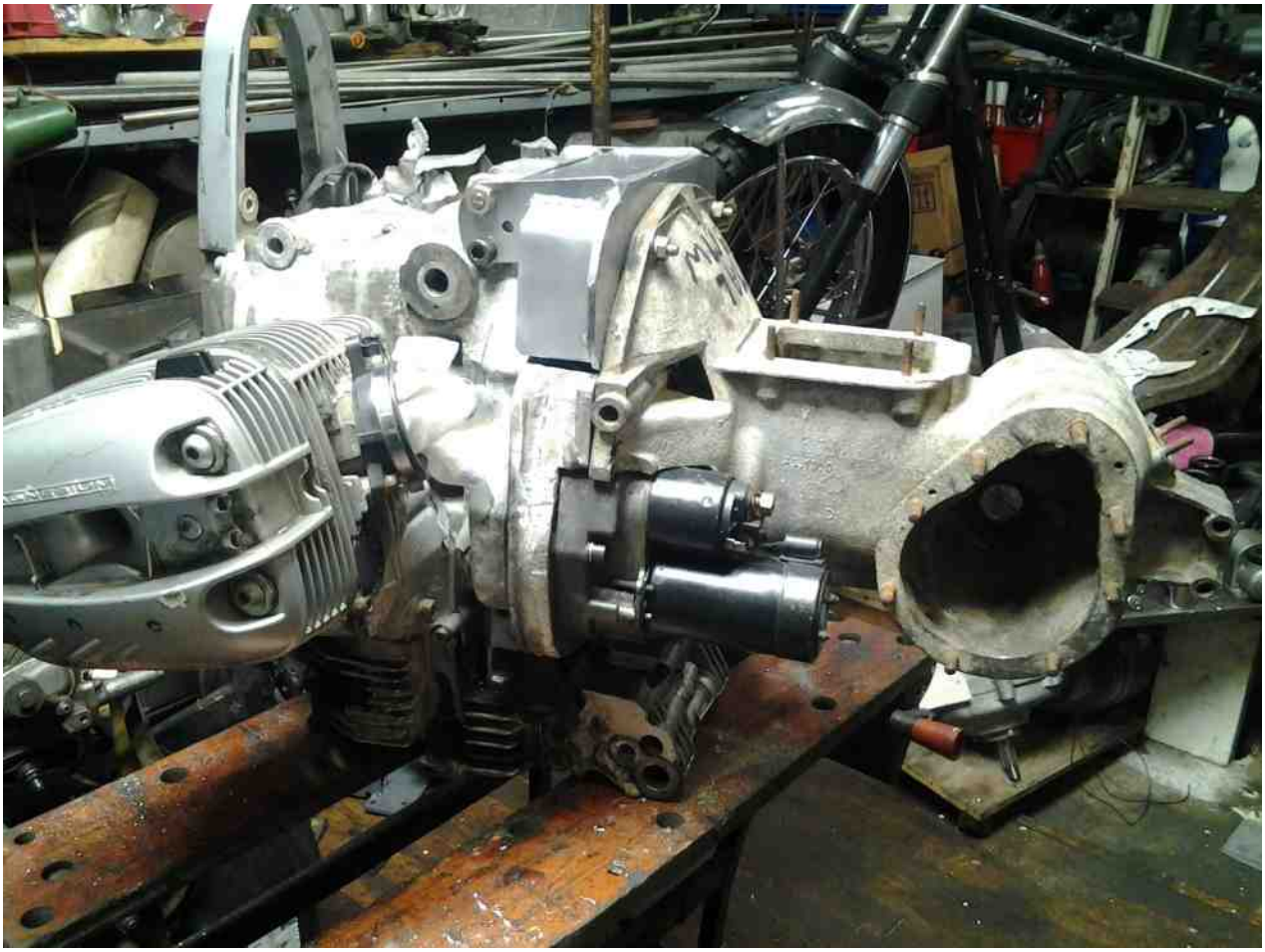
** **3-5 maart 2017 Antwerpen(B)**
Antwerp Classic Salon
www.siha.de
** **11,12 maart 2017 Reims(F)**
Oldtimerbeurs
www.2ce-salons-reims.com
** **17 maart 2017 Veenendaal**
Praatavond Forté
www.panhardclub.nl
** **5-9 april 2017 Essen(D)**
Techno Classica
www.siha.de
** **23 april 2017 Culemborg**
Bloesemrit
www.hacc.nl
** **6,7 mei 2017 Vijfhuizen**
Citromobile Expo Haarlemmermeer
www.citromobile.nl
** **2-5 juni 2017 Bamberg/Erlangen**
RIPL
www.panhard-club-deutschland.org
** **16 juni 2017 Veenendaal**
Praatavond Tatra
www.panhardclub.nl

Inhoud

Van de voorzitter	2
Van de redactie	2
Colofon	2
Agenda	2
Inhoud	2
Bmwhard	3,4
Wolf in schaapskleren	5-8
Pennenlikker	9,10
Antwerpen	10
Lada en paard	11
Strip	12
ALV	13
24 CT op circuit	14-17
Groeten uit	18
Kroniek	19
MC Historique	20
Scribouillard	21,22

Karaktermoord of Geniaal? Een Bmwhard

Van horen zeggen heb ik vernomen dat er geëxperimenteerd wordt met een Z1, d.w.z. deze koets krijgt een donorhart, maar wel een van een vreemd soort, n.l. een 1100cc boxermotor van een BMW fiets met meer dan 100 pk vermogen, en olie gekoeld.
Is dat geniaal of karaktermoord? Feit is dat dit experiment door een van onze meest getalenteerde techneuten wordt uitgevoerd, n.l. onze Jelle Bethlehem.
Hij doet dit in opdracht van Joost van Noorden, dus in geval van karaktermoord is hij medeplichtig!
Maar alle gekheid op een stokje, het is een grandioos stukje techniek.
Nu hebben we dus na onze 24E met elektromotor, binnenkort ook een Dyna met een Fluistermotor.
Fvt



Jelle gaf hierop het volgende commentaar:

Beste redactie
Ik heb een Panhard vliegwiel gebruikt, hierin op een grotere steekcirkel gaten geboord welke overeen komen met de gaten in de bmw krukas. Dit komt goed uit ; het gat gaat precies langs de pasrand.
Om het vliegwiel te centreren een verloop ring gemaakt.
Omdat de startmotor aan de bakzijde zit, de starterkrans aan de andere kant van het vliegwiel gemonteerd, de diameter wat kleiner, naar de maat van het BMW-carterhuis. De startmotor zit gemonteerd op het tussen stuk wat ik weer monteerde aan de niet meer gebruikte startmotormontage boutgaten.

Het hoofdaslager; hiervoor boorde ik een gat middenin de krukas. Ik wilde hiervoor niet het hele blok demonteren, dus ik maakte een boorgeleider welke op de centreerrand van de krukas past en met 2 lange bouten m 11x 1.5 vastgebout zit. Lager busje gemaakt. De bak op hoogte vanaf vliegwiel gesteld. De hoofdas in de drukgroep gesteld.

Bevestigingspunten op het BMW-carter en Panhard bak dmv tussenstuk aan elkaar gezet. Toen moest er nog en stuk uit het versnellingsbakhuis; dat is met een plasmasnijder zo klaar.

Groet Jelle

En nog een naschrift

Beste redactie

Omdat de BMW-dynamo in het midden zit, en vrij hoog, ga ik deze nog verplaatsen,naar rechts boven de cilinder, zoals bij Panhard.

Het BMW-blok is ook oliegekoeld, dus met een grotere koeler komt het met de warmteontwikkeling wel goed; mischien ook een voor de verwarming.

Er moeten bij de plaatsing in de auto nog wat kleinigheden opgelost worden maar het begin is er. Het blok is niet zwaarder, maar wel sterker: 106 pk 120nm.

Groet Jelle

En nu maar afwachten tot alles in de Z1 zit, en er dan mee rijden. Hopelijk is de bak bestand tegen die 120 nm. Maar ook daar heeft Jelle alle vertrouwen in, getuige dit postscriptum na een vraagje van mij dienaangaande:

Beste Henk

Hoezo heeft de bak een slechte reputatie.

Ik denk dat er door onkunde veel stukgemaakt wordt. Bijna alle lagers kan je met chims afstellen; is een dag werk als je kunde en spullen hebt. Als je wat anders hoort, geloof het niet. Nieuwe olie en bougies heet tegenwoordig al gereviseerd.

Als de panhard met 50pk 130 haalt heeft ie niet meer nodig en blijft de belasting op de tandwielen hetzelfde. Nu kan je met het BMW-blok langdurig meer toeren maken (zonder dat het pijn doet) als je harder gaat rijden gaat ook het toerental van de bak omhoog meer lucht weerstand meer vermogen.

Alles hangt af van de rechter voet.

Ik ga een geavanceerd smeermiddel toepassen.

Groet Jelle

DE WOLF IN SCHAAPSKLEREN

Tekst: Daniel Bavis
Foto's: Bruce Holder
Bron: Retrocars augustus 2013

Als u Retro Cars leest – en dat doet u kennelijk, want dat is dat gekleurde papieren ding in uw handen – dan is de kans groot dat u wel eens van Andy Saunders hebt gehoord. Maar zo niet, dan komt hier een klein geschiedenislesje:
Andy is een man die, simpel gezegd, coole karren construeert. Een man die weet wat hij wil, een eenling die zich een eigen hoekje heeft geschapen op het toneel van de custom cars, en dat al sinds mensenheugenis. Daar zit hij niet voor de roem of het geld; hij bouwt er de wagens die hij wil bouwen omdat hij ze wil bouwen. Hij heeft vele talenten en heeft meer herkenbare wagens geschapen dan u misschien zou denken. De 2CV Picasso, dat lukrake veelkleurige asymmetrische Citroëngeval waar een 1:48 schaalmodel van is gemaakt, en een ontelbaar stel krantenartikelen? Dat was hij! "Flat Out", die afgezaagde Fiat 126 die nog geen

55 cm hoog is en het wereldrecord laagste auto's bezit? Idem dito. "All Ego", die Allegro cabrio die een parodie moest zijn op al die opgepimpte wagens? "Mentley Insane", de Bentley Mulsanne met afgezaagd dak die verkocht is aan Chris Evans? "Saline Warrior", de Reliant Rialto die voor de zoutvlakten van Bonneville werd omgebouwd? Allemaal meesterstukken die vanuit Andy's brein werden doorgegeven naar zijn lasapparaat.. Dit is een man met visie. En wat u hier ziet is Andy's grootse terugkeer naar de schijnwerpers, de kroon op zijn laatste garage-avonturen: een fusie van Frans erfgoed en moderne techniek, waarin klassieke schoonheid gecombineerd wordt met racewagenprestaties. Het heeft iets van een wolf in schaapskleren, maar dan op autogebied. Wat heet, het is de ultieme wolf!

