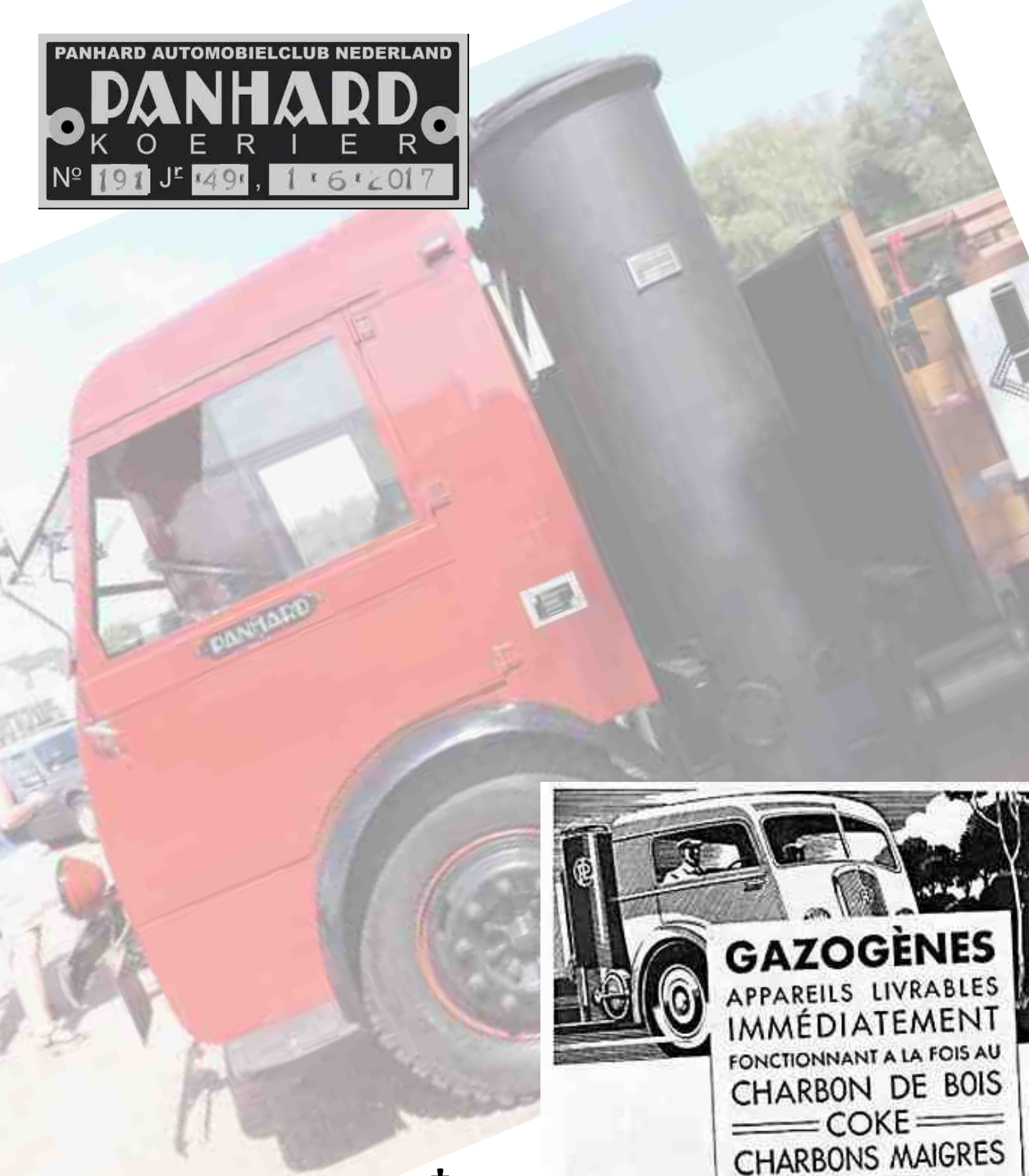
PANHARD AUTOMOBIELCLUB NEDERLAND
PANHARD
KOERIER
№ 191 Jr 49, 1 * 6 * 2017



- Kees de Waard Wagner †
- Strip
- Houtgas
- Scribouillard
- 24 CT race
- 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 r.i.p.
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

Ondanks dat het weer in april niet heel goed was, is het oldtimerseizoen inmiddels goed op gang gekomen. Ook voor de Panhardclub begon het seizoen met een mooie rit door een relatief onbekend deel van ons land: West Noord Brabant en een stukje Zeeland. Een leuke rit die diezelfde avond een welhaast bizarre wending kende: mede-oprichter en oud-bestuurder Kees de Waard-Wagner is overleden op het moment dat wij met onze Panhards door het zuiden reden. In deze Koerier is er terecht veel plek ingeruimd voor de rol die Kees heeft gespeeld bij het rijdend houden van Panhards in Nederland, mooi verwoord door Joannes. Dank niet alleen aan Joannes voor de mooie woorden, maar ook aan Peter, Wim, Frank en Thei (met en zonder dames) voor het vertegenwoordigen van de Panhardclub bij de herdenkingsplechtigheid.
Behalve terugkijken proberen we ook vooruit te kijken. Meer dan 10 pagina's Panhard--promotie in AutoVisie en veel belangstelling voor de PL17 cabriolet van Gerard Meeuwsen tijdens de recente Citromobile: ons merk wordt breed sympathiek gevonden en we moesten maar eens gaan nadenken hoe we dat kunnen omzetten in nieuwe leden en auto's. Nu de verdere activiteiten dit jaar redelijk duidelijk zijn, richten een paar bestuursleden en een (binnenkort te vormen) commissie zich op het RIPL 2018 in Nederland. Vrijwel zeker gaan we dat onder de rook van Utrecht organiseren, maar daarover later meer. Eerst maar eens naar Bamberg…

André Ros

Van de Redactie

Een Koerier waar we met gemengde gevoelens aan gewerkt hebben.
In eerste instantie leek het zo'n leuk nummer te gaan worden, met veel gemengde berichten.
Er was gelukkig weer in ruime mate kopij binnengekomen
Maar toen kwam de domper van het plotselinge overlijden van Kees de Waard Wagner, op dezelfde dag dat we een heel geslaagde voorjaarsrit beleefden.
Als je je dan realiseert dat je die markante kop, met zijn al even markante uitspraken, voortaan moet missen is dat wel even slikken. OK, we houden de herinnering, en die zullen we koesteren, maar het is niet hetzelfde als de echte Kees
We hebben een paar mooie pagina's voor onze oud-bestuurder/oprichter/vraagbaak ingeruimd om hem daar te gedenken.
En dan? Ja wat dan?
Voor de rest de Koerier toch maar weer gewoon de Koerier laten zijn. En erop hopen dat Kees ergens toch nog meeleest.

Henk Ottevangers

Agenda

** **2-5 juni 2017 Bamberg/Erlangen (D)**
RIPL
www.panhard-club-deutschland.org
** **10,11 juni 2017 Heudicourt (Fr)**
32e RétroMeus'Auto Lac de Madine
www.biellesmeusiennes.com
** **16 juni 2017 Veenendaal**
Praatavond Tatra
www.panhardclub.nl
** **1,2 juli 2017 Apeldoorn**
Concours d'élégance 't Loo
www.concourselegance.com
** **9 juli 2017 Belfeld**
Oldtimertreffen Franse Oldtimers
www.Belfeld.nu/2716
** **19 augustus 2017 Soest**
Oldtimertoertocht Soester Landjuweel
www.gildesoest.nl
** **1 september 2017 Veenendaal**
Praatavond
** **17 september 2017**
Najaarsrit Midden Nederland

Inhoud

Van de voorzitter	2
Van de redactie	2
Colofon	2
Agenda	2
Inhoud	2
Kees	3,4
Scribouillard 4 en 5	5-7
Citromobile	7
Toekomstige Panhardist	8
Racen met 24 CT	9-11
Strip	12
Gazogene	13-16
Voorjaarsrit 2017	17
Reklus	18-20
Celeron	20,21
Lichtstangkoker	22

Kees de Waard-Wagner overleden

Op zondag 23 april reden velen van ons de voorjaarsrit. Helaas bereikte ons die avond het bericht dat Kees die zelfde ochtend plotseling is overleden.

Kees heeft in de beginfase van de Panhard club een zeer belangrijke rol gespeeld. Hij was al actief voor de club bij de oprichting in 1968. Met zijn ervaring als voormalig Panhard monteur bij Citroën op het stadionsplein in Amsterdam repareerde hij in zijn vrije tijd Panhards voor leden van de club.

In 1975 werd Kees secretaris van de club en verzorgde hij de onderdelenvoorziening van de club. Op het zelfde moment werd ik voorzitter en wij hebben samen gedurende 15 jaar deze functies vervuld. In die periode hebben wij hem allen ervaren als een markante persoonlijkheid met heel duidelijke ideeën en meningen. Maar vooral ook als een uiterst betrouwbare en toegewijde kracht in de club.

Na zijn bestuursperiode richtte hij zich steeds meer op het rally rijden en racen met zijn Renault Alpine A110. De laatste jaren deed hij dat met een speciaal geprepareerde Citroën Visa GTI. Hij ging rally's organiseren voor goede vrienden in Zuid-Frankrijk. Kees ging overal op af, kwam overal en kende de halve wereld op het gebied van klassieke auto's. Ondertussen bleef hij betrokken bij de Panhardclub door het schrijven over interessante ontmoetingen en evenementen. De voormalige monteur werd steeds meer een bekende autojournalist.

De komende maanden had Kees samen met zijn onafscheidelijke Henny al weer plannen voor het bezoeken van een aantal evenementen. Maar het mag niet zo zijn. Velen die Kees goed kennen verliezen in hem een goede vriend. We wensen Henny, zijn kinderen en zijn familie alle sterkte toe in het dragen van dit grote plotselinge verlies.

Joannes Collette

Op zaterdag 29 april was de crematieplechtigheid van Kees de Waard-Wagner.
De rouwstoet was in stijl. De begrafenisauto werd gevolgd door twee Renault Alpines A 110 en daarna twee Panhards PL17 van Peter Drijver en Frank van Nieuwkerk.

Tijdens de plechtigheid werd door meerdere sprekers Kees herdacht als een bijzonder mens in al zijn facetten.
Joannes Collette, die ook al bovenstaande necrologie schreef, voerde namens de Panhardclub het woord.
Zijn tekst treft u hierna integraal aan.

Onze club verloor een markant lid en technische vraagbaak; de Koerier een trouwe correspondent.
Zijn raceverslagen in zijn heel herkenbare stijl waren beroemd

Wij wensen Henny, de kinderen en kleinkinderen alle sterkte toe met het verlies van Kees.

Panhard Automobielclub Nederland

Dag Henny, beste kinderen, familie en vrienden van Kees.

Mijn naam is Joannes Collette.

Ik heb Kees leren kennen via de Panhardclub. Voor degenen die dat niet weten: Panhard is een Franse auto die gemaakt is tot 1967. In 1968 is er in Nederland meteen een club opgericht om dit soort bijzondere auto's rijdende te houden. En Kees was een van de oprichters van deze club.
Ik was al een aantal jaren lid van de club en in 1975 ben ik maar eens voor de eerste keer naar een ledenvergadering gegaan. Er bleek toen een bestuurscrisis te zijn. De oplossing van de crisis werd gevonden door zelf maar voorzitter te worden van de club. Kees was toen secretaris en hij deed ook de onderdelenvoorziening. Ik was toen 29 en Kees ook. We kennen elkaar dus 42 jaar. Ondanks dat ik nog maar weinig van Panhard wist in vergelijking met alle kennis van Kees, werd ik meteen door hem geaccepteerd.

