- Sera
- Ontsteking
- Milieuzone
- Strip
- Scribouillard
- Zuiger(bus)
- Benzine
- 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: € 50/jaar (buitenland 52,50/j)
eenmalig € 15,00 inschrijfgeld.
Binnen Europa incasso verplicht
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

Het jaar 2017 loopt alweer op z'n laatste benen. Hoewel het nog wat vroeg is om terug te kijken op 2017 als Panhard-jaar -dat doen we bij de ALV in februari-, vallen wel een aantal zaken op. De Panhard Automobielclub Nederland is buitengewoon levendig. Ondanks het gegeven dat de gemiddelde leeftijd van onze leden langzaam maar zeker omhoog kruipt, zit er veel 'esprit', passie en levendigheid in onze club. Zowel de voor- en najaarsritten als de praatavonden worden goedbezocht, zij het door een verschillend quorum… Onze leden zijn onderling even verschillend als onze geliefde Panhard-modellen, en het resultaat is een geweldige mix van mensen.
Met 2017 bijna voorbij en de meeste van onze Panhards in de garage of stalling, hebben we iets om naar uit te kijken: 2018, het jaar waarin de Panhard Automobielclub 50 jaar bestaat met het Internationale Rassemblement in Doorn met Pinksteren als hoogtepunt van de festiviteiten! De RIPL-commissie is druk bezig met het invullen van het programma en het belooft een erg leuk evenement te worden. Ries Kruidenier bouwt een aparte website voor dit evenement die binnenkort live gaat.
Ondanks dat je zou denken dat na 50-jaar clubblad zo'n beetje alles geschreven is over onze auto's, is het de redactie tóch weer gelukt een interessante en gevariëerde Koerier samen te stellen. Chapeau voor dit consistente harde werken om vier keer per jaar een dergelijk leuk blad te maken in deze tijden van digitale content en apps. In deze Koerier vindt u een mooi artikel van Pierre Peters over bouw van een 950 cc motor. En een eveneens prachtig artikel van Ries Kruidenier over zijn zelf-ontwikkelde elektronische ontsteking. Leesvoer genoeg dus!
Vanuit het bestuur wensen wij u alvast een goede decembermaand - een fijn Kerstfeest en een knallend uiteinde! Tot ziens in het nieuwe jaar bij de ALV in februari of op de eerste praatavond van 2018 in maart! **André Ros**

Van de Redactie

Tja, wat moet je als redactie nog aan het bovenstaande toevoegen. De voorzitter is zo vriendelijk geweest om met één bil op een redactiestoel te gaan zitten. Om nog maar even te illustreren hoe veelzijdig onze clubleden zijn! Wij waarderen zijn woorden zeer, want ze komen uit onverdachte hoek. Als wij onze artikelen zo bewierookt hadden zou er een geur van eigen roem aan gehangen hebben.
Toch moet er van ons uit nog wat bij, en wel een bedankje aan de leden die ons in het afgelopen jaar voorzien hebben van kopij. Zonder hen zou het niet mogelijk zijn geweest om u elk kwartaal weer dit leuke blad te bezorgen. Gaat u vooral op deze goede weg door. Wij hopen ook in 2018 weer ruimschoots bevoorraad te worden.
De term 2018 is gevallen. Wij hopen dat dit, behalve voor de club, ook voor u persoonlijk een gedenkwaardig jaar zal worden, en wensen u daarbij alle goeds toe.
redactie@panhardclub.nl **Henk Ottevangers**

Agenda

** **2-10 december 2017 Essen (du)**
Essen Motor Show
www.essen-motorshow.de
** **11-14 januari 2018 Maastricht**
InterClassics Maastricht
www.interclassicsmaastricht.nl
** **7-11 februari 2018 Parijs**
Retromobile Paris
www.retromobile.com
** **17-18 februari 2018 Gent**
Flanders Collection Car
www.funcars.be
** **16 februari 2018 Veenendaal**
Algemene LedenVergadering
www.panhardclub.nl
** **18-21 mei 2018 Doorn**
RIPL, 50 jaar PAN
www.panhardclub.nl

Inhoud

Van de voorzitter	2
Van de redactie	2
Colofon	2
Agenda	2
Inhoud	2
Recht en rede	3
Verleidelijke convertible	4-6
Najaarsrit	7,8
I.M. Henk	9
Oldtimer	10
Pennenlikker	11&14,15
Strip	12,13
Bel 86	15
Motor 950 cc	16,17
Ontsteking	18-21
Euro 95	22

Recht en rede hebben gezegevierd
Oude benzineauto mag milieuzone Rotterdam weer in

Klassieke benzineauto's mogen weer de Coolsingel over. De gemeente Rotterdam heeft opnieuw bakzeil gehaald in de strijd om oldtimers uit de milieuzone te weren. Rotterdam heeft - en binnenkort dus had – als enige stad in Nederland een milieuzone die oude benzineauto’s weert., In Rotterdam mogen inwoners en bezoekers weer de milieuzone in met benzineauto's van vóór 1992. En Rotterdammers kunnen weer mobiel erfgoed bezitten waar ook mee gereden kan worden.