De Panhard PL17 is nu niet direct iets wat je een gewone wagen zou noemen. De wagen werd gebouwd tussen 1959 en 1965 en was een gestroomlijnd dametje met kikkerogen, chromen wenkbrauwen, 6 zitplaatsen en een pruttelend 2-cilinder boxertje onder de gewelfde motorkap (tenminste, op het moment dat ze de Panhard & Levassor fabriek verliet). Dit 848 cc motortje werkte prima met de lichtgewicht PL17, goed genoeg om in de Rally Monte Carlo van 1961 1e, 2e en 3e te worden. Maar een poppoppend keukenmachientje met minder inhoud dan een fles Coke is in de 21e eeuw wat minder relevant, en met het gegeven dat de wagen beschikt over rallybloed, wel, dan is het toch logisch dat je er een redelijk moderne racewagen onder schuift, niet waar? Ongetwijfeld hebt u al gezien dat Andy's Panhard er nogal bedaard uitziet, en met uitzondering van de rallybanden en vergrootte luchtinlaat in zijn snuit in alle opzichten lijkt op zo'n glanzende klassieker op een Concours d'Élégance. Maar laat u niet misleiden door dit vriendelijk voorkomen, onder het minzame gezicht klopt een vurig duister hart.. De motor, ophanging en remmen komen rechtstreeks uit een Citroën Saxo VTS. En niet zomaar een VTS, maar een speciaal geprepareerd haarscherp reagerend geval van 180 pk. We hadden het niet voor niets over een wolf in schaapskleren, nietwaar….?

Het verhaal over deze lichte, zonnige Panhard begint op een donkere plaats. Andy's vader overleed helaas een paar jaar geleden aan leukemie, en Andy's reflex, als seriewagenombouwer, was om ter ere van zijn vader een auto om te bouwen – een 3.0 liter Capri van het slag waar Saunders senior mee placht te rommelen. Het was een moeizame herbouw, maar het was eigenlijk niet dat wat Andy werkelijk wilde bouwen. Om heel eerlijk te zijn: hij had er eigenlijk de pest aan.

En terwijl hij, bezwaard door verdriet, zijn volgende stap zat te overwegen, stuurde een suggestie van zijn zus hem naar de Panhard. "Ze zocht me op met een exemplaar van Classic Car Mart", vertelt Andy, "en daar stond die mooie kleine PL17 in. Zodra ik die zag wist ik dat ik er zo-eentje moest hebben". Een telefoontje naar de verkoper leerde dat de wagen al verkocht was, maar er was er nóg een, alleen zonder motor en versnellingsbak. De gemiddelde koper zou hier waarschijnlijk zijn afgehaakt,

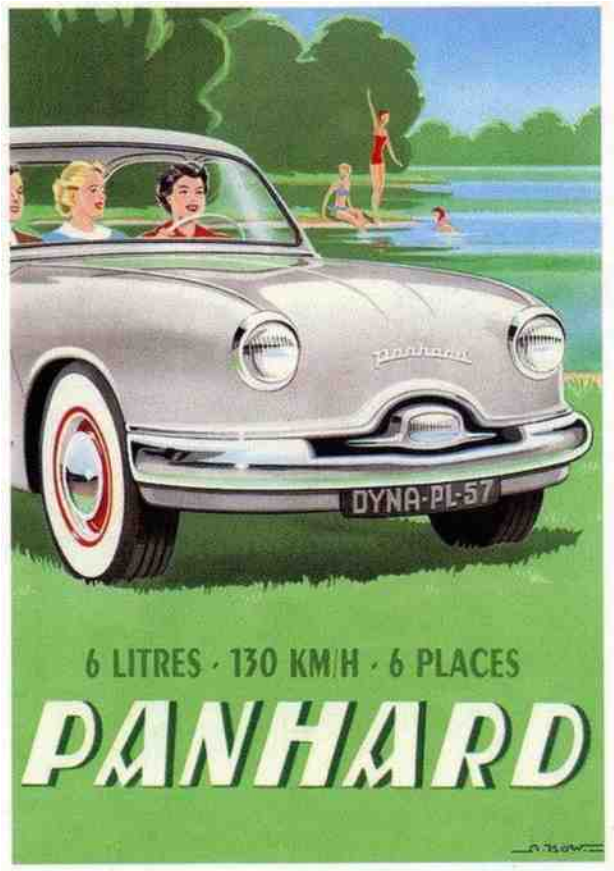
maar Andy is geen gemiddelde koper…..
“Ik wist dat dit het was wat ik wilde, dus ik deed meteen daar de koop”, grijnst hij. De volgende beslissing betrof de keuze voor wat er onder de motorkap moest komen. “Ik wilde geen standaard 2CV-motor; het moest er eentje worden met wat moderne power erin. Een beetje zijdelings denken was nodig. Gegeven het feit dat Citroën in 1974 Panhard uitkocht leek het me wel voor de hand te liggen dat er een modernige Citroën motor in moest komen, een soort evolutie van het merk; de motor die Panhard er zelf in gezet zou hebben als ze de kans gekregen hadden”. Beetje zijdelings denken, inderdaad. Andy poneerde wat ideeën bij vrienden en collega’s, en de algemene indruk was dat het een Saxo VTS moest worden – relatief veel voorkomend, spotgoedkoop, redelijk pittig en, het belangrijkst, behoorlijk bescheiden van afmeting. (De PL17 is niet direct een erg grote kar!).
“Ik keek wat rond, inspecteerde er een paar, want er zijn er wel een stel in omloop”, zo herinnert Andy zich, “tot ik op een dag aanliep tegen een exemplaar dat voor de racerij geprepareerd was. De eigenaar had een slordige £ 4000 aan de motor en de bediening uitgegeven – binnen zat maar één stoel en een rolkooi, maar onder de motorkap zat allerlei moois; Newman nokkenas, Raceland spruitstuk en inlaat, gepolijste gasklephuizen, heel de santekraam. Ik keek naar de hoofdoorzaak van 180 pk! En die knul wist precies wat hij moest doen om het nog sneller te maken: een Peugeot 106 1.4 XSI versnellingsbak, Spax PSX verstelbare schokdempers, 306 GTI remmen. Dat ding was snél!! Bloedstollend snel. En de bediening was als een droom. Ik spoot ermee naar huis, en daar begon ik hem in stukjes te scheuren…..”
Terwijl Andy de motor eruit sloopte en nadacht over hoe die het zou doen in een vroeg 60-er jaren kikkerogig ruimteschip werd het panhard-casco naar Paul Colman van Coltech Classics gestuurd om het tientallen jaren-oude plaatwerk weer in de oorspronkelijke staat te brengen. De basisstructuur was goed, en hij was al snel weer terug in de Saunders-garage, klaar voor de transformatie.
Het is u misschien opgevallen dat deze ombouw een beetje anders is dan de traditionele Andy Saunders manier. De Picasso 2CV, de Hummer-achtige Suzuki Wagon-R, de “Claustrophobia” mini van maar 85 cm hoog, dat zijn allemaal dingen die er compleet idioot uitzien. Zijn fotoboek is een optocht van custom-cars met nogal in het oog springende kenmerken. Dus waarom maak je dan een “sleeper” (slaper, auto die er standaard uitziet maar onnoemelijk veel meer kan – OttHW), waarom laat je die Panhard er gewoon uitzien? “Het is zo’n merkwaardig gevormde auto!”, lacht Andy, “en niemand weet toch al wat voor eentje het is, dus ik hoef hem niet gek te maken. Hij is al gek genoeg van zichzelf. De enige echte verandering die ik aan de buitenkant heb aangebracht is de luchtinlaat. Op de bumper zit normaal gesproken een grote ovale nummerplaat, maar die hebben we opengezaagd om de motor meer koeling te kunnen geven. Je moet wel bedenken dat deze apparaten, toen ze nieuw waren, £ 3 meer kostten dan een Jaguar MKII, en waarom zou iemand een gekke kleine Fransman kopen met een tweetakt tweecilinder (ook hij maakt de klassieke fout – OttHW) erin als je in plaats daarvan ook al dat hout en leer kon kopen?! Dan moest je wel écht een PL17 willen!. Ze werden alleen aan excentriekelingen verkocht”.

Wel, dat klinkt logisch. “Dus ik heb een motorophanging in elkaar gefabriekt, en toevallig paste alles precies”, vervolgt Andy. “Ik heb ook heel wat gekannibaliseerd van de donor-Saxo, de ophanging, de remmen, wat ik maar kon gebruiken. Er zit veel constructiewerk, trial&error en, alweer, zijdelings denken in, maar uiteindelijk kwam het allemaal toch prima voor elkaar. En dan die eerste rit – dat was ongelofelijk! Ik reed ermee naar Brighton, op een zondagmiddag, en eerlijk, ik heb nog nooit zoveel lol in een auto gehad! De inlaatbrul is geweldig, verslavend. Terwijl ik ermee aan het rijden was kwam ik bij een stoplicht. De knaap in de auto naast mij, met Franse nummerborden, kwam eruit rennen naar mij toe, wild gebarend en stomverwonderd. Hij wist duidelijk wat voor auto het was, en dat die helemaal niet zo snel behoorde te zijn. Er was een taalbarrière omdat ik geen Frans sprak en hij geen Engels, maar we hadden toch een gemeenschappelijke band. Hij wist dat het iets heel bijzonders was”. Bescheiden als hij is zal Andy niet snel opscheppen over zijn creaties, maar deze woorden zijn wel waar: de Panhard is iets speciaals. Hij zit vol maatwerksnufjes die alleen maar op kunnen komen in het brein van iemand die het geluk heeft dat hij het streven naar zijn doel kan combineren met een rijke ervaring uit de maatwerkwereld.
Neem de wielen bijvoorbeeld: dat zijn stalen 15” velgen van Peugeot. De meeste mannen hebben er geen moeite mee om met naaf adaptors of wat je maar hebt zo’n beetje elk soort wiel op elke auto te krijgen, binnen redelijke grenzen. Maar de PL 17 heeft van huis uit wielen zonder midden – het midden van elk wiel is een remtrommel met koelribben, waar een stalen velg omheen gemonteerd zit. Om deze constructie om te werken naar een constellatie met de Saxo-remmen is een behoorlijke hoeveelheid ingenieursvernuft nodig.
En kijk eens naar het interieur. Dat is bewerkt met drie soorten vinyl, van een bijna leerachtig oppervlak tot een ruw korrelig effect waarin het boerse interieur doorklinkt waarmee een Franse wagen uit de 60-er jaren uitgerust zou zijn

geweest.. Het stikwerk en de blauwe accenten zijn ook slim uitgedacht – de achterbank is minder gedetailleerd om hem bijna onzichtbaar te maken; het raceautokarakter van de donor-Saxo wordt hierdoor doorgegeven daar de Panhard, van een afstandje, een rally-tweezitter lijkt te zijn. Op dezelfde manier is het dashboard (waar oorspronkelijk een prachtige snelheidsmeter zat die Andy had willen behouden, maar helaas niet aan de praat kreeg) gebaseerd op dingen, gesloopt uit een Fiat Punto, die zo bewerkt zijn dat ze van buitenaf nauwelijks zichtbaar zijn. Op grond van dit soort details die het sleeper-imago overstijgen is dit toch weer een echte Andy Saunders auto, die naadloos in het fotoboek past.
Maar, met deze prachtige prestatie op zak, wat nu? Met wat voor wild project gaat hij nu zijn dagen vullen? Wel, we kunnen dit zien als zijn éénnalaatste werk. Het Saunders-testament heeft zijn laatste hoofdstuk bereikt.