Door zijn technische kennis en door het verzorgen van onderdelen voor de leden vervulde Kees gedurende vele jaren een heel belangrijke basisfunctie in de club. Als monteur bij Citroen op het Stadionplein in Amsterdam had Kees namelijk meer dan wie dan ook een schat aan technische ervaring en door zijn ondernemende geest een enorm netwerk.

Het toeval wil dat ik gisteren een mail kreeg van een lid van het eerste uur, namelijk Thei Bruls uit Geleen. Hij wist me te vertellen dat Kees al voor de oprichting van de club actief was op het gebied van onderdelen. Thei schreef me, dat door de onderdelenvoorziening van Kees, dat hij daardoor enthousiast werd voor Panhard en een trouw en actief clublid werd. Dit is maar een enkel voorbeeld van de invloed die Kees heeft op anderen door zijn enthousiasme en zijn ideeën.

Gedurende 15 jaar heb ik als voorzitter Kees mogen meemaken als secretaris en technische vraagbaak. Zeker in de begintijd had Kees nogal bijzondere overtuigingen. Zo moest volgens hem een clubbijeenkomst uitsluitend bestaan uit gepraat onder motorkappen en het eten van pannenkoeken. Een ritje rijden was volgens hem onzin. Leuk voor andere clubs. Maar toen er in de club naast techniek ook steeds meer behoefte ontstond aan gezelligheid, deed hij enthousiast mee. Soms waren we het niet eens met elkaar maar we waren beiden vol respect voor elkaars kwaliteiten. En zo groeide een hechte vriendschap tot en met vandaag. Zoals iedereen wel weet: Kees heeft soms het grootste woord maar hij heeft een heel klein hart. Hij was bijvoorbeeld altijd heel betrokken met moeilijke momenten in mijn leven. Ik heb hem daarom altijd ervaren als een heel echte vriend.

Zoals iedereen wel weet: Kees kent iedereen en hij gaat overal op af. Zo heeft hij mij indertijd enthousiast gemaakt voor het jaarlijkse evenement voor klassieke auto's op het circuit van Montlhéry. Dit is een autocircuit ten Zuiden van Parijs met een heel interessante en lange historie. Na mijn eerste bezoek aan dit circuit, samen met mijn familie, ging ik er vrijwel ieder jaar naar toe. En toen mijn eigen Panhard eindelijk klaar was ging ik heel vaak samen met een van mijn dochters per Panhard naar dit evenement. Kees stond dan al met Henny en met hun toenmalige camper vlak bij het circuit. Als wij dan vrijdagsavond aankwamen, dan had hij al een plaatsje ingeruimd voor ons tentje en steevast was er de volgende dag koffie bij hen in de camper.

Na zijn bestuursfunctie in de Panhardclub bleef hij nauw betrokken bij de club. Ondertussen ging zijn aandacht naar zijn Alpine A 110 en kwamen we elkaar wat minder tegen. Op een geven moment organiseerde Kees samen met Henny jaarlijks een rally voor Alpine vrienden in Frankrijk (hij noemde dat een rally voor plastic auto's). Zoals alles bij Kees deed hij dat op een geheel eigen wijze. Kees zorgde samen met Henny voor het routeboek. Dat deden zij gratis. Er viel niets te winnen. Er was geen enkele verplichting en je moest zelf je hotel regelen. En ik mocht meedoen met mijn Lancia, omdat ik hem een keer had geholpen met de verkoop van heel veel onderdelen van hem aan leden van de Panhardclub. Wat was het gezellig. En wat een kennis heeft Kees. Hij wist precies op welke col in welk jaar een bepaalde etappe van de rally van Monte Carlo was verreden. Ik heb drie keer vol enthousiasme meegedaan.

Door de jaren heen werd Kees een steeds milder mens. En toen hij met pensioen was ging hij steeds meer schrijven over al zijn belevenissen. Belevenissen genoeg, want zoals iedereen wel weet gaat Kees overal op af en hij redt zich in vrijwel iedere taal. "Ja", zei Kees dan tegen mij, "die gasten zeggen bij het afscheid bijna altijd: kom een keer langs". "Die denken dan meestal: dat doet ie toch niet. Maar ik doe dat wel". En wie zou zo'n innemende man nou niet binnenlaten! En vervolgens heeft hij weer wat om te schrijven. Heel grappig dat de monteur, buschauffeur en sleutelaar zich steeds meer heeft ontwikkeld tot een aparte en bijzondere autojournalist. Hij is gekend door heel veel mensen vanwege al zijn kennis op het gebied van klassieke auto's en door zijn gigantische netwerk.

Kees had nog plannen genoeg. Zo zouden we op 26 mei elkaar weer ontmoeten op een bijzonder Panhard evenement in Frankrijk. Helaas mag het niet zo zijn. Afgelopen zondag is hij ons plotseling ontvallen terwijl wij nota bene met de Panhardclub een rit in Oost-Brabant en Zeeland reden. Het is niet te geloven dat hij niet meer leeft. Dat we dadelijk niet weer een heel smakelijk verhaal van hem zullen gaan horen.

Ik kan nog steeds niet spreken over Kees in de verleden tijd, want voor mij is hij nog steeds volop aanwezig. Maar de waarheid is helaas anders. Hij is er niet meer. Maar ik denk dat hij een goed leven gehad heeft. Niet in de laatste plaats door alle liefde en genegenheid van zijn onafscheidelijke Henny.

Henny, kinderen, familie en vrienden. Ik wens iedereen sterkte toe bij het verwerken van het plotselinge verlies van mijn hele goede vriend Kees.

Tabee Kees.

Een pennenlikker over Panhard (4)

Zo jong al achter het stuur van een grote auto, dat maakte een andere man van me.
Al mijn vrienden reden in een tweedehands 2CV, Renault 4 of Dauphine die ze toentertijd voor minder dan 300 gulden kochten. En ik, nog geen 19 jaar oud, reed zo trots als een pauw rond in een grote luxe auto, diep weggezakt in de stevige stoelen van de Relmax. Op de leeftijd waarop ik eigenlijk droomde van een R8 Gordini of een MG Berlinette, leerde ik het plezier kennen rond te rijden in een imposante reiswagen.
Het was een goede aankoop want hij was degelijk onderhouden en in uitmuntende staat met 60000 km op de teller. Maar de verf begon zijn glans te verliezen en kleurde bij elke wasbeurt het zeemleer Bleu Atlantide.
Al snel merkte ik dat zijn weggedrag onder de allerbesten viel te klasseren, vooral in lange bochten leek hij wel aan de weg vastgenageld. En daar maakte ik wel misbruik van, op die leeftijd ben je tenslotte wel "een beetje dom".
Maar ook door zijn comfort en zijn zeer gewaardeerd zuinig verbruik was hij hoog geklasseerd.
Van binnen, mooi gestoffeerd met zijn dikke tapijt waarin mijn voeten weldadig wegzakten kon men het geluid van de kleine motor precies goed horen. Een minpunt waar ik snel achter kwam bij het inhalen of op bochtige wegen was dat de kleine tweecilinder te wensen over liet en me flink achterop liet raken als ik een wedstrijdje deed met een R8 Major.
Ach, wat zou ik graag een Tigre motor in het vooronder hebben willen liggen en veel liever een toerenteller op het dashboard dan een klein klokje.

Slaapstoelen!
Ondanks zijn plompe verschijning voelde ik me de gelukkigste man aan het stuur van mijn PL 17, waarvan ik echt begon te houden. Natuurlijk, hij had niet alleen maar goede eigenschappen. Hij ging moeilijk in zijn achteruit en het handeltje waarmee zowel het licht als het knipperlicht werd bediend zorgde ervoor dat je zo maar midden in de nacht in het pikkedonker kon komen te rijden. En als hij na uitzetten van het contact soms nog doorpruttelde lagen mijn vrienden in een deuk! De best krachtige remmen verminderden vlot in werking en vereisten stevig stampwerk op het pedaal. Ik kan me nog een heel angstige afdaling herinneren op het circuit van Charade. De mooie sierdoppen had ik om die reden al verwijderd om een betere koeling te krijgen en ik verfde de wielflanken zwart en zilvergrijs om ze een race-uiterlijk te geven. In die tijd reed ik voortdurend te hard, zoals alle jongens. Gelukkig waren er toen nog geen radars.

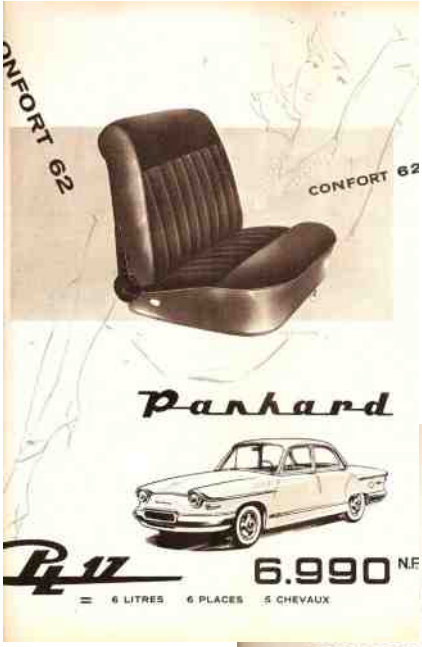
Ik had al een vriendinnetje, dus de slaapstoelen kwamen goed van pas. Maar door de dikke rugleuning die niet mooi plat lag, was het er languit op liggen niet echt een vreugde! En met het stuur dat bijna tot aan de ribbenkast reikte was de zitpositie ook niet je dat. Zoals dat toen modern was reed ik zoals Jim Clark met de gestrekte armen en de handen op 9h 15 aan het stuur.
Mijn baan als computerprogrammeur zonder computer dwong me om in de wintermaanden in Parijs te werken en ik moest 800 km rijden om een weekend thuis te kunnen zijn bij mijn ouders. Vaak 's nachts en midden in de winter. Juist dan vertoonde mijn PL17 nog niet eerder vertoonde nare trekjes: ondanks een gereviseerde dynamo een zeer zwakke verlichting en een verwarming waarmee het niet lukte bij flinke kou de ruiten te ontwasemen als ik 's nachts naar huis reed met 120-130 km/u op de rechte wegen waar toen nog geen snelheidsbeperkingen golden. Ik reed op de tast met beslagen zijruiten en kon het zo slecht zien dat ik in het donker zonder er erg in te hebben een afgesloten weg in reed. Daarna nam ik me voor als ik een andere auto zou nemen er een te kiezen met een goede verlichting en ontwaseming. In die tijd moest je nog om de 2500 km olie verwisselen en bij Panhard ook nog die van de versnellingsbak. Daarvoor bracht ik hem bij een bevriende garagehouder van mijn vader die de pest had aan Panhard omdat er zoveel smeernippels aan zaten en de techniek zo apart was. ""Hoe wil je dat deze versnellingsbak, zo groot als mijn twee vuisten het kan volhouden?"" terwijl hij vertelde over alle Panhards waarvan hij de motor en de bak had zien vastlopen. Ik was er niet erg gerust op als ik wegreed bij zijn BP station, op elk moment verwachtend stil te komen staan. Het is waar dat Panhard een slechte reputatie had, volgens de één terecht maar volgens de ander volkomen ten onrechte. Het vervolg komt in het volgende nummer (of eerder), met uw goedvinden.

Pennenlikker in Panhard 5

Door hun even fraaie als originele ontwerp eisten Panhards meer onderhoud dan andere auto's. Veel kleine garagehouders weigerden om die reden eraan te beginnen. Na 10.000 km zonder problemen gereden te hebben bracht ik mijn PL17b naar garage Ducat, een Panhard dealer van het eerste uur. Toen Citroën stopte met Panhard had hij geweigerd om een kleine sub-dealer te worden van Citroën en maakte hij daarna een sterke ontwikkeling door met het merk Ford. Het was de kans van zijn leven. Roger Ducat die in Monte Carlo in 1955 met zijn Panhard Z als 2e finishte, had de zaak aan zijn zoon overgedaan. Een prima kerel die helaas in 1984 door een auto-ongeluk om het leven kwam.