Hoger beroep heeft succes

Nu heeft ook de hoogste bestuursrechter, de Raad van State, geoordeeld dat de klassieke benzineauto's de milieuzone in mogen. Volgens de Raad van State heeft de gemeente onjuist gehandeld door de categorie benzineauto’s van 25 jaar en ouder opnieuw te verbieden in de milieuzone. De Rotterdamse rechtbank verwierp al eerder het verkeersbesluit op het punt van de benzineauto’s, waardoor oldtimerbezitters de milieuzone wel in mochten. De gemeente ging daartegen in hoger beroep en verbood in afwachting daarvan gewoon nog eens in een nieuw verkeersbesluit dat oude benzineauto’s Rotterdam in mochten. Die zaak moet nog voorkomen. Tot dat deze zaak voorgekomen is, moet de gemeente oude benzineauto’s wel toelaten, zo luidt het zojuist bekend geworden oordeel van de afdeling rechtspraak van de Raad van State.

Nut is niet aangetoond

Inmiddels staat niet alleen in Rotterdam het nut van een milieuzone ter discussie. De milieuwinst is niet aangetoond en invoering betekent voor een gemeente een enorme kostenpost. Ook in Antwerpen is het nut van het instellen van de milieuzone daar niet aangetoond. Eerder al heeft TNO onderzoek uitgewezen dat het milieu veel meer gebaat is met een vlotte doorstroming van het verkeer.

Milieuzones gelijktrekken

Rotterdam staat alleen in het verbieden van benzineauto’s maar kent wel een uitzondering voor voertuigen van 40 jaar en ouder. Amsterdam weert oude brommers en bussen zonder uitzondering. Ieder stad doet de milieuzone dus op zijn eigen manier. In het regeerakkoord van Rutte III staat dat de milieuzones in de Nederlandse steden gelijk moeten worden. Aan de exclusieve ban op benzineauto’s in Rotterdam komt dus sowieso een einde.

Wat dan wel?

FEHAC is tegen nutteloze symboolpolitiek en pleit vóór maatregelen die wel bijdragen aan schonere lucht. Naast eerder genoemde vlotte doorstroming van het verkeer zijn wij voor het verder ontwikkelen van al bestaande alternatieve emissie-arme brandstoffen. Ook bepleit de FEHAC goed onderhouden en optimaal afgestelde voertuigen. Maatregelen dus die een veel positievere uitwerking hebben op het hele wagenpark.

VERLEIDELIJKE CONVERTIBLE

Doorlopende rechte lijn over de wiel kasten

Wellustige mond, elliptische lijnen. Beetje Zagato-achtig

Ronde vleugels

De hongerige bek draagt hier het Panhard-monogram. Die verwantschap is bij een eerste blik bepaald niet duidelijk! Want het uiterlijk van deze crème-kleurige Sera heeft weinig van doen met een Dyna. De lijnvoering is luchtig, met een lichtheid en gemak die je beduusd maken. Sterke lijnen in buitengewone harmonie met rondingen. Deze zeldzaam elegante carrosserie is te

Durand is geweldig! De lijn van de Sera is in overeenstemming met de tijdgeest (Zagato, Loewy), maar het totaal is heel eigen!

De Sera, getekend door Jacques Durand, is een Panhard-derivaat van adembenemende schoonheid; slechts 18 exemplaren zijn gebouwd

De stoelen komen van een verre Engelse neef. Ze zijn prettig qua pasvorm, licht, en bieden opgeklapt toegang tot de bagage-ruimte

Dak eraf, achterruit ook, en je hebt een zeer comfortabele 2persoons cabrio Puur!!