"Deze Panhard vind ik heel leuk om mee te rijden", zegt Andy, "en ik ben heel tevreden met de wijze waarop hij eruit ziet, maar deze auto en mijn Tempo Matador hebben mij door een moeilijke periode van mijn leven geleid, en dat was genoeg.
"Na het overlijden van mijn vader schreef ik een boek over omgaan met rouw, wat u kunt kopen op myfathers.death.com – en de opbrengst gaat naar de NHS. En nu bouw ik dus nog aan één wagen, mijn ultieme wagen. Het is een Cord 810, je weet wel, dat schitterende model met slaapogen in de spatborden. Toen ik een kind was gaf mijn vader me een boek dat heette "Hesperus was een auto", en zodra ik deze Cord zag wist ik dat die mijn Hesperus (Hesperus is de god van de avondster – OttHW) was". Andy kocht de Cord als een wrak van £ 500,=, en heeft er tot dusverre 4500 uur in zitten met een dakverlaging van 8 cm, waarmee hij er een coupé van maakte, en de inbouw van een 500 pk Cadillac-motor uit de States. "Ik kan zonder een zweem van twijfel zeggen dat dit de beste auto wordt die ik ooit gebouwd heb", glimlacht Andy. Hij klinkt gelaten, maar toch wel een beetje grappig. Hij is blij dat hij het einde nadert van zijn queeste. Hij heeft een heleboel unieke, wereldberoemde auto's gemaakt, en al zijn ervaring giet hij nu in zijn zwanenzang, zijn laatste optreden, zijn Hesperus.
En daarom is de Panhard te koop. Het is de auto die een legendarische autobouwer door moeilijke tijden heen loodste, en de bevrijding ervan zal hem helpen het licht aan het eind van de tunnel te bevechten. Als u een uniek stuk automobiele maatwerkcultuur zoudt willen bezitten, neem dan contact op met Andy op andysaunderskustom@hotmail.com (geen idee of het ding nog te koop is, maar zet uw browser op andysaunders.net, en er komt in ieder geval een menigte mooie autoplaatjes op u af – OttHW). Wie de volgende verzorger van dit geestige, ondeugende, verrassende autootje ook moge zijn, hij wordt deelachtig aan een veel groter verhaal: van wanhoop, inspiratie, ellende, verlossing en gelukkig einde.
Vertaling en bewerking: OttHW

Een pennenlikker over Panhard (2)



De Dyna Z was al een veel regelmatiger verschijning op de weg dan de oude X uit mijn jeugd.

Ik was erg gesteld op de geprofileerde vorm van deze auto waarvan het eigen karakter me een beetje in de war bracht. Maar ik had mijn vader, die bij een autobedrijf werkte, horen zeggen dat je altijd spijt kreeg van de aanschaf. Trouwens, veel garages weigerden de auto in onderhoud te nemen: de schrik sloeg ze al om het hart bij het aanzien van de boxermotor die zenuwachtig steunend op zijn twee uitlaatpijpen waggelend stationair draaide.

Vanaf mijn 8e jaar verdiepte ik me in de Auto Journal waarin ik las dat deze voorwielaandrijver een buitengewoon goede wegligging had met een comfortabel interieur en een zeer zuinige motor.

Ik wist ook dat dat zijn wegligging er niet beter op geworden was toen de aluminium koets werd vervangen door een stalen carrosserie en dat hij niet altijd even betrouwbaar was als het er op aan kwam.

Mijn vader vertelde me dat één van zijn collega's zijn Dyna eens volledig had gedemonteerd om daarna een grondige revisie uit te voeren. Uiteindelijk hield hij een koektrommel vol moeren en bouten over waarvan hij niet wist wat er mee te doen!!

De Auto-Journal tegenover de Action Automobile

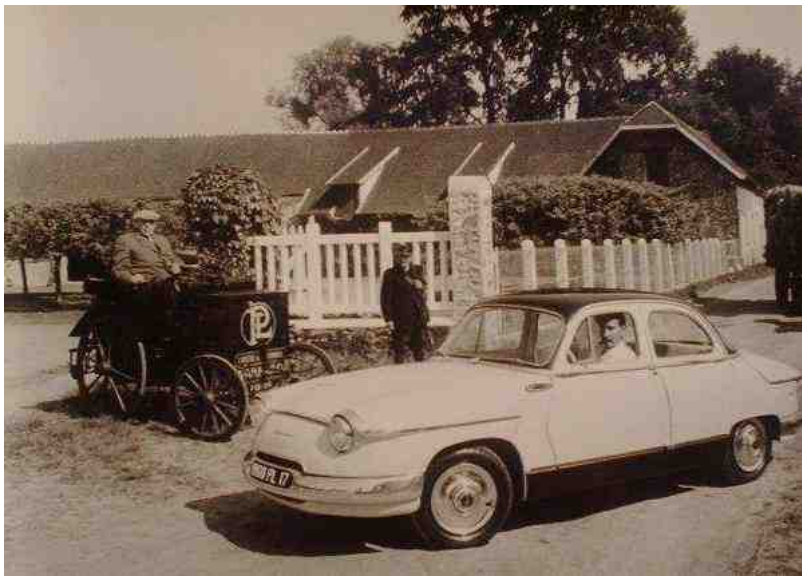
De Auto-Journal was mijn bijbel maar had een keiharde mening over de Panhard, waarvan dikwijls de mechanische onvolkomenheden en de gebrekkige fabrieksgarantie werden uitgemeten. De Action Automobile, die ik ook las, was de fabrikant meer toegenegen en verscheen regelmatig met foto's van de Panhard Z op de omslag. Ik herinner me met name het artikel "Een boortoren in hartje Parijs waaruit 1,9 miljoen liter benzine opwelt!!". Gepubliceerd in begin 1957 toen als gevolg van de Suez crises de benzine zwaar op rantsoen stond. Het taxibedrijf G7 beweerde dat de zuinigheid van de 1700 Panhards die ze besteld hadden per jaar een besparing zoud leveren van 1,9 miljoen liter. Dat was nog eens een goede reclame!!

Later begreep men dat de degelijkheid van de Panhards niet zo overweldigend was en dat talloze chauffeurs blij waren hun Panhard te kunnen vervangen door een Simca Ariane. De hoogdravende artikelen en recensies van de toeristische Action Automobile waren van een idiote welwillendheid vergeleken met die van de Auto Journal en de Automobile, die ik van mijn zakgeld kocht vanaf mijn tiende jaar, samen met het jongerenblad de Spirou.

Geweldig geluid

In 1959 , met de komst van de Panhard Tigre, in staat om 140 km/u te halen ondanks zijn motorinhoud van 850 cm3, begon mijn kinderlijke opvatting te veranderen over de Dyna Z, waarvan ik de overdreven uitvoering in twee kleuren lelijk vond, vooral met de bekleding van beige-gele kunststof die hem er goedkoop uit liet zien.

De jaargang 1961, uitgevoerd met veel eenvoudiger donker grijze kunststof en nieuwe stoelen in één kleur, bracht me weer terug bij het merk, te meer daar ik weg was van de DB die ik op het circuit van Charade had zien racen.



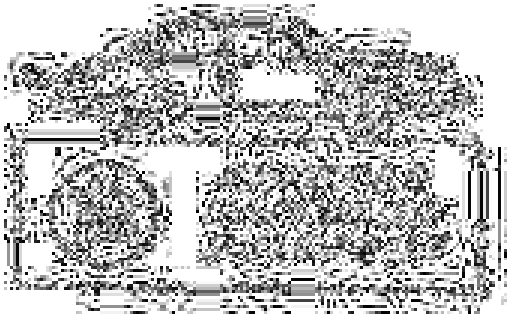
Op de leeftijd van 11 jaar zat ik eindelijk op de achterbank van een PL17 die toebehoorde aan een collega van mijn vader. Wat een wonderlijke sensatie! Ik was stom verbaasd om binnen zo weinig te horen van de motor die buiten zo lawaaiig was. Ik dacht dat het vreemde geluid dat ik hoorde werd voortgebracht door het klappertanden en het klakken van de tong van de bestuurder. Toen ik me voorover boog naar de bestuurder merkte ik pas dat het van de clignoteur afkomstig was. Wat een raar geluid!

De verschijning van de 24 CT in juli 1963 was een schok voor me. Ik begreep dat ik uiteindelijk van de Panhard zou gaan houden.

Zo gewenst leest u het vervolg in het komende nummer…..