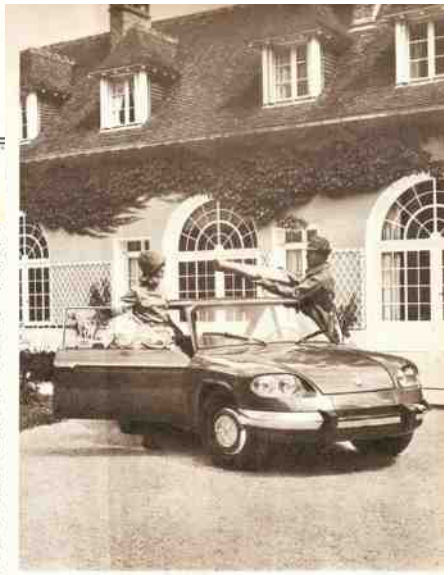
Meneer Paul

Zijn chef-werkplaats heette meneer Paul. Een zwijgzaam type die de Panhard op zijn duimpje kende. Hij maakte een lange proefrit in mijn auto en zei geen word toen hij daarvan terugkwam. Zwijgend toonde hij me met opgetrokken wenkbrauw dat mijn koppeling finaal versleten was, liet vervolgens door een monteur de remmen afstellen en stelde zorgvuldig de carburateur opnieuw af. Ik reed weer naar huis met een auto die liep als een Zwitsers klokje, die beter remde, maar met nog altijd slechte verlichting.

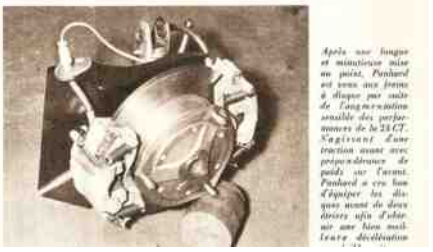


Nadat ik de koppeling had laten vervangen besloot ik de wagen te verkopen om een andere aan te schaffen met een krachtiger motor.

Aangezien mijn ouders me het geld voorschoten, dat ik maandelijks afloste, had mijn vader toen ook een stem in het kapittel. Hij was tegen een Simca 1500 omdat die volgens hem schade zou hebben gehad, en vond, zeer tegen mijn zin, een Peugeot 404 uit 1964 wel geschikt. Maar ja, met mijn 19 jaar maakte ik thuis niet de dienst uit.



Begin 1968 verkocht ik mijn PL17 aan een maat van me die helmaal weg was van de chique uitvoering van de auto. Enige tijd later had hij de motor stuk laten lopen die hij verving door een 2e hands motor. In die tijd waren er volop te vinden. Ik weet dat ik enkele merk-puristen tegen de zere schenen ga schoppen, maar in de meeste advertenties stond een Panhard te koop met een nieuwe of gereviseerde motor. Er werd gezegd dat je met een Panhard moest kunnen omgaan en dat degenen met een vastgelopen motor niet konden rijden. Omdat ik 75000 km had gereden met dezelfde aandrijving en er niets was stuk gegaan, ging ik er iets te snel en gemakkelijk van uit dat ik wel wist hoe je een Panhard moest rijden. Helaas, mijn oude PL17 overleefde het niet met mijn maat aan het stuur. Enkele maanden later vouwde hij hem in een bocht om een boom. Aan gezien hij van grote auto's hield kocht hij op zijn 19e eerst een DS, en later een Mercedes 250 SE, die hij opleukte tot een 280 want hij hield van opsmuk. Ik heb dit al eens verteld in mijn boekje "De mooiste auto's waar mijn vader van droomde". Kortom, een echte poetser!!



De Peugeot 404 had een veel betere verlichting en ontwaseming dan de PL 17 en was met zijn 72 pk goed voor snelle inhaalacties en vergeleken met de Panhard was zijn motor zijdezacht, maar hij verdoeg mijn rijstijl (1:6) maar slecht. Ik reed de motor enkele maanden later kapot met, ongelogen, 300 toeren boven het maximal toegelaten aantal op de teller die ik bij Jean Louis Marnat in Parijs had gekocht. Daarmee werd duidelijk dat ik weer terug wilde naar Panhard.

Naar een 24 CT waarvan ik de vormgeving subliem vond en enorm vernieuwend met zijn dakstijlen als een kathedraal en het subtiel elegante ontwerp van zijn koplampen. Het koetswerk, maar vooral het dashboard fascineerde me evenzeer. De eerste test-verslagen in de autopers leerden me dat onder zijn modern voorkomen nog steeds het oude onderstel van de Dyna schuil ging. Zoals gewoonlijk, was de Action Auto veel lovender dan de Automobile en de Auto Journal. Zijn journalist, Alain Bertaut, die goed bevriend was met Charles Deutsch en Panhard, waarvoor hij op Le Mans racete, hield letterlijk van dit merk. Dat kon je vaststellen aan de hand van de talloze

advertentiepagina's die Panhard had in dit blad. Ik ontmoette Alain Bertaud dikwijls, en reed met hem samen in een Alfa V6 in Spa. Hij was niet alleen een bekende journalist maar ook een eerlijk type die ik met alle respect herdenk.
Maar toen Panhard zijn 24CT onthulde met zijn schijfremmen, in 1964, was het zijn positieve oordeel in het testverslag dat me overhaalde deze auto later te kopen. In april 1968 was het dan zover….

Scribouillard (pseudonym van Patrice Verges)
Vertaling:
Cees Visser
Bewerking:
Henk Ottevangers

CITROMOBILE 2017

Hoe André Ros het zag:

Voor een evenement dat wat haastig in elkaar gedraaid was, was de CitroMobile 2017 uitstekend! Zaterdag was een stuk drukker, maar zondag hadden we vrijwel permanent mensen op de stand die de PL17 van Gerard kwamen bewonderen.

Aangezien een dergelijk evenement toch veel club- en merkpromotie met zich meebrengt, hebben we waarschijnlijk een aantal Citroën-rijders warm gemaakt om tóch maar eens zo'n leuke Panhard aan te schaffen.

We zullen het zien. Wat één goede auto op een goede plek in de 'loop' van het publiek al niet kan doen!

Dank aan jullie vrijwilligers voor het bemannen van de stand dit jaar. Dank ook aan Peter Breed voor de coördinatie met de organisatie voorafgaand aan het evenement.

Bijzondere dank zijn we verschuldigd aan Gerard Meeuwsen voor het ter beschikking stellen van zijn PL17 Cabriolet: een geweldige publiekstrekker. Gerard heeft er een kistje wijn en een mooie foto aan overgehouden en, gezien de dagenlange lach op zijn gezicht, ook een topweekeinde...

Wij hebben ook een leuk weekeinde gehad met het promoten van ons merk!

Volgend jaar weer: uitpakken voor het 50jarig bestaand van onze club.

Hoe Gerard Meeuwsen het zag:

De Citromobile was inderdaad een prachtig evenement voor de Panhard-delegatie met veel belangstelling voor de PL-17 Cabrio. André heeft het mooi beschreven en ik heb er inderdaad van genoten; vooral ook van die verbaasde gezichten als de motorkap weer eens openging en van die mensen die de gekste details fotografeerden. Zo lag er iemand op de knieën om een wieldop te fotograferen!

Ook twee heren uit Canada die op vrijdag al langs kwamen en de reis speciaal maakten voor de Citromobile, heel apart!

De foto van Kees de Waard Wagner leverde voor mij ook speciale gevoelens op, want ik heb, vooral in de eerste jaren van de club, vaker contact gehad met Kees. Zo ben ik ook nog bij hem geweest aan het Stadionplein in Amsterdam bij Citroën om zuigers in de cilinders te passen. De gedachte van Peter Breed om een zwart lint aan mijn cabrio te hangen was een mooie geste.

Zo zijn we met elkaar goed op weg naar een 50-jarig jubileum.

TOEKOMSTIGE PANHARDIST

Op de bewuste dag was het weer helaas te slecht om met de Barquette te rijden, dus gingen we met de PL17. Deze werd geparkeerd voor de ingang van de school.

Tijdens de spreekbeurt zaten alle leerlingen in een grote kring en Jorn in het midden, waar ook de modellen en folders werden uitgesteld.
Opa en oma mochten er ook bij zitten.
Jorn vertelde, dat Panhard in 1891 de eerste autofabriek ter wereld was en nu nog steeds bestaat.

Opa, ik ga op school een spreekbeurt houden over Panhard en dan "moet" jij met de Barquette naar school komen, aldus de 10 jarige Jorn Boers. (ja de kleinzoon van...)
En wil je ook Panhard-modellen meebrengen en wat folders en een uithangbord.

Hij liet een filmpje zien van militaire VBL's die door ruw terrein crosten, wat vooral de jongens in de klas prachtig vonden.
Hij gaf uitleg over de verschillende Panhard miniaturen en folders en die gingen de kring rond.
Na afloop van de spreekbeurt ging de hele klas naar buiten en stond rondom de PL17, waar Jorn uitleg gaf over de auto.
Iedereen mocht vragen stellen:
"Meneer hoe oud is de auto?"
"Wat voor bekleding zit er op de stoelen?"
"Hoeveel kost zo"n auto?"
"Meneer hoe komt u aan zoveel geld om deze auto te kopen?"
"Nou, jongens, dan moeten jullie altijd heel goed naar de juffrouw luisteren en goed je best doen op school. Dan kan je later geld verdienen en ook een Panhard kopen".
Misschien levert dit antwoord in de toekomst nieuwe clubleden op.
Terug in de klas kregen alle leerlingen van Jorn een Panhard modelletje, dat ze zelf in elkaar konden zetten. Alle jongens waren enthousiast en wilden er graag een hebben. Het merendeel van de meisjes ook!
De spreekbeurt werd met alle leerlingen nabesproken.
Conclusie: het was een interessant verhaal.
Wim en Mija

De 24 CT op het circuit

deel 2: de historische tourwagenraces en verder

De officiële competities

Charly Rampal heel competitief op circuit Paul Ricard, 1991

In de jaren 80 beginnen de Franse historische kampioenschappen voor toerwagens **VEC** (Vehicle d'Époque de Competition)-, later de **VHC** (Vehicle Historique de Competition). George Philippe, ook racend in D.B en CD, prepareert een witte 24 CT voor zichzelf en een rode waarmee Charly Rampal uitstekend presteert en Alfa's en Volvo's achter zich laat.