danken aan het talent van Jacques Durand, een autodidact met een fijnmechanica vakschoolopleiding die zich aan het eind van de tweede wereldoorlog had gespecialiseerd in motoren voor maquettes. En die, toen hij oog in oog stond met een Alpine A106, de naïve gedachte opvatte dat het bouwen van een auto een eitje was. Een echte, dan. Zijn eerste poging, een Atla, met de motor van een Eend of Dauphine, getuigde al van een innerlijk gevoel voor esthetiek. Hij haalde er zelfs, bij de presentatie in 1958, de omslag van de l'Automobile mee, die aangetrokken was door de kalme rondingen en de vleugeldeuren. Maar de prijs beperkte uiteindelijk de productie tot 27 exemplaren.
Jaques is echter dan aangestoken door het autoconstructeurvirus, en ontdekt de enorme rivaliteit achter de schermen van deze serieuze wereld. Vooral tussen de overal opkomende handwerkslieden die ontdekten dat in het polyestertijdperk met bescheiden middelen kleine series modellen te verwezenlijken zijn.

Panhard mechaniek

Dus springt ook Durand in het diepe. Maar op basis van een Panhard. Want Renault heeft inmiddels contracten afgesloten met Alpine die elke verkoop aan hypothetische concurrenten verbieden. Alleen bij de deken van de Franse constructeurs kunnen de onafhankelijken nog terecht. Niet altijd met enthousiasme, en tegen prijzen die tegen het waanzinnige aanschuren. Maar het is slikken of stikken, en op de Av. d'Ivry malen ze, zoals in de jaren 40, niet om financieringsmoeilijkheden die deze politiek met zich mee kan brengen. Temeer daar de motoren en bakken cash betaald moeten worden alvorens de fabriek te verlaten. Dit gezegd hebbende moeten we eraan toevoegen dat de keus voor de flat-twin van Louis Delagarde enkele niet te verwaarlozen voordelen bood, ook al was het nu niet een echte ijzervreter. Zijn bescheiden afmetingen en laag zwaartepunt. En vooral zijn voorwielaandrijving die hem qua wegligging superieur maakte aan wat Renault met zijn Dauphinetechniek had kunnen bieden. Want een Panpan blijft altijd op de weg en zijn mengsel van motor, overbrenging en wielen heeft zich op alle circuits bewezen.
In samenwerking met de industrieel Arbel (een vrolijke verlichte geest die in 1953 de Symetric had gebouwd – voor en achter gelijk en twee stuurplaatsen) richt Durand de Societé d'études et de réalisations automobiles (maatschappij voor studie en bouw van auto's) op. Vandaar het acronym Sera. En op de Salon van 1959 gaat hij zijn nieuwe baby, SP5 gedoopt, presenteren. Of beter gezegd, dat gaat hij proberen, want het schijnt, dat onder druk van René Bonnet de organisatoren hem een stand in de kring van het grote paleis hebben ontzegd. Buiten is dan de Sera voor het eerst te zien, in cabrioversie. Maar ondanks dit op zijn minst wat hachelijk begin worden er 18 exemplaren geproduceerd. De productie geschiedt in de oude Motobloc-fabrieken in Bordeaux. De meeste worden als hardtop gebouwd. De productie loopt tot begin 1961, een moment waarop Durand in contact stond met Spanje om de zaak daarheen te verhuizen, met een DKW tweetaktmechaniek. Een project dat mislukte. Er schijnen ook nog drie andere carrosserieen gebouwd te zijn, waar de V4-motor van Ford in had gemoeten.

Eerder burgerlijk dan sportief is het vooral haar lijn die verleidt. Gestrekt als een meslemmet en overal rondingen. Tot aan de panoramaruit toe

De achterruit, ook al ronding

Jaques Reidinger heeft een 24CT-motor laatste generatie geïnstalleerd. Meer vermogen en betrouwbaarder. Het reservewiel is ook uit de kofferruimte verhuisd naar onder de kap

HORS-SÉRIE SERA

Zonder reservewiel is de kofferbak ruim te noemen, hoewel de vul-leiding wel wat ruimte wegneemt

maar dit soort wijzigingen werden toen vaak aangebracht, en dragen bij aan de rasechtheid van deze convertible. De panoramaruit komt van de Simca Océane, en noodzaakte gewelfde achterspatborden accentueert. Spatborden die met een vloeiende hoek aflopen naar een achtersteven die op zijn beurt in een verfijnde ronding uitloopt op drie lichten aan elke kant en de nummerbordverlichting van een Simca Aronde 9. Twee kleine stervormige bumpertjes omlijsten de nummerplaat die horizontaal boven een forse uitsnijding in de achtersteven staat, dewelke de enorme demper doorlaat die in het midden uitkomt.

De achterruit (van een ID) is simpel te demonteren met 5 schroeven, 30 seconden per schroef!