Scribouillard

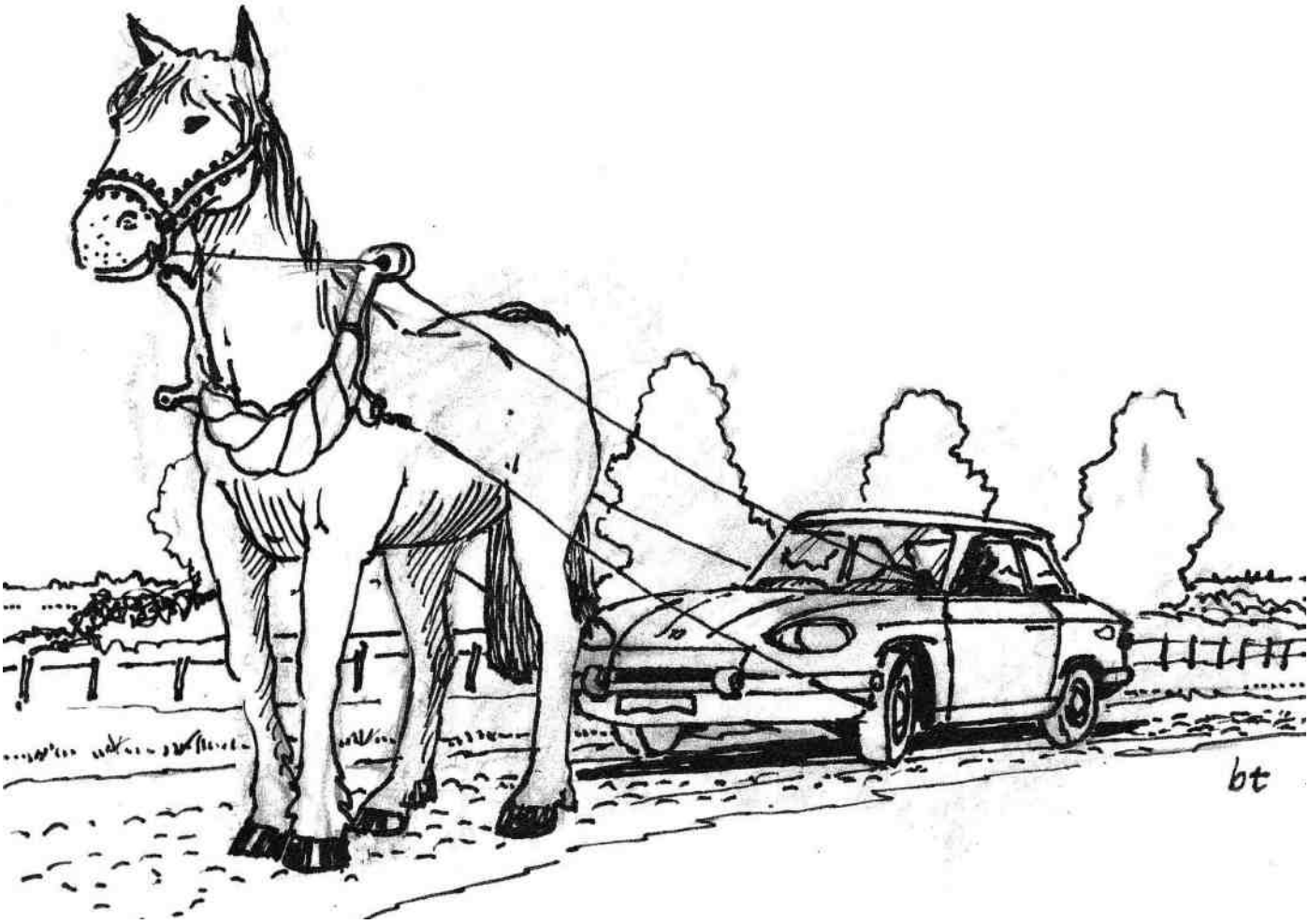
Vertaling: Cees Visser
Bewerking: OttHW



Beste Panhardvrienden,

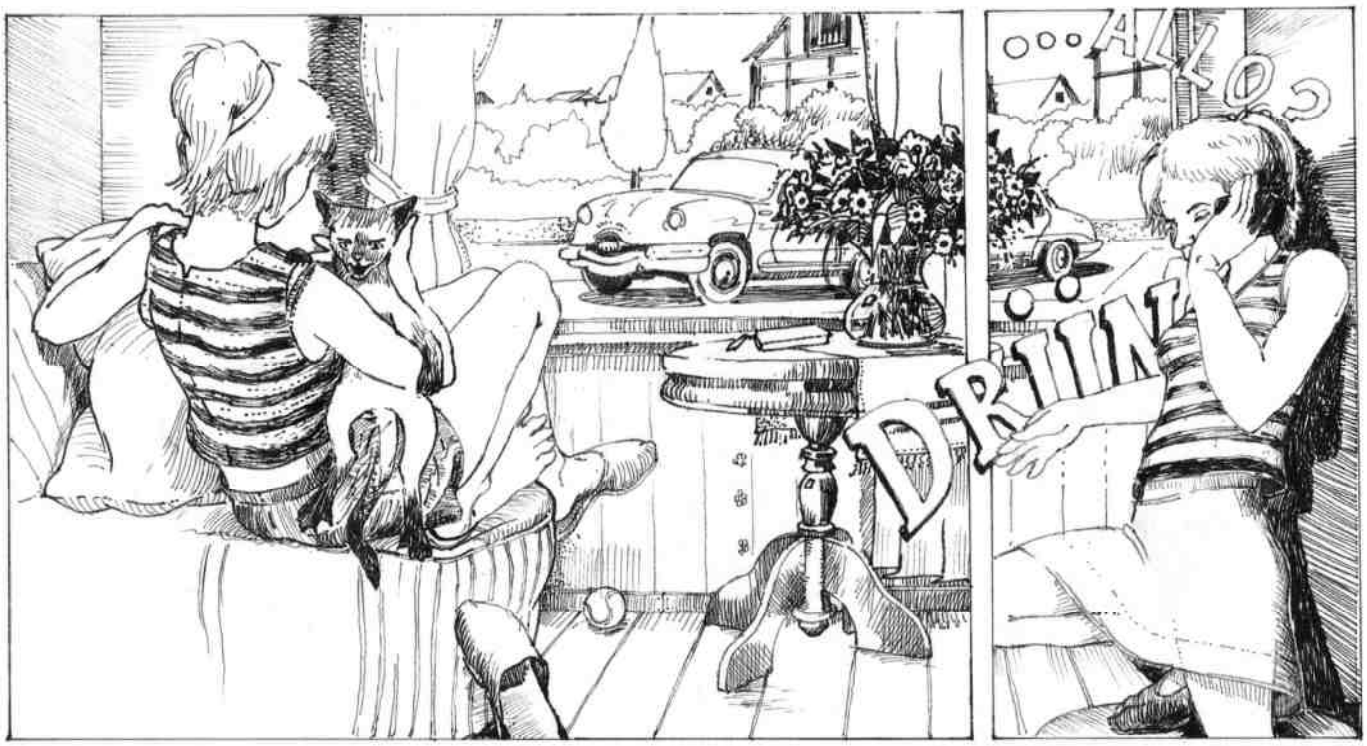
Van vrijdag 3 tot zondag 5 maart gaat in Antwerpen het Antwerp Classic Salon door.
Onze Amicale zal er vertegenwoordigd zijn met een “interactieve” stand vol verrassingen, onder leiding van Ernst Hufkens , waar wij u graag verwelkomen.
Meer details vindt op de website http://www.antwerpclassicsalon.be/nl/
Met uw lidkaart van BFOV kan u online kortingskaarten kopen à 11,50€ in plaats van 17€.
Een aanrader!
Hopelijk tot dan!
Amicale groeten,
Etienne

Over Lada en een paard



"Een Panhard?" vroeg Jaap. "Ja een Panhard" zei ik, "ken je die dan?". "Ja die ken ik."
Het antwoord leek mij geen goed voorteken, Jaap kent geen enkel automerk; Jaap heeft niets met auto's, hij is een rijtuigen-man.
Van alle auto's die hij gehad heeft weet hij alleen nog de kleur, behalve de Lada, "want ik heb nog nooit zo vaak stilgestaan".
Jaap was op een bijeenkomst op de Freijlemaborg in Slochteren (bekend van onze najaarsrit een paar jaar geleden – OttHW) uitgenodigd; iedereen kwam in, zoals Jaap het omschrijft, degelijke automobielen waarin je je goed kunt vertonen.
Na de bijeenkomst ging iedereen weer naar huis, behalve Jaap. Hij werd pas laat op de avond afgesleept.
Na enige dagen belde de garage. Ze hadden de motor eruit getakeld; hij moest helemaal gereviseerd worden.
Jaap zag dit niet zitten. "Gooi de motor maar in de kofferbak, dan kom ik de auto wel halen".
Samen met een vriend heeft hij hem naar de importeur Gremi in Groningen gesleept. Een monteur kwam kijken en opende de motorkap. Jaap vertelt "ik heb nog nooit iemand zo dom zien kijken". Op de vraag "waar is de motor", zei Jaap "achterin" op een toon alsof alle Lada's altijd de motor achterin hebben. Hij heeft de Lada daar achtergelaten.
Nooit meer een Lada; zijn volgende auto was een grijze die het altijd deed.
"Maar hoe ken jij dan Panhard?" "Gijs, een mede-student uit de stad, had er een. Ik woonde toen al op Aduarderzijl.
Hij kwam ieder weekend vanuit de stad om aan zijn auto te sleutelen; hij heeft daarmee nog mijn hele grasveld verpieterd".
Op een kwade dag kreeg hij hem niet meer gerepareerd en heeft hij de auto bij Jaap achtergelaten.
"Weet je wat voor type het was?" " Ja zo'n platte, lichtblauw."
Ruim anderhalf jaar later had Gijs zijn studie afgerond. Het was traditie dat men per rijtuig naar het academie-gebouw werd gereden voor de uitreiking van de bul.
Jaap heeft met een paar vrienden de Panhard gewassen en naar Groningen laten brengen.
Bij de stalhouder heeft hij een paard geregeld, en op de grote dag hebben ze Gijs naar het academiegebouw gereden in zijn Panhard, getrokken door een paard.....

Freek Sollie
Illustratie: Boyo Teulings



De vakantie is niet goed begonnen. Haar boezemvriendin is weg, de Solex gestolen en poes Jasmijn stribbelt ook tegen. Dan gaat 'r mobiel – Magali, een klasgenootje. Ze was met haar oma in de radiozaak bij de markt in Chagny – en ze zag Malou!! Maar ze was hélemaal punk, en toen ze herkend werd wou ze... naar huis. Gelukkig niks ergs. Maar wat....?? 7

Als Juliette naar de fotoos kijkt die Magali meestuurt, schrikt ze zich kapot! Is dit de gekke, opstandige en soms wat stoute Malou, die zo vaak meekwam? Samen huiswerk, proefwerken voor school, kletsen, theedrinken en meeeten – ongetwijfeld de reden waarom ze toch overging? Jawel, ze kwam uit een bizar gezin, vol geknakte relaties en de nodige alkoholproblemen. Maar, het ging zó goed met 'r... Fijn om te zien dat ze er nog is! En: naar huis betekent dat er dus een thuis is... Maar waar??

Wanneer Clémence thuis komt, moet er eerst een dochter worden getroost. Het verlies van een boezemvriendin en de gedaanteverwisseling erna, gaat zelfs in een strip alle kaders te buiten, zoals u hier links kunt zien... 8