Zoals bij de GP Historique de Provence op Paul Ricard, maart 1990 (Europees kampioenschap Tourisme plateau 8):

1. Austin Cooper
2. Morris Cooper
3. Morris Cooper
4. Panhard 24CT (Charly Rampal, George Philippe)
5. Alfa 1900
6. Alfa 1900
7. Honda 800
8. Alfa 1900
9. Alfa 1900

De Panhardgemeenschap rijdt natuurlijk ook een soort competitie tegen elkaar. De rondetijden ontlopen elkaar weinig. Hier Dijon 1991:

VHC 1991 Dijon

Droge baan
1. Charly Rampal sur 24 CT 2'03''24
2. Georges Philippe sur DB Le Mans (954 cc) 2'07''
3. Bruno Perroton sur 24 CT 2'09''
4. Denise Philippe sur Barboni 2'14''07

Natte baan
1 – Charly Rampal sur 24 CT 2'24''33
2 – Bruno Perroton sur 24 CT 2'26''15
3 – Georges Philippe sur DB Le Mans 2'27''18
4 – Denise Philippe sur Barboni 2'29''38

Op Le Castelet, 1992:

1 – Georges Philippe sur DB Le Mans 954 cc = 2'11''37
2 – Charly Rampal sur 24 CT = 2'11''45
3 – Denise Philippe sur Barboni = 2'18''
4 – Michel Norman sur Dyna Z1 = 2'19''09
5 – Bruno Perroton sur 24 CT = 2'19''77
6 – Jean-Pierre Evrad sur Dyna X = 2'21''87

Perroton's 24 CT

De 24 CT's van Delcroix en Phillippe

Ondanks zijn gewicht kan de 24 CT dus uitstekend mee met de alu en plastic D.Bs!
In 1993 richt Charly met Michel Norman het Panhard Racing Team op (tegenwoordig met een interessante website). Aanvankelijk wordt voor de koeling een stuk neusbeplating weggelaten. Ons esthetische juweeltje zier er dan als een soort cross-auto! Tot de jaren 90 rijden alle klassen door elkaar. Bruno en Dominique Perroton voegen zich erbij in 2 witte 24s. Dominic Delcroix rijdt enige tijd in een blauwe 24, geprepareerd door Claude Piquet. In 1995 komt Christophe Guerrier met een door Alain Gawski geprepareerde zilvergrijze racer. Die rijdt op Montlhéry zomaar 2 seconden sneller (2.07.75) dan Rampals recordtijd. Hij eindigt prachtig derde achter een Simca 1200 coupe en R8 Gordini.
De oude garde van onze clubleden die in de jaren 80 en 90 de Coupe de l'Age d'Or op Montlhéry bezochten (zoals bij de Centenaire!) hebben ze ongetwijfeld zien rijden.

De auto van Guerrier

Maxi 1000
Het steeds achterin figureren doet het idee ontstaan om een eigen competitie te beginnen onder 1000 cc: de Maxi 1000. Maar als die eind jaren 90 van start gaat, zijn bovengenoemde rijders al met andere dingen bezig (vooral MEP X2). Panhards zien we dan ook niet veel in de Maxi 1000, soms de twee CTs van George en Denise Philippe, maar vaker hun CD en D.B's (Barboni, HBR5 en Le Mans), en de Z1 van Echivard, die best mee konden. Maar de stijgende kosten en het toelaten van auto's tot 1300 cc deden iedereen in de loop der jaren afhaken. Ondertussen is de Maxi 1000 competitie die niet meer is weg te denken uit de Franse historische kampioenschappen. Er is een klasse tot 1000 cc en een van 1000 tot 1300 cc. Mini's, Abarths, Alpines, en zelfs een Trabant.
Maar een Panhard zagen we dus al lang niet meer. Tot Charly Rampal in 2015 alsnog begint aan het klaarmaken van een 24 CT voor de Maxi 1000. Na korte tijd laat hij het plan varen wegens tijdgebrek en zet hij het casco voor € 500,- te koop. En daar meldt zich Jean-Louis Petitjean, die in de Trabant al meedoet aan de Maxi 1000. Hij koopt de auto, prepareert hem schitterend en heeft nu zijn eerste seizoen 2016 uitstekend gereden, werd 7e in het eindklassement tussen Austin Cooper S, Alpine, Autobianchi 112 Abarth en Mini Marcos! Dat gaat de komende jaren zeker een vervolg krijgen. Hulde aan Jean-Louis!

Jean-Loius Petitjean in zijn Maxi 1000 24 CT

24 uur van Dreux
Een radicalere oplossing voor het achteraan rijden van Panhards is de "24 uur van Dreux", die tussen 1995 en 2005 verreden worden. De race is alleen toegankelijk voor Panhards! Georganiseerd door de familie Piquet. Eindelijk op kop in een Panhard! De 24 CT is hier altijd ruim vertegenwoordigd en boekte de meeste overwinningen. Een ontzettend leuk en gezellig spektakel, met Claude's vrouw Pierrette die frieten bakte voor de coureurs! Een vrij kort en smal baantje, waar je met moeite boven de 100 km/u kwam! Maar het is natuurlijk jammer dat de 24 CT niet meer op de toerwagen kampioenschappen te zien was. Ik reed Dreux zelf in 1997 in een Franse PL 17 met Don Platteel en twee Franse rijders. We hebben een mooie film hiervan op Youtube gezet. Wild enthousiast beginnen we met sponsoring en hulp van clubleden twee sloop-24CTs op te tuigen tot onze fameuze "Dreux-mobiel", bedoeld om met een eigen Nederlandse 24 CT deel te nemen. In plaats van drie maanden duurt het 10 jaar voor die op kenteken staat en dan worden de 24 uur van Dreux niet meer verreden… Claude Piquet moest wegens gezondheidsproblemen de organisatie staken. Maar fijn dat we nu een "race-24"in de club hebben!

Een meute 24CTs voor de start van de laatste 24 uur van Dreux, 2005

Citroracing
Meeracen in een toerwagenkampioenschap vraagt veel tijd, alleen Jean-Louis Petitjean heeft dat er momenteel voor over, althans wat de 24CTs betreft. Wie zijn Panhard *buiten de competities* op het circuit wil uitproberen zonder race-licentie en allerlei bijzondere technische eisen, kan al 11 jaar in juli terecht bij Citroracing, de laatste jaren op het Circuit du Bourbonnais bij Moulins.

De 24b van Frêche en de experimentele turbo-injectie van Phillippe

U heeft hierover al het nodige gelezen in de Koerier. We zien hier naast de Citroëns en D.B's af en toe een CD en een Dyna Z1. Ook de 24 CT's van de familie Philippe zijn hier de laatste jaren te zien, Frederick Frêche met een snelle, mooi geprepareerde 24 B, die

De motor van Phillippe

soms ook aan tourwagenraces meedoet. En natuurlijk onze eigen club-racer, (nu even in de lappenmand), die hier al viermaal deelneemt. George Philippe was er dit jaar met zijn zoon Christophe en een geweldige experimentele en razendsnelle 24CT met turbo en benzine-injectie, fantastisch! Het wachten is nog op een elektrische 24 racer…

George met de Dreuxmobiel op Zolder, Citroën Story 2010

Vrij rijden

Om op een circuit te rijden hoef je niet noodzakelijk naar Moulins, toch weer 700 km ver.
Er is op veel circuits gelegenheid tot vrij rijden: Zandvoort, Assen, Zolder, Nürburgring. Panhards zie je daar haast nooit, dus als we met de Dreuxmobiel onze opwachting maken trekt die altijd veel bekijks.

Vrij rijden in onze Dreux-mobiel tijdens de Historic Thophy op Zandvoort, mei 2016

De moraal

Meer nog dan in de rallyesport is racen met de 24 dus een zeer marginale voetnoot in de autosport-geschiedenis. Het sportieve uiterlijk en de voortreffelijke rijeigenschappen trekken toch steeds een handjevol liefhebbers aan, die de rijkwaliteiten van het autootje maximaal willen consumeren. Het hoeft gelukkig niet heel duur te zijn en het is absoluut genieten op het circuit! En veel bekijks!
Wilt u eens proeven, meld u voor onze dappere Dreux-racer, misschien niet de allersnelste maar met zijn fotogenieke oranje streep zeker de leukste op de baan!

Jaap Margry

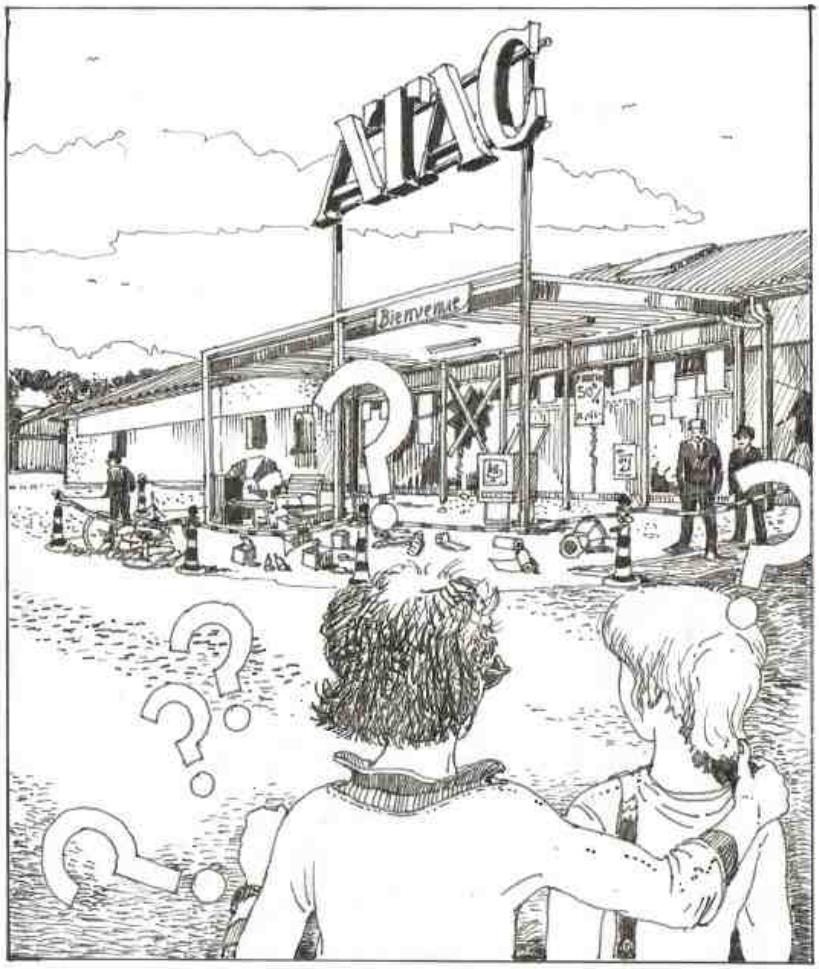
Ps.
Het gecrashte motorblokje van onze Dreux-mobiel is inmiddels weer opgebouwd door Jelle Betlehem!

Pps.
In aanvulling op deel 1 vond ik nog meer deelnames uit de begintijd; vlnr in 1964 aan de heuvelklim van Maron, op Montlhéry bij de Coupes de l'USA (1964) en de Coupe de Paris (1965, waarschijnlijk "Bagrit")! Klasseringen onbekend.

Gezocht: pl17 uitlaat pijpen, zgan

ook een plastic wiel dopje.
Ik heb tevens pl spul te koop, oa bumpers, bankstel rood, motor enz.
gr Nico van Kraaij tel 0639764442
ik ben weer op de NODag 18 -6 met de24ct ..