Verbluffend. Ondanks Panhardtechniek nauwelijks schakelen nodig, zo soepel en gladjes is de motor. En de versnellingsbak is een wonder van zijdezachtheid

Polyester carrosserie

Een van deze zeer zeldzame Sera's geeft zich nu hier genereus aan ons bloot. In 1959 voor het eerst op kenteken gezet en sindsdien in een bewogen leven enkele malen gemodificeerd. Fonkelend en ontdaan van de twee "snorretjes" die vroeger de radiatoromlijsting een wat clownesk uiterlijk gaven, duwt zij daar haar polyester carrosserie naar de grond, heel laag, als ineengedoken en klaar om te springen. Gulle rondingen tekenen krachtige spatborden die uitlopen op plexi glazen ovalen die verzonken koplampen bedekken. De licht gewelfde terugwijkende motorkap kan verwijderd worden om makkelijk bij het mechaniek te kunnen komen. Hij staat ver van de voorruit af en wordt geflankeerd door twee "wenkbrauwen" die verse lucht in het interieur laten (een simpele maar effectieve airco). De luchthapper op de motorkap is niet standaard Durand tot een uitsnijding in de portieren. De kleine portieren hebben een sluiting van een Aronde P60, en de raamzwengels komen van een Simca9.

Van voor tot achter is de cascolijn sterk onderstreept, wat een interessante wielkastlijn oplevert en de Op deze versie convertible (er schijnen maar een of twee exemplaren als cabrio verkocht te zijn) rust het afneembare dak aan de ene kant op de voorruitomlijsting en aan de andere kant op de versterking van de (bijgesneden) achterruit van een ID 19. Een achterruit die zich vlot en eenvoudig laat verwijderen door 5 schroefjes uit te draaien. Ontegenzeglijk ziet de Sera, ondanks alle rondingen, er zeer gestrekt uit, en de afwezigheid van rechte

Uitsnijding in portier was nodig

Panoramaruit van Simca Océane

Rechte hoeken streng verboden

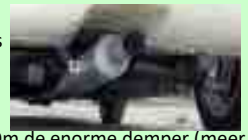
Jacques Durand heeft tot in de kleinste details rechte hoeken vermeden. Rond of ovaal!

Luchtinlaat onder voorruit. Wenkbrauwvorm

Lampen achter plexi-glas.

Luchtuitlaat op zijkant. Ook al gaat de meeste koellucht onder de auto door, toch effectief

Minuscule bumpertjes bescher-men een batterij ronde lampjes



Om de enorme demper (meer dan 80 cm lang) door te laten is een uitsparing gemaakt zonder rechte hoeken

hoeken accentueert dit nog. Als het lemmet van een ontbijtmes! Alles ademt hier geïnspireerd ontwerp en totale beheersing van het materiaal polyester waarvan de dikte zorgt voor een goede stijfheid in samenwerking met een buischassis op centrale balk, kortom 100 % Jaques Durand. Tot op de voortrein, ontleend aan een PL17, met omgekeerde aandrijfarmen om het weggedrag nog wat te verbeteren. De achtertrein daarentegen heeft geen enkele modificatie ondergaan en komt regelrecht van een DynaZ

Motor en bak van de 24

De motor voorin is niet origineel, "Maar dat heb ik overal aangetroffen", zegt Jacques Reidinger, de huidige eigenaar van de Sera. "Het aluminium motorcarter kwam uit de wieg van een 24 of PL. Maar de cilinders hadden verschillende koelribben. Aan de ene kant zat een cilinder voor koeling door een tweebladige schroef, aan de andere kant eentje voor turbinekoeling. En dan heb ik het nog maar niet over ongelijke zuigers!" Om maar even aan te geven hoeveel geknutsel dit heeft opgeleverd: degene die de minste vulringen had moeten hebben qua cilinderinhoud had er de meeste! Nog wat klassieker: de uitlaten moesten verschillend zijn. De versnellingsbak-opstelling was niet helemaal je dat. Die moest losjes vastgezet worden. En het carter stond scheef. En de trommelremmen (van een PL17) waren te ver opgeruimd, met verschillende zuigertjes e.d.

Van huis uit zit er een PL17 M5-mechaniek of een M5-Tigremechaniek op de Sera. In de meest uitgeklede versie heb je 50 SAE-pk tot je beschikking, wat al tamelijk exceptioneel is voor een motortje van 850 cc.