Aantekeningen bij de ALV

Op 17 februari vond de ALV van onze club plaats, bij Willem in Veenendaal. Sommige mensen hadden graag een andere lokatie gezien, maar het zat er niet in. Ondanks de dus wat minder gezellige plaats hadden toch zo'n 40 leden de weg naar het erf kunnen vinden. Ook Henk Frey kwam, onder donderend applaus, binnenzetten. Zelfs Pierre Peters kwam, met een arm in de mitella, omdat hij er zojuist een gewicht van 500 kg tegenaan had gekregen. Niets kan die man weerhouden.
Peter Drijver, bijna voorzitter-af, opende met de mededeling dat de kascommissie helaas voor de helft afwezig moest zijn, zodat er ter plekke snel een vervanger gezocht moest worden. Gelukkig bleek Hugo Janssens bereid om zijn pauze op te offeren aan de schone taak om de penningmeester op zijn dak te zitten en hierbij Siewert Pilon terzijde te staan.
Het verplichte stuk van Verslag ALV 2016 passeerde zonder verdere opmerkingen, waarna de voorzitter met een eigen mooi jaarverslag kwam, hiermede de secretaris passerend, die eigenlijk zijn jaarverslag had moeten presenteren. Toen die dan alsnog aan het woord kwam bleek zijn grasveld al tot een keurig gazonnetje voor zijn voeten weggemaaid te zijn, waar hij beslist niet rouwig om was.
Met filmpjes, foto's en ander grafisch materiaal keek Peter op voorjaarsrit, Hannibal, ICCCR,
NajaarsAntwerpenrit en Compiegne terug, met een speciale vermelding voor de X-cabrio van Wim Boers, die zijn debuut beleefde, en de Teufteufclub, die Compiegne luister bijzette.
De nieuwe website passeerde de revue, waarbij Frank van Nieuwkerk en Ries Kruidenier ter plekke hun steun toezegden voor respectievelijk historie en techniek/tips. De Federation bleek teveel geld in kas te hebben, zodat we een reductie van 1 euro per lid in de bijdrage tegemoet kunnen zien (wat overigens later niet werd doorberekend bleek te worden aan onze ledencontributie!).
En verder werden de RIPL's in 2017 Bamberg, 2018 Nederland, 2019 Frankrijk en 2020 Zweden aangekondigd.
Daarna mocht secretaris Joep alsnog zijn zegje doen, maar zoals reeds opgemerkt was er bitter weinig voor hem over. Er waren 4 leden opgestapt en 9 bijgekomen in 2016, wat het ledental op 139 bracht, en er stond alweer 1 nieuw lid te trappelen.
Aparte vermelding kreeg nog het feit dat er op de Citromobile 2 Hannibal-starts waren geweest, 1 echte en 1 voor de krant (die te laat voor de echte was verschenen).
Uit het jaarverslag van de penningmeester bleek dat we er financieel nog altijd goed voorstaan. De contributie mocht derhalve gelijk blijven, en die ene euro minder afdracht gaat naar een leuk potje, niet naar de leden. Joost van Noorden vroeg nog naar de 1000 euro bereidstelling voor de krukasclub. Hiervan bleek nog niets opgenomen te zijn.
De magazijnmeester presenteerde mooie cijfers, en zijn eerste onderdelenlijst uit 1982, waar 106 nummers op voorkwamen. De huidige lijst telt 977 nummers! Omdat Wim dus duidelijk 35 jaar in functie is kreeg hij de oorkonde van Lld van Verdienste, en een fles champagne om het met Mia te vieren.
Siewert Pilon gaf vervolgens een verslag over de voorraadcontrole, inclusief de koffie met stroopwafels en hond, en constateerde dat al het volgens de lijst aanwezige ook daadwerkelijk aanwezig was, waarvoor hulde.
De hoofdredacteur hield het inmiddels bekende verhaal van 4 Koeriers en 1 kalender, en vroeg naar kalenderthema's. Die kreeg hij later in de rondvraag.
Daarna kwam de nieuwe website aan de orde. Ries Kruidenier werd spontaan webmaster, en vroeg naar een secondant en een rode lijn naar het bestuur. De rode lijn werd toegezegd, en de secondant werd Hans von Meijenfeldt. Ze gaan zich tevens bemoeien met de Facebookpagina, waar volgens Peter Drijver dagelijks zo'n 15-15.000 volgers te noteren zijn.
Voor de krukasclub zette Eric de Jonge de problemen rondom het optuigen van een testopstelling voor wat betreft smering en belasting uiteen; hiermee werd de onaangesproken 1000 euro een stuk duidelijker. We wachten nog maar even de verdere ontwikkelingen af.
En toen was het pauze, en ging de kascommissie aan het werk. De rest sloeg aan het praten en slempen.
Na de pauze rapporteerde de kascie dat alles in orde was, waarop de penningmeester gedechargeerd werd. Hugo blijft aan!
En vervolgens trad ook het hele bestuur af, waarna Wim Boers, Peter van Eeden en Henk Ottevangers weer bleven zitten, nu aangevuld met voorzitter André Ros en secretaris Pascal van Wieringen. Het moge duidelijk zijn dat Peter Drijver en Joep Hocks de lier aan de wilgen hadden gehangen. Zij kregen een antiek oliekannetje (Joep) en een antieke bandenspanningsmeter (Peter) mee.
De nieuwe secretaris vertelde hoe hij aan zijn Panhardpassie was gekomen (foto van pa met vriendin en Pannhard; vriendin nu moeder Pascal) en de nieuwe voorzitter vertelde over zijn auto's.
Daarna werd de nieuwe jaaragenda doorgenomen:

Praatavonden:	17 maart; Pierre Peters probeert iemand van de firma Forté te ronselen om over motorreinigingsmiddelen te praten
	16 juni; Peter Bronkhorst komt over het Tatra motorblok praten
	1 september; Dago peilt of er iemand over de nadelen van downsizing kan komen vertellen
	17 november; nog niet bekend
Voorjaarsrit:	23 april; Oesterdamrit , georganiseerd door Peter Drijver
Citromobile:	6,7 mei in Vijfhuizen. Thema Joie de vivre. Tot nu toe alleen nog maar een tafeltje en een bord besteld. Moet toch nog maar iets meer worden, met een Dynamique en Art Deco-jurken. Peter Breed bespreekt.
RIPL	2-5 juni in Bamberg/Erlangen. Belangstelling voor groepsrit kenbaar maken bij voorzitter, president@panhardclub.nl
ALV 2018	16 februari 2018
RIPL 2018	Bij ons. Op praatavond 16 juni nader bericht omtrent locatie en organisatie

In de rondvraag wil Frans van Thor weten hoelang we nog bij Willem blijven, maar we weten het niet. Joost van Noorden wijst op de Fehac-analyse van politieke partijprogramma's. De PvDD blijkt voor ons het beste! Frank van Nieuwkerk draagt wat thema's voor de kalender aan, en Peter Drijver katalyseert de archivarissendeelname: Pascal van Wieringen, Hans von Meijenfeldt en, bij absentie met acclamatie benoemd: Jaap Margry. En toen was alles voorbij, en stonden we om 10.45 uur nog wat aan de bar na te praten.

OttHW

De 24 CT op het circuit

deel 1: à l'époque

Het zal u wellicht niet zijn ontgaan dat onze roemruchte Dreux-mobiel inmiddels al heel wat circuit-kilometers erop heeft zitten. Niet in competitieverband, maar op Citroracing en op "vrije" racedagen op Zolder en Zandvoort. Het is niet alleen enorm leuk om te doen (wel hard werken trouwens), maar het ziet er ook prachtig uit, dat mooie kleine autootje dansend op de grote asfaltbaan.
De race-historie van de 24 CT in de jaren zestig is echter zeer bescheiden, en niet gelardeerd met eclatante successen, zoals die van Jean-Claude Ogier in de rallyesport en Pierre Lelong in de zuinigheidsritten. De 24 CT heeft natuurlijk veel last gehad van Citroëns weigering een viercilinder in te bouwen. Ze is weliswaar heel sportief, maar vooral een bijzondere cocktail van een dapper en geniaal maar verouderd motortje, superieure wegligging en prima remmen. Zwaarder dan de D.B's, maar vrijwel zelfde vermogen. Dat maakt hem in zijn tijd niet echt competitief op de snelle circuits (en tegenwoordig misschien nog wel minder omdat de concurrentie veel meer mogelijkheden heeft de motoren op te voeren). Het betreft dan ook particuliere inschrijvingen van enthousiastelingen, vaak zelf Panhard-dealers. Van Citroën wordt geen steun ontvangen en Panhard's eigen sportafdeling bestaat niet meer. Dan moet je een echte liefhebber zijn om je te mengen tussen de Lotus Cortinas, Austin Mini Coopers, Fiat-Abarths, Saabs, DKWs, NSU's, DAFs, vaak met fabrieksteams. Surfen op internet naar nationale en internationale toerwagenraces levert toch 16 deelnames op in 1964 tot en met 1967. En er waren natuurlijk nog veel meer kleinere evenementen waar de 24 CT acte de présence gaf! Dit deden mijn helden.

1964

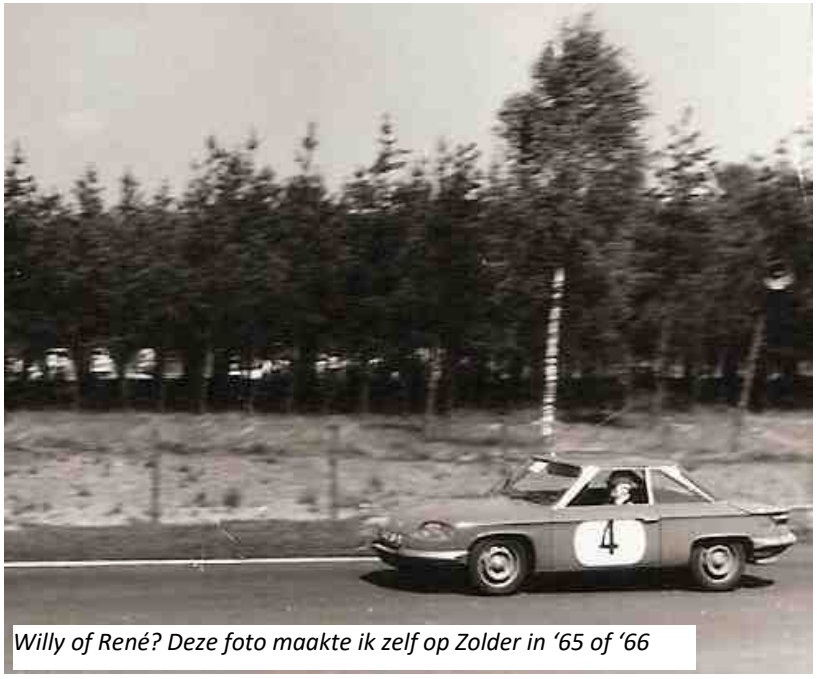
Een aarzelend begin: Meneer Chaix schrijft zich in voor de heuvelklim op de Mont Ventoux op 14 juni. Hij eindigt 31e (van de 35) en 5e in zijn klasse, achter een Dauphine Gordini, een BMW 700, een Fiat Abarth 595 SS en een NSU Sportprinz. Heel netjes, berg op is niet het sterkste punt van de Panhards!

Lelong – Hibon in de Tour Auto 64

Op 20 september 1964 start de roemruchte Tour Automobile: 2500 km op de openbare weg dwars door Frankrijk, van het ene circuit naar het andere. Daar worden klassementswedstrijden gereden: Reims, Le Mans, Rouen, Clermont-Ferrand, Pau en zelfs een uitstapje naar Monza. Er zijn 189 inschrijvers en twee 24 CT's aan de start: Pierre Lelong – Raymon Hibon en "Bagrit" – Jean-Pierre Rousseau. "Bagrit", voor mij een nieuwe naam, heet eigenlijk Jacques Bigrat, en blijkt een van de meest actieve racers in de 24 CT uit de beginperiode. Hun auto wordt echter teruggetrokken tijdens de Tour; Lelong en Hibon eindigen eervol 31e en 2e in hun klasse. En 18e van de Tourwagens. (De vijf René Bonnet Djets haalden geen van allen de eindstreep!). De Ferrari GTO met Bianchi won deze editie. Op Youtube staan enkele filmpjes op het circuit van Reims waarin de 2 Panhards achter de Mini's, Abarths en NSU's aanrijden.