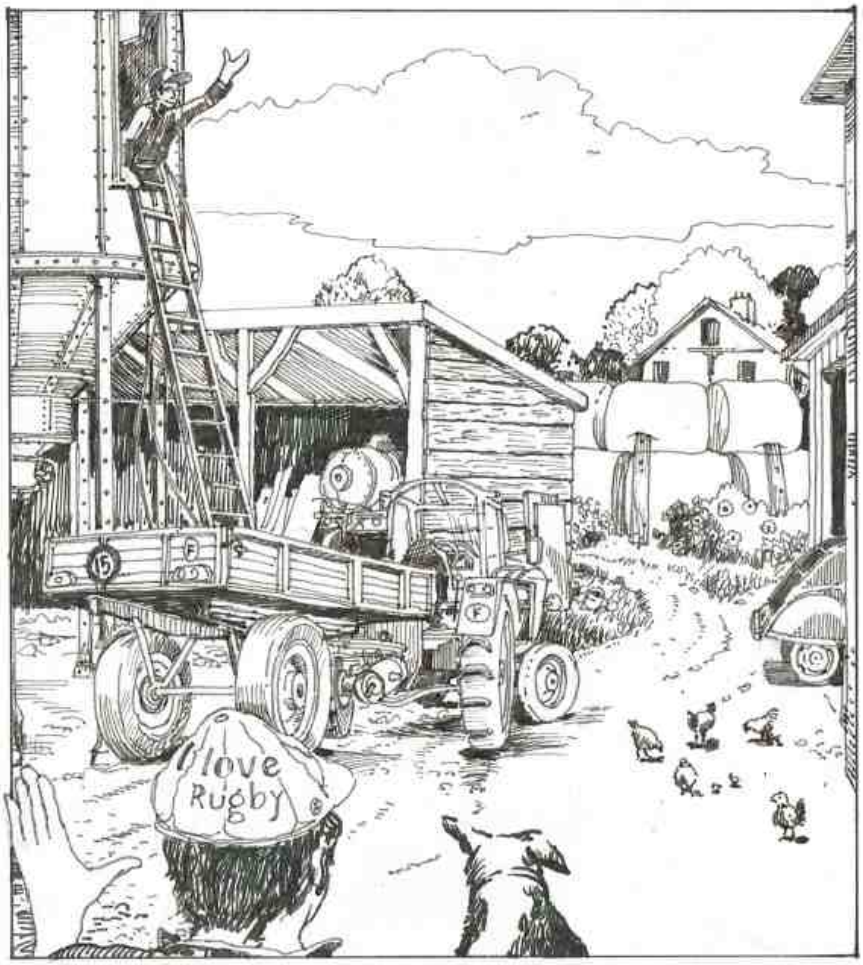
MARC DE BOURGOGNE...QUATORZE JUILLET



De volgende ochtend gaan Clémence en Juliette boodschappen doen bij de Atac, de plaatselijke grootgrutter in Nolay. Maar ze komen er niet in. Overal politie - er is een overval geweest. Clémence stuurt haar dochter naar de locale bakker - dan is er in ieder geval alvast vers brood - en gaat binnen poolshoogte nemen, als journaliste.

Er is een soort van geregiseerde ruzie geweest tussen wat jongeren, die zich buiten heeft afgespeeld. Ondertussen hebben een paar jongeren een paar winkelwagens, binnen, gevuld en zijn er via het magazijn achter, met die karren vandoor gegaan. Zonder enig spoor....

9



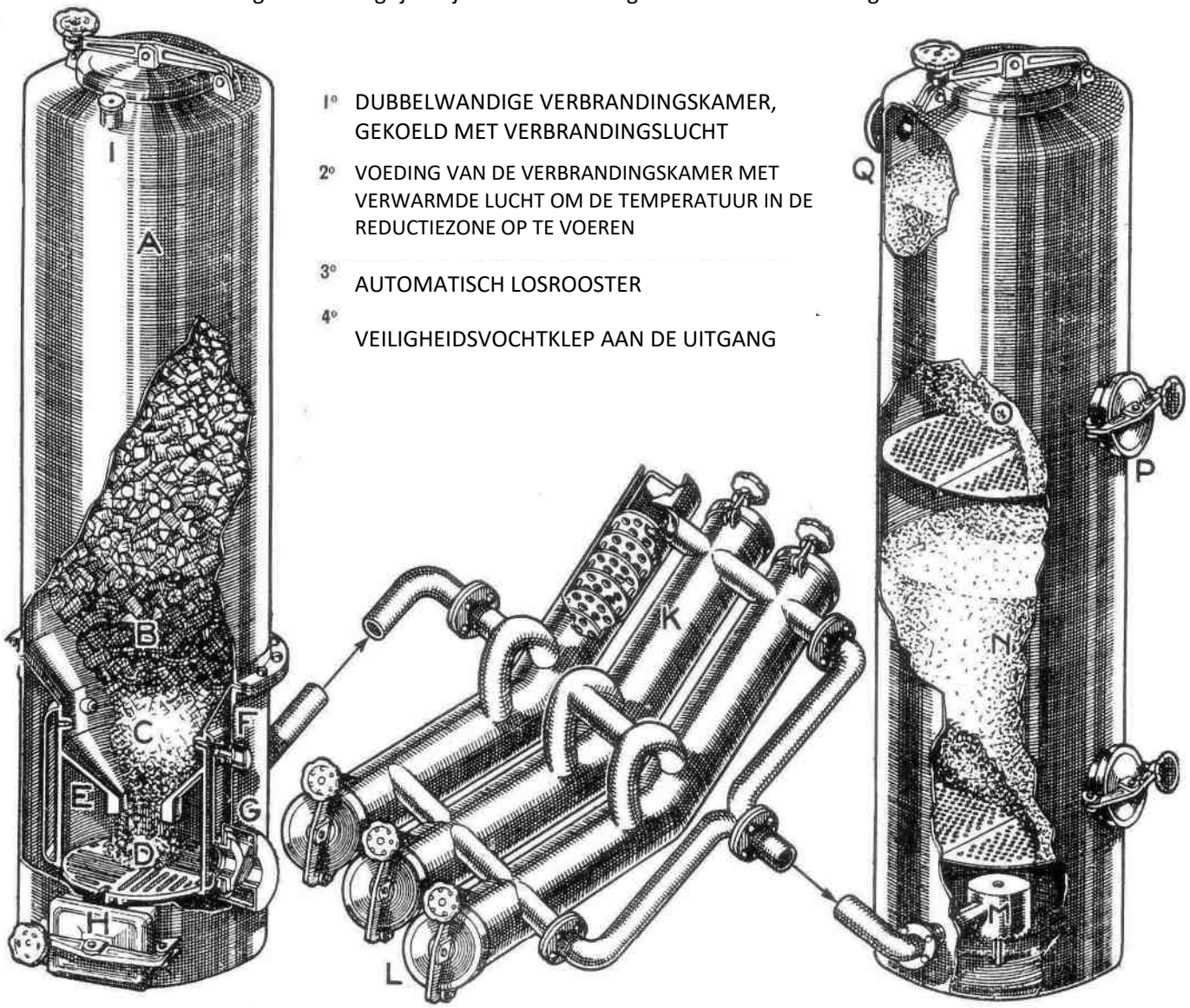
Diezelfde dag gaat Bernard weer naar Jean-Luc. Ze knappen samen een ouwe ribbelkapcend op. Maar Bernard is nu met iets anders bezig: „ik las effe een vloertje in die ouwe silo. 'k Heb al een raampje uitgesneden. We hebben buren. In die leegstaande boerderij daarginter. Jongeren. 'k Won 'ns koekeloeren wattie zoal uitspoken, daar. Vanmorgen hebben ze een HY-bestel uitgeladen die daar soms in het bos staat, zo'n patatbus met ribbels, weet je wel. Gewoon, even in de gaten houden of alles wel goed pluis is, daar..."

10

HOUTGASGENERATOR

De houtgasgeneratoren die we hier aan onze klanten presenteren vormen een waardige afsluiting van onze generatorenserie voor houtskool en andere brandstoffen, die met meer dan 15000 exemplaren getuigen van een buitengewone kwaliteit. Om snel en betrouwbaar aan de enorme vraag naar dit soort apparaten te kunnen voldoen hebben wij gekozen voor een bestaand ontwerp dat zijn kwaliteiten bewezen heeft: wij hebben een licentie van Dulhoste verkregen. In de lijn van de traditie van ons huis hebben we in de praktijk de geldigheid van onze keus willen bewijzen. Daarom is pas na intensief gebruik binnen onze Service de Transport deze constructie vrijgegeven. De verbeteringen die wij hebben aangebracht hebben hier een hypermoderne houtgasgenerator van gemaakt die hem op hetzelfde hoge niveau hebben getild als onze andere generatoren

De volgende belangrijke bijzonderheden vragen de aandacht van de gebruiker



GENERATOR KOELER ZUIVERING

PANHARD

Société Anne des Anciens Ets PANHARD et LEVASSOR, USINES DE TARBES, Bd DE L'ARSENAL, Pte 19, Tél. 1034
19, AVENUE D'IVRY, PARIS

DE GASGENERATOR

Op de vorige pagina van deze Koerier staat een voor elke Panhardist bekend plaatje dat toch altijd weer wat vragen opwerpt. OK, Panhard "deed" dus in houtgasgeneratoren, maar wat was nu eigenlijk zo'n generator, en wat kon je ermee. Verhalen van onze (groot)ouders over het brandstofprobleem tijdens de Duitse bezetting en de "oplossing" die er via gasgeneratorauto's werd gevonden leken te wijzen op een in wezen volkomen gemankeerd vervoermiddel dat je alleen in de uiterste nood zou gebruiken. Maar is dat terecht, deze indruk? We hebben hier toch wel een duurzame, groene, energie! In het nu volgende artikel gaan we de gasgenerator en zijn toepassingen wat nader bekijken.

In de gasgenerator "verbranden" we een brandstof als houtsnippers, houtskool of wat voor koolstof bevattende stof dan ook (steenkool kan dus ook, maar dan is het niet meer duurzaam) met lucht, waarbij dan, naast andere verbindingen, het brandbare gas koolmonoxide (CO) ontstaat.
De verbranding mag vooral niet "te goed" zijn - deftig gezegd: dient zuurstofarm te geschieden - want anders ontstaat uit de brandstof het – niet nuttige, want niet brandbare – gas kooldioxide.
Met het aldus geproduceerde brandbare gas kunnen we vervolgens een verbrandingsmotor laten werken.
We zouden het kunnen samenpersen tot een vloeistof en het dan net als LPG kunnen tanken. Maar dat vereist een min of meer industriële omgeving, met grote generatoren, koelers en compressoren.
Of we zouden het rechtstreeks in de motor kunnen blazen.
In dat geval volstaat een kleine generator die aan boord van auto of vrachtwagen aanwezig is, en kunnen we houtsnippers "tanken".
En dat is dus waar Panhard zich op wierp in de jaren 1930-1950

Even een beetje scheikunde:

Lucht bestaat grofweg uit 4 delen stikstof (N_2) en 1 deel zuurstof (O_2): 1 O_2 + 4 N_2
Houtskool bestaat uit vrijwel alleen koolstof (C), maar hout bevat ook als hoofdbestanddeel koolstof.
Het proces in de gasgenerator kunnen we dan als volgt beschrijven:
1 C + ½ (O_2 + 4 N_2) >>>>> 1 CO + 2 N_2 …….proces 1
In woorden: 1 deel koolstof reageert met ½ deel lucht tot een gasmengsel van 1 deel koolmonoxide en 2 delen stikstof.
En stikstof is helaas niet brandbaar, dus niet te gebruiken als brandstof. Koolmonoxide daarentegen kan wél verbranden.
Essentieel is de verhouding van 1 koolstof op ½ lucht (λ = ½)! We noemen dat een partiële (= onvolledige) verbranding.
Als we de koolstof totaal zouden verbranden, zoals in de barbecue of open haard, dan werd het:
1 C + 1 (O_2 + 4 N_2) >>>>>1 CO_2 + 4 N_2 (λ = 1)
We laten nu dus 1 deel koolstof reageren met 1 deel lucht
Het gas mengsel bevat dan alleen 1 deel kooldioxide (CO_2) en 4 delen stikstof, en die zijn allebei onbrandbaar. Daar kan je een motor niet mee aan de praat krijgen.
Voor de gezondheid van de omstanders is het overigens wel beter dat we bij de barbecue (en in de kachel, of de geiser) een λ van 1 of meer aanhouden. Ten eerste levert het meer warmte op dan proces 1, en ten tweede is koolmonoxide zeer giftig!
Maar ook de partiële verbranding levert warmte. Een (te) goed geïsoleerde gasgenerator zal oververhit raken!
Een aardige oplossing voor dit probleem is het bijmengen van waterdamp (H_2O) in het proces. En dat levert nog meer brandbaar gas op ook, want nu ontstaat ook het brandbare gas waterstof (H_2).
1 C +1 H_2O >>>>> 1 CO + 1 H_2 …….proces 2
In woorden: 1 deel koolstof met 1 deel waterdamp levert een gasmengsel van 1 deel koolmonoxide en 1 deel waterstof.
In het geval dat de generator met hout werkt komt de waterdamp vanzelf vrij uit het hout. Dat bevat altijd water. Bij andere brandstoffen (houtskool) zal het bijgemengd moeten worden.
Het nadeel van dit tweede proces is dat het warmte kost, ofwel het loopt niet vanzelf, zoals de (partiële) verbranding.
Het koelt de generator dus af, en zou hem kunnen uitdoven. Daarom mag het hout, als we dat gebruiken, niet te nat zijn.
En verder lopen en nog een paar bijprocessen die troep produceren (teer, alcohol, azijnzuur e.d.).
Het gas zal daarom altijd een nazuivering nodig hebben.
Die "goede verbranding", die dus veel warmte en kooldioxide oplevert, treedt ook altijd op. Dat moet wel om alle processen aan de gang te krijgen. Maar het gevormde kooldioxide kan weer met koolstof reageren tot koolmonoxide, wat overigens ook weer warmte kost, en koeling oplevert.
1 CO_2 + 1 C >>>>>>>> 2 CO …….proces 3
In een goed afgestelde gasgenerator leiden al deze processen uiteindelijk tot een brandbaar mengsel van koolmonoxide, waterstof en helaas die vermaledijde stikstof, zonder dat de temperatuur teveel oploopt, of de generator uitdooft.
Gebruik van zuivere zuurstof bij de partiële verbranding in plaats van lucht zou het stikstofprobleem elimineren, maar dat gaat dan weer ten koste van de relatieve eenvoud van het proces. Dan heb je inmiddels niet meer een "keuken" in je auto, maar een fabriek.