Youtube: Lelong – Hibon (wit) en Bragit-Rousseau (rode 24 CT) in de Tour Auto 64

Panhard-ballet bij de Tour Auto 1964


Willy of René? Deze foto maakte ik zelf op Zolder in '65 of '66

1965

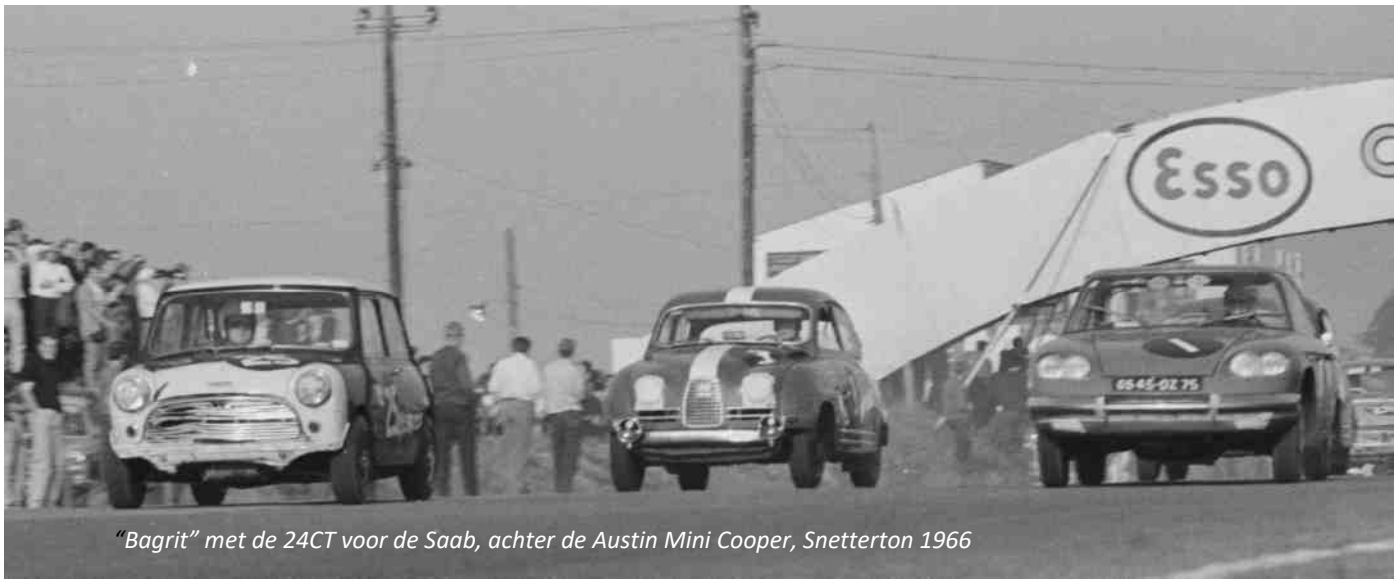
Tenminste vijf deelnames dit jaar! Op 19 maart wordt op het circuit van Monza de Coppa Europa voor tourwagens en GTs verreden. "Bagrit" wordt warempel 10e (van 25 starters) en 5e in zijn klasse tussen een horde Fiat Abarths en Mini Coopers.
21 maart zijn de "Bekers van België" wedstrijden op de Omloop van Terlaemen, ofwel het circuit van Zolder met aan de start René Moerenhout in zijn 24 CT. Hij wordt 42e op 45 auto's en moet onder andere een boel BMW's 700 voor zich laten. Jacky Icks wint algemeen in een Mustang.
13 juni wordt op de Nürburgring der Grosse Preis der Tourwagen gereden. "Bagrit" en Lelong zijn van de partij in hun 24 CT en eindigen 5e in hun klasse, bravo! Whitmore-Sears winnen algemeen in de Lotus Cortina.
26 juni is de Coupe Terlaemen op Zolder. "Bagrit" heeft de smaak te pakken en klasseert zich 16e (op 23 starters) en 8e in zijn klasse.
Op 15 augustus meldt "Bagrit" zich op Snetterton voor de 500 km. Hoewel zijn auto daar veel opzien baart (very expensive little car) kan hij, jammer genoeg, niet finishen.

Mooie kleurenprent van "Bagrit" op Snetterton, 1965

1966

Ook dit jaar zeker vijfmaal een 24 aan de start van een tourwagenrace. 27 maart rijdt ditmaal Willy Moerenhout de Grand National op Zolder in de 24 CT. Hij finisht 59e op 62 deelnemers en 5e in zijn klasse. Jean Blaton wint algemeen in een Ferrari 250 LM.
Op 5 mei wordt weer de Coup Terlaemen verreden met "Bagrit" in de 24 CT. Ditmaal eindigt hij 7e van de 13 en 2e in zijn klasse, met 5 Fiat Abarths en een Austin Mini Cooper voor zich.

3 juli verschijnen “Bagrit” en Lelong weer aan de start van de Grosse Preis op de Nürburgring. Een 24e plaats en een 3e klassenotering is het keurige resultaat in de race, gewonnen door Andrea de Adamich in een Alfa Romeo 1600 GTA.
De onvermoeibare “Bagrit” rijdt 30 juli op de 500 km van Snetterton een 23e plaats en een 4e in zijn klasse. Ook deze race werd door Andrea in zijn Alfa gewonnen!



“Bagrit” met de 24CT voor de Saab, achter de Austin Mini Cooper, Snetterton 1966

De Marathon de la Route is de opvolger van Luik-Sophia-Luik, maar wordt nu helemaal op de oude 28 km lange Nürburgring inclusief de beruchte Nordschleife gereden en duurt liefst 84 uur. Start en aankomst zijn overigens nog steeds in Luik! 37 starters, fabrieksteams uit onverwachte hoek, zoals DAF (met o.a. Rob Slotemaker en Wim Loos) en ook Tatra! En waar Ferrari’s en Alfa Romeo’s met hun budgetten sneuvelen, doet de equipe Pierrat – Marmod dit huzarenstukje in hun eentje in hun 24 CT en finishen 13e algemeen en 5e in de klasse, HULDE! Drie DAFfodils voor zich, dat wel.

3 Tatra’s in de Marathon de la Route 1966

1967

In het jaar dat Citroën definitief de trekker overhaalt, worden gelukkig steeds 24 CT’s ingeschreven door de echte liefhebbers. 21 mei wordt “Bagrit” 14e van 21 starters op Zolder (5e in klasse) ditmaal achter 11 Fiat Abarth’s, een DKW F12 en een Steyr-Puch.
Minder geluk 2 juli bij de Grosse Preis op de Nürburgring voor Lelong –“Bagrit”, ze halen de eindstreep niet.
Dat geldt ook voor “Bagrit” voor wie op 15 augustus de 500 km van Snetterton net iets te lang zijn.
Gelukkig groot succes op 22 augustus op de Nürburgring in de 4 dagen durende Marathon de la Route: Pierrat – Mermot – Defaud worden 9e op 43 starters en slechts 13 finishers, 84 uur; wat een slagveld. En ditmaal vòòr twee DAFfodils! Een Porsche 911 wint algemeen. Een geweldige prestatie. Je moet wel volkomen gaar zijn als je dit hebt volbracht! Na een half uurtje Zandvoort ben ik al blij met de eindstreep. Dankzij een paar volhardende liefhebbers heeft de 24 CT zich in de jaren zestig dus wel degelijk bewezen op het circuit, onder moeilijke omstandigheden: relatief zwaar, underpowered, en zonder fabrieksteun. Maar wat een helden die moeite noch kosten bespaarden om het Panhard-vaandel hoog te houden tussen de zware concurrentie! Volgende keer deel 2 dat handelt over de 24 CT in de historische toerwagenraces vanaf eind jaren 80 tot nu.

Marathon de la Route ’67: 9e plaats!

Jaap Margry

Naschrift
Ook in aansluiting op het stukje over Citroracing in de vorige Koerier: eind november ging het dan toch mis met onze geliefde Dreux-racer. Tijdens een kort testritje begint het motortje ineens ongelooflijk fijn te lopen en dan PATS! Een afgebroken klep dwars door de zuiger! Ook de krukas is niet al te fris meer.
Volgens Pierre Peters is het volgende aan de hand. Minder olie was niet het goede antwoord op de olie die er uit werd gegooid op Zandvoort. Pierre: “Een te laag olieniveau in combinatie met snelle bochten veroorzaakt :

* Oververhitting van de motor (olie is niet alleen om te smeren maar vooral om te koelen zeker omdat de Panhard standaard geen oliekoeler heeft)
* Het is niet voor niets dat men destijds in de competitie een hulpcarter onder het bestaande carter bouwde. 1 liter extra koelend vermogen!
* Snelle bochten veroorzaken dat de olie in het carter naar een zijde wordt geslingerd. Daarom is spatsmering niet mogelijk vandaar overmatige slijtage op de krukas .
* Dit zou kunnen verklaren waarom de ene zijde meer speling heeft !
* Afgebroken klep = oververhitting (er zijn nu betere nieuwe kleppen)
* Afgebroken klep = te hoog toerental (er zijn nu betere nieuwe kleppen)
* Ik zou in elk geval adviseren om in het vervolg een olie temperatuurmeter te monteren .
* Het zijn bewezen sterke blokken maar natuurlijk niet tegen dit geweld bestand!"

Een dure les! We gaan nu de motor opnieuw opbouwen (mits er een goede krukas gevonden wordt) met olietemperatuurmeter en meteen het Celeron-tandwiel vervangen. Hopelijk op tijd klaar voor de volgende Citroracing! Hebt u nog iets bruikbaars op de plank, dan houd ik me aanbevolen! **JM**

GOEDE RUIL GEDAAN?

125e verjaardag Panhard et Levassor

Op zondag zouden alle Panhards een rit gaan maken van Compiegne naar het lunchadres in Pontpoint.
Robert Panhard en Benjamin Clappier waren al vroeg vertrokken met de 2-cilinder Charette Anglaise uit 1897.
Halverwege de rit vielen zij "in panne". De aandrijving van de waterpomp was gebroken.
Omdat ik de auto-ambulance bij mij had, vroeg Jean-Marc Carré mij om assistentie te verlenen.
Maar mijn Dyna X cabrio moest ook mee naar het lunchadres.
Jean-Marc zou dan daarmee naar de Abbaye du Moncel rijden.
Dus wij op zoek, in de uitgestrekte bossen van Compiegne, naar een stilgevallen 119-jarige 2-cilinder.
De pechvogels werden al snel gevonden.

Met elkaar hebben wij de 119-jarige omgedraaid en achter de ambulance geduwd. Daarna met de lier de auto erop getrokken, vastgezet en toen op weg naar Pontpoint.
Zowel onderweg als bij aankomst bij de Abbaye du Moncel veel verbaasde gezichten van de andere Panhardisten en de vraag: "Heb je je X-cabrio geruild voor de Charette?"

Wim en Mija

GROETEN UIT .....

Op de kaart zien we een Dyna Panhard X84 uit 1949 die op het punt staat aan de beklimming van de PUY de DÔME bij CLERMONT-FERRAND te beginnen.
Je kunt zien dat het een X84 is door het ontbreken van clignoteurs op/in de achterspatborden. Deze heeft echte (uitklappende) richting aanwijzers en daarboven een piepklein lampje...
Indertijd was de ROUTE AUTOMOBILE du PUY de DÔME een tolweg.