In de tijd van de houtgasgeneratoren lag het octaangetal van benzine laag, en was de compressieverhouding van de motoren navenant laag. Dat betekende dat een motor die normaal gesproken op benzine liep bij overschakelen op houtgas flink wat vermogen kwijtraakte, want houtgas heeft een lagere calorische waarde dan een benzine-luchtmengsel.
Je moest dus een behoorlijk overbemeten motor in de auto hebben zitten om nog acceptabel vooruit te komen.
Eventjes de compressieverhouding flink verhogen zou geholpen hebben, maar dat is helaas niet mogelijk bij een bestaande motor.

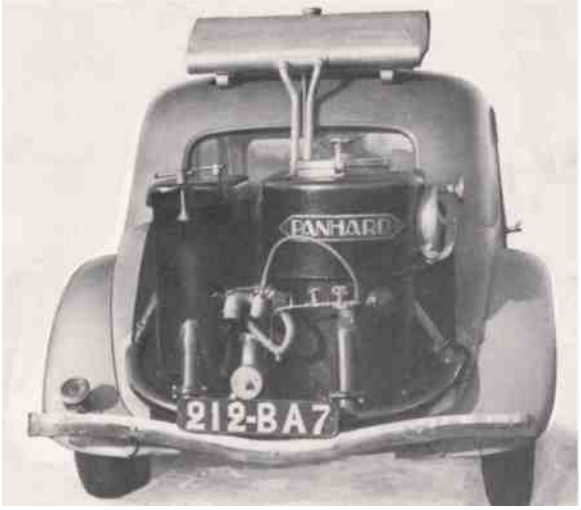
En wat historie:

Het idee voor het gebruik van houtgas stamt al uit het begin van de 19e eeuw, wanneer de Zwitserse majoor Isaac de Rivaz een "explosiemotor" ontwerpt die op verschillende gassen loopt, waaronder: waterstofgas, onttrokken aan steenkool, moerasgas (ofwel methaan – OttHW), waterstofgas uit droge destillatie van houtsnippers en ander plantaardig materiaal, etc.. Maar dit idee werd, ondanks een octrooi, vergeten, omdat het zijn tijd te ver vooruit was. 110 jaar later voert de technische dienst van het Franse leger een studie uit naar alternatieve brandstoffen voor voertuigen, uitgaande van hout of houtskool (ze doen in het leger dus nog wel iets meer dan marcheren). De Duitse onderzeeërs joegen wel erg veel tankers naar de kelder, en men voorzag moeilijkheden voor de olievoorziening. Tegen het eind van de eerste wereldoorlog gebruikte het Franse leger zo'n 300 miljoen liter benzine per maand, waarvan binnen de hexagoon (omschrijving van Europees Frankrijk, de zeshoek – zie de kaart van Frankrijk! – OttHW)) nog geen druppel werd geproduceerd. En de Noord-Afrikaanse olievelden waren nog niet ontdekt. Vandaar de – wat aarzelende – experimenten met een vrachtwagen, een buitgemaakte Mercedes met gasgenerator, op de lijn Parijs/Rouen. Maar het eind van de oorlog betekende ruime aanvoer uit Amerika en einde experimenten. Toch vond de legerleiding dat er een "nationale" brandstof diende te komen, en de ontwikkelingen startten opnieuw. Zodat er, op het moment dat de Traction Avant verscheen (1935), al drie typen vergassers voor auto's beschikbaar waren:

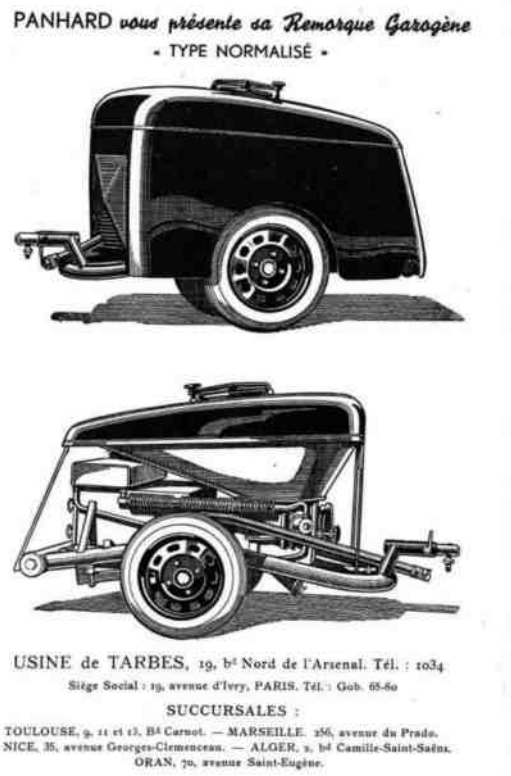
- de Imbert-Berliet, afgeleid van de Imbert-vergasser, op hout;
- de Panhard-et-Levassor, op houtskool;
- de Gohin-Poulenc, op minerale olie, eventueel houtskool.

Marius Berliet gebruikte in 1926 al houtgas voor een bus die 5000 km door Frankrijk reed voor ¼ van de kosten die het met benzine gekost zou hebben.
Maar de echte interesse begon, overigens ook in Nederland, pas met de bezetting van 1940. Het was gedaan met de grappen over de rijdende keukens.
Overigens kon niet elke auto ermee uitgerust worden. Aftandse wagens, die al op benzine slecht liepen, moest je er niet van voorzien. De calorische waarde van houtgas is nogal laag, en de motor verliest 35-45 % van zijn vermogen!
En waar monteerde je de vergasser? De treeplank, de bagageruimte of een aanhangertje bleken geschikt.

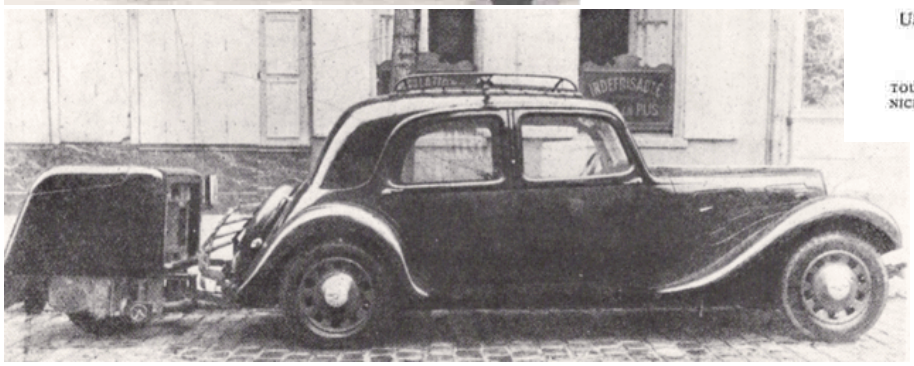
Gohin-Poulenc, aan weerszijden naast de motorkap.
De "11" haalde hier 90-100 km/u mee, met een verbruik van 12,7 kg hout /100 km



De generator van Panhard,
In de achterbak, met gasreservoir op het dak.



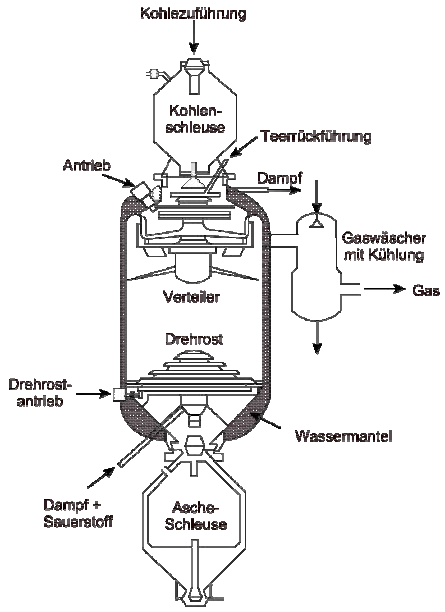
Eénwielige aanhanger, ook van Gohin-Poulenc



Panhard had ook een aanhangerversie, maar de systemen van Gohin-Poulenc waren toch de meest verkochte.

Panhard had ook een aanhangerversie, maar de systemen van Gohin-Poulenc waren toch de meest verkochte. De heer Poulenc maakte al sinds 1918 vergassers voor de fabrieken van Poulenc, en vanaf 1927 systemen voor auto's. Van 1930 tot 1940 nam de productie toe van 100 tot 1500 apparaten per jaar, en vanaf 1935 werd de vergasser onder licentie door Mercedes gemaakt. De Duitsers voorzagen al een oliegebrek.

Nog wat meer historie:
In het begin van de 20e eeuw ging veler aandacht uit naar het omzetten van houtsnippers, uit de bossen en bosjes, via houtvergassers, naar een bruikbaar alternatief voor vloeibare brandstoffen in vast opgestelde dan wel mobiele motoren. In de jaren 1908-1910 liep er bijvoorbeeld een autobus op de lijn Montmartre-Place Saint-Michel in Parijs op houtgas. Maar vooral na de eerste wereldoorlog, met de groei van het gemotoriseerd transport, en het besef van de afhankelijkheid van olieproducten, nam de belangstelling voor houtgas toe.
Van 1921 tot 1939 waren er elk jaar wedstrijden, onder auspiciën van de Automobile Club de France en het Franse bureau voor R&D, voor voertuigen die op houtgas liepen. In 1929 organiseerde de firma Panhard een demonstratie in Afrika: op het parcours Dakar-Bamaco-Abidjan en vervolgens Douala-Bangui met een houtskoolvergasserwagen die naar behoefte zijn eigen houtskool in metalen haarden aanmaakte.