ROUTE AUTOMOBILE DU PUY DE DOME

Construite en 1925-1926, la Route Automobile du Puy de Dôme a remplacé la voie ferrée établie en 1906 pour relier par chemin de fer spécial (adhérence spéciale et rail central) Clermont-Ferrand au Géant des Dômes.

Cette route, ouverte à la circulation en Juillet 1926, offre une rampe continue de 12 % sur 5 kilomètres de longueur.

ALTITUDE DES POINTS PRINCIPAUX

Chalet du Péage	930 mètres
Col de Ceyssat	1.180 mètres
Sommet du Puy de Dôme	1.465 mètres

Cie DES TRANSPORTS EN COMMUN DE LA REGION CLERMONTOISE
T. C. R. C.

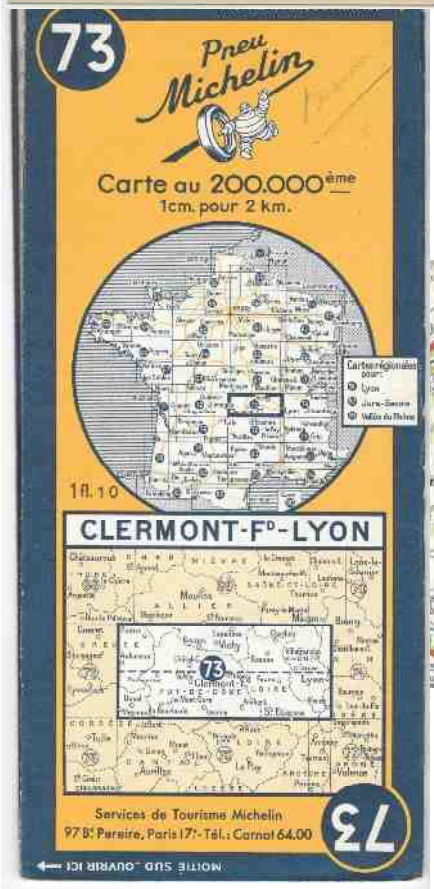
ROUTE AUTOMOBILE DU PUY DE DOME
Altitude : 1.465 mètres

VOITURE AUTOMOBILE — 100 fr.
(Taxe départementale comprise)

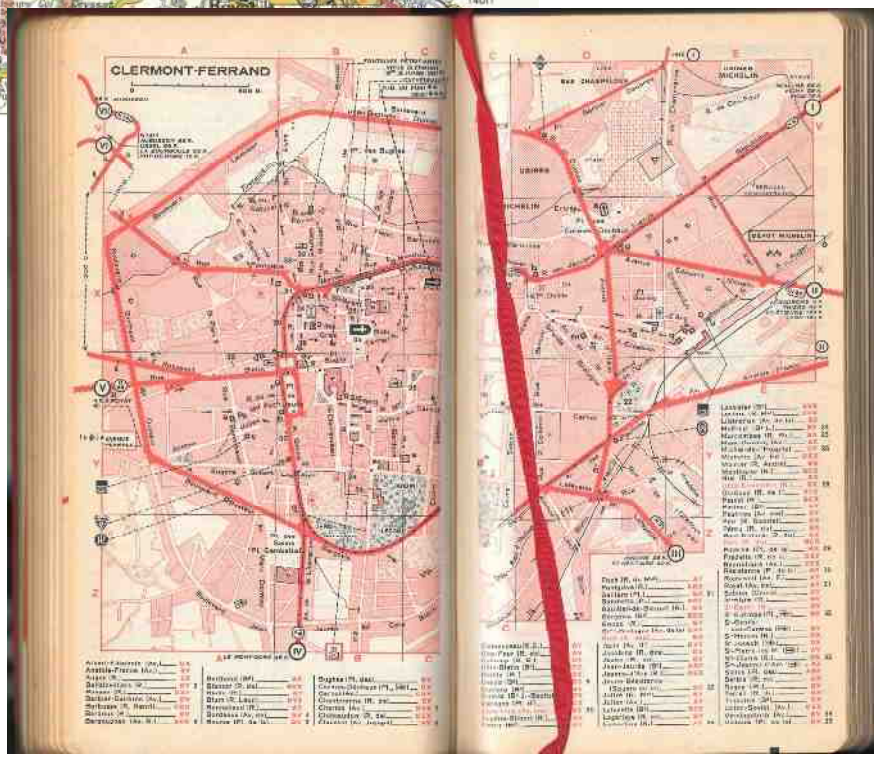
Cette carte, valable pour le véhicule et son conducteur, donne droit à un trajet aller et retour sur la Route du Puy de Dôme et ce droit doit être présenté à l'arrivée au Sommet et à toute réquisition des Agents de la Compagnie.

N° 4702 Délivrée le 30/7/57

La Compagnie décline toute responsabilité pour dommages de tous genres qui pourraient survenir aux personnes du véhicule vert.



Op 9 mei 1905 heeft de eerste automobilist, Auguste Fraignac, met zijn 16HP BUIRE de Puy de Dôme langs een muildierpaadje beklommen.
Het jaar daarop werd begonnen met het aanlegen van een spoorbaan van de Place Lamartine in Clermont-Ferrand naar een plek vlak bij de top. Deze lijn was 14,7 km lang en had een hoogteverschil van 1024 meter. De lijn bleef verliesgevend.
In 1926 werd daarom de spoorbaan vervangen door een "Route Automobile du PUY de DÔME" à Péage natuurlijk, zie ook het bijgaande kaartje.
Deze weg is nu afgesloten (Ik heb 'm nog eens met mijn Dyna Z12 gereden) en nu ligt er weer een tandradspoorbaan.



En, ten slotte, de rode GUIDE Michelin FRANCE 1957 over Clermont Ferrand.
Hier kun je ook zien dat in het onverhoopte geval dat je panne met je Panhard zou krijgen, je hulp kunt vinden bij de Panhard Concessionaire Garage St-Christophe (Toepasselijk! Patroonheilige van de reizigers) in de Boulevard PASTEUR op nummer 9. Ook als je daar met je Hotchkiss bent of zelfs met een FAR kan deze man je helpen. **FvN**

CHRONICLES VAN EEN 24 CT

Het is alweer enige tijd geleden dat ik mijn 24ct samen met mijn zoon uit een schuur duwde, om het project, want dat was het, ter hand te nemen. De genoemde schuur stond in Teuge op het erf van een tot landhuis verbouwde boerderij. De schuur was hoofdzakelijk in gebruik als een soort discotheek voor de kinderen van de eigenaar. Overal lagen en hingen klassieke (oude Perzisch uitziende) tapijten in allerlei maten om het interieur van de schuur een sfeervolle ambiance te geven en de duidelijk aanwezige muizen een eldorado van een speeltuin te bezorgen. Achter zo'n tapijtwand in de hoek van de schuur, bevond zich een verhoging met de vage vormen van een auto. Na enig gezeul en gezwoeg met de genoemde textiel, kwam er een metalic rode 24ct onder vandaan, oppervlakkig gezien in een redelijke staat, hetgeen later nogal tegen bleek te vallen. Maar op dat moment, bij het zien van de reeds lang begeerde 24, schoof ik onbewust alle nadelen naar de achtergrond. Mijn zoon zag echter hier en daar wel zaken die duidelijk enige aandacht vroegen, maar met luchtige hand door mij werden weggewoven als zijnde bijzaken. We probeerde de motor te starten, maar dat wilde niet lukken (gelukkig). Dat was natuurlijk niet zo vreemd na zo'n lange tijd in de mottenballen. Heel duidelijk had een grote familie muizen de wagen tot hoofdverblijf gekozen, gezien de aanwezige geur. Ook de muizen kinderen hadden er een geweldige speeltuin van gemaakt. Desalniettemin viel de auto in de smaak, alleen de vraagprijs niet, en ik sprak met de huidige eigenaar af hem uitsluitsel te geven na een paar dagen. Ik wilde eerst eens met ene Peter Breed, van wie ik het adres had gekregen, overleggen of de vraagprijs overeen kwam met de staat van deze wagen. Hij had de wagen al in een eerder stadium bekeken en wist dus waar het over ging. Zo gezegd zo gedaan, maar Peter vond de prijs veel te hoog en adviseerde een bod uit te brengen en natuurlijk vond de eigenaar het bod veel te laag. We zijn elkaar ergens in het midden tegen gekomen en hebben na afspraak een week later het geld tegen de auto omgewisseld. Samen met mijn zoon hebben we de auto opgehaald op een voor dat doel gehuurde autoambulance. Er waren ook nog wat reserve onderdelen, maar dat "wat" bleek maar net in mijn transit te passen, met enige moeite. Twee velgen met onbruikbare banden er op, een complete achteras, diverse blikdelen zoals kokerbalk, een motorkap etc. Ook nog een versnellingsbak en een motor in losse onderdelen, een traverse(subframe) en nog veel meer zaken waar je weinig aan hebt. Met een gevoel van trots reden we naar huis,

eindelijk na **36 jaar** had ik mijn 24ct! Er viel nog niet mee te rijden, maar dat ging ik wel even fiksen. Dat fiksen heeft uiteindelijk anderhalf jaar geduurd Tijdens een vakantie 36 jaar geleden dus, had ik het ding zien rijden in Frankrijk en mij toen reeds voorgenomen ooit die auto te kopen en nu was het er dan eindelijk van gekomen! De restauratie van de auto is een verhaal apart en de eerste grote reis met het ding is reeds beschreven in PK nr.100, evenals de geschiedenis van de wagen, die ik op dat moment zelf ook nog niet kende. Na de restauratie van de 24ct, was onze eerste grote rit naar het RIP 2005 in Engeland Stratfort upon Avon. De oversteek naar Engeland werd gemaakt met de zeer snelle catamaran van de "STENA LINES". Het ding is inmiddels uit de vaart genomen wegens te hoog brandstofgebruik. Het was trouwens wel een hele ervaring om met dit vlieg/vaartuig over de Noordzee te scheren. Maar zoals gezegd, het brandstofverbruik voor een oversteek naar Engeland was zo hoog, dat het aantal liters van verbruik genoeg was om al onze leden van de club de rest van ons bestaan te laten rijden met onze vehikels. Dat was dus geen haalbare zaak met de almaar stijgende brandstofprijzen, maar wij hebben het nog net mee kunnen maken. De hele reis heen en terug hebben we, op een vastgelopen voorwielrem na, geen problemen gehad. Nadien hebben we nog vele ritten en ritjes gemaakt, o.a. RIP 2005 Wimereux in Frankrijk, RIP 2006 Antwerpen en RIP 2007 in ons eigen onvolprezen ROLDUC in Kerkrade, vele kilometers zonder grote problemen. Dat kan niet worden gezegd van de volgende eigenaar, want die heeft het omgekeerde meegemaakt, n.l. heel weinig kilometers en heel veel problemen die overigens niet alleen aan de auto zelf konden worden gerelateerd. Dit gezegd hebbende, geeft dus al aan dat ik de auto heb verkocht, en wel aan iemand die ook al heel lang de wens had om een 24 te bezitten. Die man was en is nog steeds Rob van Grondelle, sindsdien een van onze leden in Antwerpen. Met medewerking van hem zelf zal ik in de volgende PK proberen uit te leggen wat hem allemaal is overkomen met mijn oude/ex 24ct, als het tenminste uit te leggen is. Ik moet wel concluderen dat deze auto geschiedenis aan het maken is gezien het verloop van de gebeurtenissen v.a. het moment dat onze eigen They Bruls uit Geleen hem in bezit had na een grondige restauratie in het grijze verleden toen de benzine nog goedkoop was.