In Duitsland ging men nog een stapje verder. Uit het gasmengsel van CO en H_2, verkregen uit een Lurgi gasgenerator, werd in de 20er jaren door de chemici Fischer en Tropsch via een katalysatorproces een soort diesel en een soort benzine gemaakt, waardoor Duitsland, met zijn kolenvoorraden, onafhankelijk kon zijn van olietoevoer als de nood aan de man kwam.
De Messerschmidt waarmee Rudolf Hess in de tweede wereldoorlog naar Engeland vloog liep op dit soort brandstof, getuige het spotliedje:

Want Hessje is verdwenen, verdwenen, verdwenen
Hij nam opeens de benen
En Hitler wist het niet
Hij nam een Messerschmidtje mee op kunstbenzine
En nu zitten ze in Mofrika te grienen

Dat het toch wel om een grootschalige productie ging moge blijken uit het feit dat Duitsland in 1944 6,5 miljoen ton Fischr-Tropsch producten als diesel en benzine maakte

In Frankrijk groeide het aantal houtgasaangedreven wagens (vooral vrachtwagens) van 700 in 1927 tot 6000 in 1938. Bij de spoorwegen waren er 19 houtgasaangedreven draisine-lijnen. Het Franse verkeersministerie telde in 1939 19 auto's, 26 vrachtauto's, 2 verhuiswagens en 3 bussen op houtgas. In het jaar 1939 ging bij de firma Berliet op elke 2 dieselvrachtwagens 1 houtgaswagen de deur uit, en een enthousiaste fan schrijft dan zelfs: ook een vliegtuig op houtgas is niet onmogelijk!
Een liter benzine van 3 ff kon vervangen worden door 1,3 kg houtskool van 0,80 ff per kilo, of 2 kg hout, van 0,40 – 0,80 ff/kg. Tel uit je winst, maar trek er wel een hogere aanschafprijs en een verminderd laadvermogen van af: een houtgasgenerator neemt nogal wat plaats in en weegt wat.
Maar de tweede wereldoorlog gaf pas echt een boost aan de gazo, zoals men hem intussen noemde. Het volgende staatje moge dit duidelijk maken voor Frankrijk, maar naar verhouding gold het net zo goed voor bijvoorbeeld Nederland, waar in de oorlog ook heel wat van dit spul rondreed:

	1938	1941	1942	1943	Eind 1944
Vrachtauto's	470.000	430.000	400.000	350.000	100.000
Waarvan op houtgas	2.200	73.000	105.000	131.000	89.000

Zodra echter benzine en diesel weer op de markt verschenen was het afgelopen voor het houtgas: toch te onhandig, en het kostte teveel motorvermogen.
Tot 1973! De oliecrisis. Opeens werden er weer oude plannen afgestoft. Maar de oliecrisis duurde te kort om een serieuze opleving te zien.
Ook heden ten dage bestaat er weer belangstelling voor houtgas om via het Fischer-Tropsch proces uit biomassa vloeibare brandstoffen te maken (BTL, biomass to liquid). Maar echt grootschalig gaat dit nog niet.
Als we dus een lang verhaal kort moeten weergeven kunnen we zeggen:
Van 1940 – 1945 bloeide de vergasser, om daarna heel snel te verwelken. Maar de (groene) hoop blijft **OttHW**

VOORJAARSRIT 2017 PAN

De dag had het helemaal in zich om een geweldige dag te worden. Op het afgesproken uur verzamelden 18 Panhards of hun derivaten, 1 Missile en een verdwaalde Simca Matra Bagheera zich op landgoed …….. onder de rook van Hoogerheide, op de zandgrond van de Brabantse Wal, zich om aan de gezamenlijke koffie + te gaan. Mooi landgoed, mooie tuin, mooie auto's.
Mieke Bosse legde uit wat de bedoeling van de dag was, en hoe we zo ongeveer moesten gaan rijden. Andre stelde het nieuwe bestuur nog eens voor, er werd nog even stilgestaan bij de diverse artikelen aangaande ons merk in Autovisie, en vervolgens vertrokken we over het landgoed, en over aanvankelijk halfverharde en kuilenrijke

weggetjes, naar de lunchstop in Anna Jacoba Polder.
De route bood, na het aanvankelijk hobbelige begin, prachtige landweggetjes die door het inmiddels Zeeuws geworden kleilandschap kronkelden, met bomen omzoomd en belend door aardappelvelden met hun keurige evenwijdige voren die zo in schril contrast stonden met de door ons te nemen bochten. Over de Oesterdam, met de resten van Reimerswaal onder ons, en over de verder verkeersloze wegen reden we in de maand April menige april af en op (voor degenen boven de Moerdijk: een april is een dijkafrit), om uiteindelijk met een ongebroken colonne te arriveren bij het vroegere veerhuis, waar inmiddels geen veer meer te ontwaren viel, behalve op foto's, maar waar wel lekker geluncht kon worden.
Hierna ging het over wat grotere wegen, met helaas veel ander verkeer,

richting Willemstad, waar we nu dus in plukjes arriveerden. De auto's mochten de stad niet in, maar met de benen ging het ook veel beter om deze oude, intacte vesting te doorkruisen.
Toen iedereen moegelopen was verzamelden we ons in ….. alwaar we de dag besloten met een dankwoord aan de organisatoren Peter en Mieke, om ons na een uitgebreid diner weer naar huis te begeven.

Waar ons het slechte bericht van Kees de Waard Wagner wachtte. Maar daarover meer elders in dit blad.
Slotsom: mooie, interessante dag met een triest einde.

OttHW
Foto's: Peter en Mieke

Reklus, voitures d' art d' Argentine! En Uruguayaanse surprises.

Stel, je vader heeft een fabriek in motoronderdelen, je bent zelf gegrepen door de schoonheid van de raceauto's van vlak voor en na WO II, je bent een begenadigd koetswerkbouwer en je vrouw een formidabele PR dame. Dan ga je restaureren en vooral ook: replica's bouwen van je favoriete auto's. Pini en Candelaria geven leiding aan een vijftiental vakmensen die de mooiste auto's maken. Een sympathiek familiebedrijf. Vaak in samenwerking met Pur Sang, dat roemruchte bedrijf dat vooral schitterende Bugatti replica's produceert. Zoekt u een nieuwe Maserati A6, een BMW 507, het kan gewoon besteld worden bij Reklus.

Pini en Candalaria in hun atelier

Toen ik tegen Pierre P. vertelde dat ik een paar weken in Argentinië op vakantie ging, was zijn eerste reactie: dan moet je naar Pur Sang, die maken prachtige Bugatti-replica's! Het lukte me echter niet om digitaal contact met hen te krijgen. Maar ik vond wel een e-mailadres van de firma Reklus, die kennelijk ook met zoiets bezig is. Op mijn vraag of ik hun workshops kon bezoeken kreeg ik prompt antwoord van Candelaria: we zitten volgende week in op de beurs in Stuttgart, maar Buenos Aires is ook goed! Ik pik je wel op bij het hotel!

Zo gezegd zo gedaan, een uur later dan gepland door de vreselijke files vertrekken Cande, Hilde en ik naar Arrecife, een tocht van 2 uur met een vrolijk babbelende gastvrouw. Mijn vraag of we iets kunnen betalen wordt weggewuifd. Clients from Europe val je daar niet mee lastig. "We hadden eerst alleen een werkplaats in Buenos Aires, maar die werd te klein en bovendien kan je daar nergens een auto uitproberen. Er stond een oude textielfabriek leeg een daar spuiten we nu de auto's en bouwen we ze af".
We treffen Pini met zijn ploeg juist bezig met de afstelling van een oude V12 Lincoln racer (!). Chris, de Zwitserse eigenaar, doet driftig mee, samen met nog een Zwitser en Dieter, hun vertegenwoordiger in Duitsland. Pini en Candelaria nemen ons meteen mee naar twee bescheiden loodsen met een ongelooflijke verzameling vooroorlogse en jaren 50 auto's, sommige in restauratie, andere complete replica's in opbouw met zelfgemaakte handgeklopte body's. Ik ontwaar twee Maserati's 450, daar gaat straks het blok in van een Quatroporto, het staat al klaar. Cisitalia, Autoitalia, een enorme gerestaureerde Stutz, een Osca body, een prachtige compleet nieuwe BMW 507 replica alsmede een vijftal 507 body's, alles aluminium. Een in de omgeving gevonden oude monoposto racer met een Ford-T blok, geheel dans son jus (die blijft zo). Een "nieuwe" Bugatti 35 van Pur Sang, met wie ze veel samenwerken, te koop voor $ 150.000. Voor een nog geheel kale Maserati A6 levert Pur Sang ook de nieuwe motor á $ 100.000 volgens de originele specificaties. De complete nieuwe A6 kost je dan ongeveer $ 350.000. Een schijntje vergeleken bij een originele, maar de markt voor replica's is klein. Veel kopers willen niet dat de auto's op de facebookpagina komen, en blijven graag anoniem. Reklus' aanwezigheid op internet is dan ook vrij summier. Het is ook voorgekomen dat een replica als origineel werd doorverkocht. (Wij hebben daar in Nederland nog een hoop trammelant mee gehad, toen een omgekochte douanier een Pur Sang Bugatti als een originele inklaarde, waarna de bureaucratie bij import enorm toenam, ook voor onze Panhards!). Maar in de grote internationale klassiekerstijdschriften worden replica's regelmatig aangeboden. Misschien wordt dit de manier om het bezit van absolute topauto's te democratiseren zodat iedereen een Bugatti 35 kan kopen voor anderhalve ton in plaats van anderhalf miljoen. Iets voor de PvdA bij de volgende verkiezingen? De belachelijke speculatieve veilingen ontregelen door middel van replica's.... heerlijk, als niemand meer weet welke auto de echte is maakt het ook niet meer uit! Rijden weer, met die hap! En wat is er nog origineel aan veel toprestauraties?

De 12 cilinder Lincoln

Twee Maserati bodies

Bugatti van Pur Sang

We gaan met de hele internationale delegatie lunchen, Pini trakteert iedereen. Mijn passie voor Panhards en racen wordt wel gewaardeerd, ze kennen het merk uit Uruguay! De Missile is natuurlijk volledig onbekend, ook voor de europese gasten.
Om iets terug te doen bied ik ze het boekje van Paul Frère aan uit 1962, dat ik onlangs bij Kok Boeken in de Oude Hoogstraat opdook, en dat een heerlijk beeld schetst van racen in de fifties en sixties. ("From starting grid to checkered flag"). "Geweldig voor het engels van mijn oudste zoon", zegt Candelaria in vloeiend engels, "die is ook helemaal gek van deze wagens!" (Pini's engels is zeer beperkt).

Cisitalia en Lancia

Na een uurtje gaan we met Pini en Cande naar de originele werkplaats in de outskirts van Buenos Aires. Een groot hek, wat blaffende honden en een flinke loods, helemaal gevuld met alu koetsen in opbouw met mallen en draadmodellen! Vaak op het oude, en sommige op nieuwe chassis. Zelfs een Ferrari 250P (1963 Le Mans) koets. Mij verbaast het aantal wagens in opbouw. Candelaria: "Ik zeg vaak tegen Pini: begin voorlopig nu eens niet aan een nieuw project, ik moet ze tenslotte zien te verkopen. Maar dan begint hij toch weer."

Maserati A6

Het blijft intrigerend dat Pini vaak zulke marginale modellen uitkiest om te reproduceren. Een Lancia body die ik helemaal niet ken, Talbot Lago . Het oude Mille Miglia / Targa Florio werk. De BMW 507 en de Maserati's lijken me de grootste kiloknallers, daar zijn er de meesten van in opbouw. Europa is hun grootste markt, en de USA. "Veel auto's worden gekocht als belegging en komen nauwelijks op de weg. Maar die staan opgeborgen in de souterrains van de grote villa's! Ik denk dat Zwitserland de meeste bijzondere klassieke auto's heeft. Ze lopen er niet mee te koop. Een Amerikaan komt twee keer per jaar over om met zijn Reklus-Maserati te racen! " aldus Cande. Pini's team vliegt veel heen en weer tussen Europa en Argentinië; in april stonden ze weer in Essen.

Lokale T-Ford racer

Ze wonen in een "gated community" buiten het centrum. Juist daar laat de veiligheid nogal eens te wensen over. Cande moet de kinderen op gaan vangen, ze brengt ons naar een taxi. We nemen dankbaar afscheid. Verbluft rijden we naar het hotel. Wat een vakmanschap, wat een schitterende replica's. De vraag blijft waarom dat niet ondubbelzinniger kan worden aangegeven op of in de auto's. Desnoods met een geheime chip ergens in een chassisbalk die ieder misverstand voorkomt…….ik zou graag in zo'n schitterende nep-Maserati rijden! Maar zelfs 3,5 ton is toch iets boven de begroting.

OSCA-body

Uruguay

Op aanraden van Cande gaan we voor een paar dagen strand niet naar Mar de la Plata, wat eigenlijk het plan is, maar naar Punta del Este in Uruguay. Veiliger, dichterbij en beter zwemwater! Dit blijkt een extra dimensie op te leveren voor een klassiekerfreak en helemaal voor een Panhardist! Uruguayanen blijken gek op oude auto's, niet zozeer om ze te restaureren, maar om ze in de voortuin te laten wegroesten. Het plaatsje La Colonia de Sacramento, waar we met de ferry aankomen, heeft een historisch centrum waar ze voor de sfeer enkele tientallen oudjes hebben neergezet, sommigen ingericht als tafeltje bij het restaurant.

T-Ford, Traction, Hillman, Vauxhall, Anglia, erg leuk. Op weg in een huurauto naar Montevideo en Punta del Este zien we ze overal op de erven staan. Sommigen houden er een heus privé-autokerkhof op na! Ik kan de verleiding niet weerstaan om eens te checken of de roemruchte Uruguay-Panhards hier niet te vinden zijn, dat zou natuurlijk super zijn. En jawel, meteen raak: de beroemde PL17 pick-up, uiteraard in deplorabele staat, geweldig! Met zijn polyester bak achter, tussen roestende amerikanen, een Lancia Flaminia Coupé koets en een Renaultje 4!

De beroemde Uruguayaanse PL-Pickup

Ook een mooie Adler taxi (net een Traction) en oude DKW's. Tien kilometer verderop weer raak: twee Dyna Xjes waarvan een pick-up. Ze bestaan dus echt! Wegens tijdgebrek moet ik een hele grote junkyard, compleet met vliegtuigwrak, voorbij rijden. Die we op de terugweg niet meer kunnen vinden, jammer. Wel een garage met gekke oude monoposto's! Kortom, wat in Frankrijk niet meer lukt kan dus nog in Uruguay! Hoewel landschappelijk niet erg bijzonder is het een land van autoliefhebbers, is er prima te rijden en zijn er heerlijke stranden.

Jaap Margry

Dyna X, ook als ex-pickup annex plantenbak

De Celeron

Toen ik in 2014 mijn Dyna Z16 kocht, op basis van warme maar vage herinneringen aan zomervakanties in Frankrijk in de jaren zeventig wist ik drie dingen: Panhards zijn prachtig, notoir onbetrouwbaar en je moet voordat je ook maar een meter rijdt het nokkenastandwiel vervangen. Over de schoonheid van de Panhard wordt genoeg geschreven en gefacebookt, de onbetrouwbaarheid valt mee als je hem goed verzorgt maar hoe zit het nu eigenlijk met dat beruchte tandwiel? Je leest er weinig over behalve in advertenties waarin steevast staat dat er een exemplaar van Dural in zit. Waarmee de potentiële nieuwe eigenaar volledig dient te zijn gerustgesteld.

Geen Celeron, geen risico!

Mijn nieuwe Dyna Z bleek geen Celeron meer te bezitten. Jammer, want ik was erg benieuwd.

Het motortje dat ik daarna kocht voor mijn studie anatomie had er gelukkig nog wel een. Die had een kleine vijftig jaar stil gestaan met een gebroken klep en was (dus) nog in originele staat. Toen ik het distributiedeksel openmaakte rook ik het al, de geur van oude radio’s en van stopcontacten die te heet waren geworden. De nostalgische geur van bakeliet. Maar wat heeft Celeron met bakeliet te maken? En hoe is het in onze Panhards terechtgekomen? Ik ben hedendaags op zoek gegaan: een avondje rondneuzen op internet in plaats van mensen bellen die er verstand van hebben. Onderstaand het resultaat.

Bakeliet dankt zijn naam aan Leo Baekeland, een Belgisch scheikundige die in 1907 octrooi kreeg op bakeliet, na celluloid de eerste kunststof.
De basis is fenolhars, dat bij hoge temperatuur en druk in de gewenste vorm wordt geperst. Een belangrijke eigenschap van bakeliet is dat het niet zacht wordt bij hoge temperaturen (een z.g. thermoharder), een groot verschil met vele andere kunststoffen. Anders gezegd, het ontleedt eerder dan dat het smelt. Bakeliet kan ongeveer 150 graden verdragen. Het is vrijwel niet brandbaar en geleidt elektriciteit niet. Door die prettige kenmerken is bakeliet, vooral tussen 1930 en 1950 gebruikt voor talloze consumentenproducten. Allerlei apparaten met een stekker, handvatten van pannen, stoelen, klokken, biljartballen, filmprojectors en eierdopjes.
Zelfs doodskisten werden van bakeliet gemaakt. Alles kon. De Kunsthal in Rotterdam heeft er dit voorjaar een speciale tentoonstelling aan gewijd: “Bakeliet, wie kent het niet”. Een fascinerende hoeveelheid toepassingen, ik heb er helaas geen doodskist gevonden.
Bakeliet werd onder verschillende namen geproduceerd. Zo opende Philips in 1926 een eigen fabriek voor de productie van Philite. Radiokasten, isolatoren en voeten voor buizen werden daar gemaakt. In 1952 werkten er maar liefst 1100 mensen in de Philitefabriek. De Staatsmijnen leverden de basisgrondstof fenol. Eindhoven koestert de herinnering nog: er is daar een Philitelaan.
Er zat eigenlijk maar één nadeel aan bakeliet, het kan minder goed tegen zware mechanische belasting en slijt vrij snel. Een hamer van bakeliet zal je niet zo snel vinden, een tandwiel ook niet. Veel duurzamer werd het materiaal door toevoeging van katoen of papier.

Celeron (of Celoron) is bakeliet waarin katoen is verwerkt, iets wat je trouwens goed kunt zien als je het weet. Het is goed bestand tegen mechanische belasting en zeer slijtvast. Je kunt het prima zagen, snijden en frezen uit grote blokken. Dat zijn fijne eigenschappen als je dingen maakt die iets te verduren hebben. En dus begonnen ook de autofabrikanten met het toepassen van het ‘verstevigde bakeliet’. Panhard was daarbij zeker niet de enige. Sommige fabrikanten zijn lang doorgegaan: je vindt het in de Ford Ka (tot 2002), de vertrouwde Dafjes, in de bekende Renaults 4, 5 en 6 en zelfs bij Kreidler (van de bromfietsen). Op de Franse Ebay is nog steeds een fors aanbod te vinden: tandwielen, glijlagers, noem maar op en alles nieuw. Ook in de maritieme industrie is het materiaal zeer populair omdat het goed bestand is tegen zeewater. Katrollen, lagerblokken en klemmen van zeilboten worden van Celeron gemaakt.

zeildingen

Een moderne en nog steeds veel gebruikte variant is Pertinax of Trespa. Daarin zit geen katoen maar papier, gedrenkt in fenolhars. Ideaal als je een onderhoudsvrij huis wilt. Vooral in België weten ze er wel raad mee. Met kunststof kozijnen en Trespa tegen de muren heb je een zo goed als onderhoudsvrij huis.

Blijft de vraag: waarom zat dat tandwiel nu eigenlijk in motoren? Ik heb er geen afdoende verklaring voor kunnen vinden. Mijn voorlopige conclusie is: omdat het kon. Er wordt zo hier en daar opgemerkt dat Celeron flexibeler is dan metaal en geruislozer loopt. Zal zo zijn, maar we moeten de hype rond het nieuwe materiaal niet onderschatten. Het was een nieuwtje, leuk om te maken en mee te experimenteren. Misschien zelfs een paar francs goedkoper, al is dat bij Panhard zelden een doorslaggevend argument geweest. Zeker is wel dat Panhard niet de eerste was die Celeron toepaste, in de VS reden in 1929 de eerste auto’s rond met ‘een Celeron’. Er zijn vast leden in onze club die meer weten, ik hoor het graag!

Als je de bronnen mag geloven gaat een Celeron alleen maar kapot als je de auto niet regelmatig gebruikt. De reden die wordt aangevoerd is dat het tandwiel altijd goed ‘in de olie moet zitten’. Als dat niet het geval is, als de motor langere tijd stilstaat, zouden er scheuren kunnen ontstaan. Bewijs daarvoor heb ik niet gevonden, de foto van de gehavende Celeron is van een auto die dagelijks werd gebruikt. In Koerier 161 beschreef Henk Ottevangers een soortgelijke ramp met zijn PL. Kan het niet simpelweg veroudering zijn? De meeste kunststoffen worden er - net als mensen - nu eenmaal niet beter op naarmate ze ouder worden.

Tot slot. Waarom die interesse voor een nokkenastandwiel? Een jaar of vijf geleden ontplofte de motor van mijn Citroën Ami. Een degelijke en behoorlijk goed gebouwde motor zonder kunststoffen. We waren op weg naar Zuid-Frankrijk en al bij Bastogne was het raak. Sectie wees uit dat het distributietandwiel was gebroken (zie foto). Niet een kapot tandje of zo maar dwars doormidden. Jammer van die vernuftige constructie met twee tandwielen en veren die speling opheffen. Het kostte me een nieuwe motor en een hoop gedoe natuurlijk. Dat wil je niet nog een keer.

Siewert Pilon

Amitandwiel

VERBETERDE AFDICHTING VAN DE LICHTSTANGKOKERS

Slimme oplossing van Didier GREAUD (Vendée)

afdichtingsrubber aan nokkenaskant

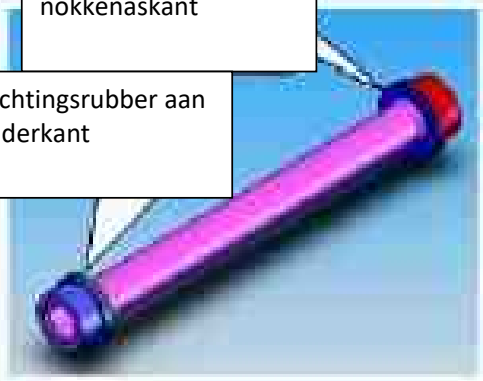
afdichtingsrubber aan cilinderkant

Correcte montage:
De rubbers rusten op de verdikking van de koker

Verkeerde montage:
De rubbers zijn over de verdikking heengeschoven, hetzij al bij de montage, hetzij na een bepaalde tijd van bedrijf.
Gevolg: Lekkage en ellende

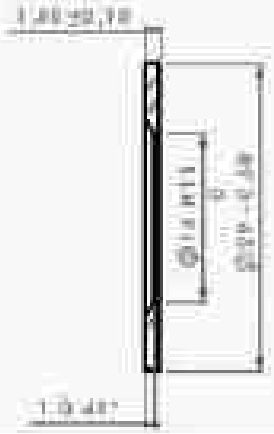
afdichtingsrubber aan nokkenaskant

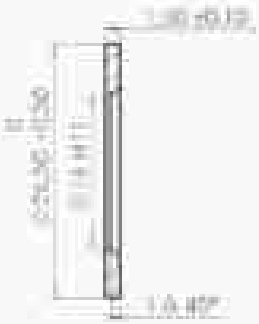
afdichtingsrubber aan cilinderkant



Verbeterde montage:
De rubbers rusten op ringetjes die op hun beurt weer op de verdikking rusten

EEN BEETJE TECHNIEK





ring aan nokkenaskant,
in staal of koper

ring aan cilinderkant,
in staal of koper

Samengesteld door
Pierre Tapie,
24 november 2016

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