FvT.

Wordt vervolgd (hopelijk). *Dit is een mooi exemplaar binnen de door mij aan de leden gevraagde serie:*
Hoe ben ik aan mijn Panhard gekomen. *Schrijft u ons ook? (OttHW)*

”Reims 20e Rallye Monte-Carlo Historique”.

Altijd leuk om weer naar toe te gaan, dus vertrekken we Donderdag, om 6.00. uur richting Reims. Eerst even langs Stenay een Hotel voor april reserveren, tanken en dan weer verder naar Campanile Tinqueux.
Vrijdag. Om foto’s te maken van de deelnemende auto’s waar niet al te veel mensen omheen staan moet je ook weer vroeg op pad. Dus sta ik al om bij half negen voor de deur te trappelen bij het voor velen bekende Parc des Exposition in Reims aan de Allee Thierry Sabine. Op dat moment kan je de auto nog beneden vlak voor het gebouw parkeren.
Nog niet alles, maar het grootste deel van de deelnemers staan al binnen. Dus vlug wat mooie plaatjes maken nu het nog stil is. Maar stil dat duurt nooit zo lang, om 10.00. uur is de hal waar de vèrification / keuring plaats vind behoorlijk gevuld met allemaal liefhebbers. Inderdaad allemaal 65+ers, die autoliefhebber zijn en alle tijd van de wereld hebben. Onder de vele deelnemers een aantal coureurs die tot de top van vroegere tijden behoorden.Het is de bedoeling deze lieden in het vizier te krijgen. Als eerste traceer ik in een onopvallende outfit Carlos Antunes-Tavares geheel alleen; ik spreek hem aan en vraag of hij voor zijn rallywapen wil gaan staan zodat ik een foto kan nemen. Dat lukt prima; ik denk dat ik de eerste was die hem hiermee lastig val, maar het lukt en vind het wel leuk. Zijn auto, dat verwacht je niet! Hij was voorheen ‘de’ hoge baas bij Renault / Alpine en sinds enige tijd de ‘allerhoogste’ baas van PSA ofwel Peugeot/Citroën. Hij rijdt met een Peugeot 104 ZS, met vitamine en in polyester uitgevoerd. Slim, zo’n ding weegt vederlicht; hij heeft startnummer 4. Velen weten niet wie deze man is en hij valt dus voor de meesten niet op. Echter hij heeft een lange autosportgeschiedenis achter zich en is zelfs nu nog steeds actief in het Boss GP kampioenschap met voormalige F1’s en ander snel spul uit die tijd. Onder de aanwezigen is er ook nog personeel van hem, in de vorm van Daniel Elena, die minder dan 2 weken terug nog met Sebastian Loeb tweede werd in de ”Dakar” met een Peugeot. Daniel dacht: laat ik ook zelf eens rijden en bestuurt een werkelijk top geprepareerde VW Golf GTI met nummer 47. Nog meer Citroën personeel in de vorm van Françoise Conconi; zij reed ooit vele rally’s met Michelle Mouton in een Fiat 131 Abarth en andere auto’s. Maar reed zelf nog in 2015 met haar Citroën DS21 Parijs Peking. Twee DS-en; ook Bob Neyret heeft deze rit gereden en zij zijn toen beiden aangekomen.
Carlos Antunes-Tavares, Françoise Conconi en Daniel Elena gezamenlijk op de foto.
Zelfs dat lukt, ofwel ik was net aanwezig toen ze toevallig samen in gesprek waren, geluk dus. Ook Daniel Elena bij zijn VW Golf GTI weet ik op de plaat te zetten. Maar Françoise Conconi heeft deze keer haar Citroën DS 21 thuis gelaten, het

Een hele nieuwe DB

is een werkelijk Franse top navigatrice en zij zit dit keer naast favoriet Jean Pierre Coppola, in een heel goede keus: Alpine A110 1600 Light Body Groep 4, een ex fabriekswagen. Ook hij was er weer, een man van inmiddels 89 jaar, Willy Cave uit Engeland, die in zijn leven menigeen de goede wegen op heeft weten te sturen. Je begrijpt dat ik weer uren heb genoten om in deze ambiance rond te hebben kunnen lopen. Werkelijk alle merken waren vertegenwoordigd en ook hele leuke, een Matra Djet, Simca 1200S, Saab 96, Wartburg, Austin 35, een Londense Austin Taxi, Simca 1100 TI, Triumph TR2, Austin Healy 3000, Lotus, Citroën DS21 en CX GTI, GS 12220, ook is Lancia en Porsche natuurlijk ruim vertegenwoordigd.
Na 14.00 uur werden alle ruim 130 deelnemende wagens verplaatst en opgesteld vòòr en nabij het Hotel de Ville waar in de avond om 19.00 uur de eerste een Ford Escort van start ging. Stilstaande auto’s is leuk maar ze zien rijden natuurlijk ook. Ik zorg dat ik om 19.00. uur bij een stoplicht ga staan verderop in de stad op het Place des Droits de l’Homme, niet ver vanaf Champagne Pommery en tegenover Champagne Veuve Cliequot. Na vele dagen/uren wachten laten ze allemaal bij het groene licht de rally auto’s brullen als ze wegrijden onder aanvoering van een hele groep liefhebbers. Na enige tijd verdwijnt ook de laatste auto in de nacht op weg naar Monaco. Ook wij verdwijnen richting Campanile, om de volgende dag weer huiswaarts te keren om daar thuis het evenement via internet verder te volgen.
Bekijk de site Rallye Monte Carlo Historique.
Resultaat, we zijn weer ruim 300 foto’s rijker.

Kees de WW.

Pennenlikker over Panhard (3)

De PL 17 vond ik al een stuk aantrekkelijker met zijn donkerder interieur en een wat klassieke uitstraling . In 1962, hadden de dikke stoelen in de Relmax uitvoering echt indruk op me gemaakt. Maar de PL 17 was een beetje aan zijn einde gekomen met zijn veel te ronde carrosserie, zeker in vergelijking met de kubieke vormgeving uit die tijd zoals de Peugeot 404. Met de laatste verbeteringen in 1963 onderging het gedateerde uiterlijk nog een verjongingskuur.

De zwakke financiële situatie van Panhard onder het juk van Citroen in aanmerking genomen , kan men het resultaat alleen maar zeer geslaagd vinden met het verdwijnen van de wenkbrauwen boven de koplampen van Bonnier die het ontwerp een zweem van overdrijving gaven.

De verschijning van een foeilelijke kleine dakspoiler boven de achterruit , waar iedereen in die tijd de spot mee dreef, verlengde de daklijn en de ETA remmen zorgden (zonder een veel betere remwerking) wel voor elegantere en originelere wielen. En niet te vergeten de bumpers met een brede groef die de pafferige vormgeving wat verlichting gaven.

Het is waar dat de bumpers van de Dyna Z en de PL17 vreselijk kwetsbaar waren. De helft reed met een verfomfaaide achterbumper of één die door geduldige plaatwerkers zo goed mogelijk was uitgedeukt. Na 1963 verving men ze dikwijls door de gegroefde bumpers van de L6. Vreselijk!

De PL17 werd in de auto pers hevig bekritiseerd om zijn in het oog springende overvloed aan dienstjaren. Het testverslag van een PL 17 in het tijdschrift de Automobiel van juli 1964 laat op dit punt niets aan duidelijkheid te over. Zeker, de auto is nog steeds veilig , zuinig en comfortabel maar dit ging hand in hand met zijn onvoldoende vermogen (maximaal 120 km/u) en slome karakter alsmede de moeizame werking van de versnellingsbak en koppeling tijdens de testrit.

JP Colas kwam tot de vreselijke slotsom: " het oplappen van dames van middelbare leeftijd door middel van plastische chirurgie leidt niet tot mooie aantrekkelijke vrouwen. De Panhard die ik heb getest is oud. Het zou goed zijn als ze plaats zou maken voor een nieuwe generatie". Oei, oei!! Het testverslag van de Auto-Journal van 1963 was nauwelijks beter. De Dyna had zijn tijd gehad! Trouwens veel kopers haastten zich in die jaren niet meer om nog een PL 17 aan te schaffen.

Op de eerste vrijgekomen schetsen voor reclame kon men een heel andere auto zien met een opgerekte belijning en vergroot glasoppervlak. Kijk, zo zou men de PL 17 graag gemaakt zien worden! Maar Panhard had noch de middelen noch het recht om een nieuwe auto te ontwikkelen die met Citroen zou concurreren. Bercot gaf niets om het merk aan de Porte d'Ivry dat hij als een filiaal beschouwde dat net goed genoeg was om de bestel-eend en de Ami 6 te produceren. ""ik wil uw zoon hier niet meer terugzien""!!

Geen zaak dus waarmee je een jongen van 15 jaar die ervan droomde al 18 te zijn mee in vervoering kon brengen. En als ik al 18 zou zijn, met het rijbewijs op zak, dan nog zou ik met geen haar op mijn hoofd erover piekeren een Panhard te kopen. In een autoshowroom viel ik als een blok voor een BMW 700 coupé waarvan de klank van de flat-twin motorfiets motor veel meer opwindend was dan die van een Panhard. Maar helaas, toen kon men er al haast geen onderdelen meer van krijgen. Na 2 maanden te hebben gewacht , annuleerde ik de aankoop om vervolgens een NSU Prinz aan te schaffen , waarmee ik al gauw drie keer over de kop ging op 1 mei, haast de laatste dag van mijn jonge leven . Mijn ouders wilden me het geld wel voorschieten op voorwaarde dat mijn vader er ook wat over te zeggen had. Hij was bij een Peugeot dealer aangelopen tegen een heel mooie tweedehands PL 17 Relmax in Atlantide blauw (ik vond het groen) met beige interieur en in uitstekende staat met 60.000 km op de teller.

Hij stond te koop voor 17000 franc, toch nog meer dan vijf keer het minimum maandloon , omgerekend 3 á 4000 Euro of meer. De verkoper die één van mijn vaders relaties was verklaarde ""omdat u het bent doe ik het voor 14000 franc maar let op, ik wil uw zoon hier niet meer terugzien. Want , weet u, met een Panhard weet je nooit wanneer ie er mee op houdt. Ik waarschuw u maar""

We moesten wel meteen beslissen. Onder de omstandigheden zou ik zelfs een 2cV hebben geaccepteerd. En ziedaar, hoe ik in 1967 de eigenaar werd van een PL 17.

Zo gewenst leest u het vervolg in het komende nummer……

Scribouillard
Vertaling: Cees Visser
Bewerking: 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