Gecombineerd met de volledig gesynchroniseerde 4-versnellingsbak stelt dat de Sera in staat om te flirten met de 160 km/u grens. Wat heel wat meer is dan een gewone PL17, maar deze auto weegt dan ook maar 550 kg!

Op zoek naar betrouwbaarheid heeft Jacques de voorkeur gegeven aan een 24-mechaniek. Een M10S, dat destijds van 1965 tot 1967 op de CT gebruikt werd, en dat 60 pk bij 5500 rpm ontwikkelt met een gemodificeerd uitlaatsysteem dat de afvoer van uitlaatgas vergemakkelijkt, waardoor het koppel op 8 kgm bij 3650 rpm komt. Het krukaslager achter in gietijzer, in plaats van aluminium. Een luchtfilter met geluidseffect en nieuwe sproeiers in de dubbele Zenith NTDIX carburateur. Overigens heb ik er voor alledaagbruik een 2CV-bobine in gezet, zodat de verdeler alleen nog als onderbreker fungeert. Maar de originele bobine zit er nog in. In geval van panne met die 2CV-bobine hoef ik alleen twee draadjes in elkaar te draaien en ik kan weer verder. De uitlaat is ook van een 24 met zijn Y die pas helemaal achteraan in de demper komt en de "gladheid" van de motor bevordert, die overigens verrassend soepel is.

De versnellingsbak komt ook uit een 24CT met een verlengde 4e, een CS, die vooral voor de hogere regionen bestemd is, want ook al zoekt Jacques bewust niet de grenzen van zijn auto op, een maximum van 165-170 km/u moet het toch wel zijn.

"Ik heb de motorophanging ook veranderd, die oorspronkelijk lager lag, en die ik met twee silentblocs heb opgehangen zoals bij een PL17. Dat vermindert de vibraties voorin de auto. Nog een kleine verbetering: de oliepeilstok, gefixeerd met een staafje "want die draaide door de trillingen vanzelf los.

De remmen zijn originele ETA aluminium trommelremmen, met gietijzeren fretten en koelribben.

Weelderig en comfortabel interieur

Binnen is de bestuurdersstoel lang en laag, vlakbij de grond. Je moet trouwens behoorlijk lenig in de lendenen zijn om achter het schitterende driespakige stuur te kunnen kruipen (niet origineel, maar het zat erop, en het staat haar goed). De stoelen zijn omhullend, wiegend, en laten achter zich nog ruimte voor een symbolische plaats, maar veeleer voor de bagage van een hypothetische passagier.

U kijkt op een gekleurd polyester dashboard, hier en daar bekleed met een soort kunstleer, met een kleine centrale console (met sigarettenaansteker als u dat wenst) die langzaam overgaat in de centrale tunnel met daarin een kleine versnellingshendel.

Het dashboard verraadt de burgerlijke roeping van de auto. Met de klokken van een 24 (oorspronkelijk horen er speciale klokken op, maar Jacques heeft het board in deze staat aangetroffen: toerenteller, snelheidsmeter, amperemeter en benzinewijzer. Geen spoor van een oliedruk- of olietemperatuurmeter!). Rechts van het stuur de hendel voor knipperlicht en lichten. En dat is alles.

De pedalen zijn op de vloer gesitueerd (er schijnen Sera's te zijn met hangende pedalen), met een gasplankje zoals in de PL17.

Achter het stuur gezeten is het zicht nogal merkwaardig. Vooral door de positie van de stuurrand, die het zicht op de voorkant van de Sera ontneemt. Maar ook door de bult in de motorkap, die er dan wel voor zorgt dat luchtfilter en ontsteking niet tegen het polyester aanlopen, maar voor een afleiding zorgen waar je aan moet wennen. Maar die, wanneer je eenmaal je merktekens gezet hebt, je in staat stelt om de juiste richting te bepalen. Tenslotte zorgt de panoramaruit voor een wat bijzonder zicht op de weg, alsof je door de groothoeklens van een fototoestel kijkt. Maar verder is het zicht schitterend. Het zicht naar achteren daarentegen is wat moeizaam. De binnenspiegel is zeer ruim uitgevallen. Gelukkig maar, want de positie van de minuscule buitenspiegel is uiterst ongelukkig. Op het portier, gedeeltelijk bedekt door de voorruitomranding en te ver naar achteren om doelmatig te zijn. Maar dat is de huidige wetgeving, en ongetwijfeld zou hij bij een positionering op het spatbord wel werkzaam zijn.

Het contact zit op het dashboard achter het stuur, wat enige lichte gymnastiek vereist. Kwartslagje draaien doet de flat-twin aanslaan met zijn klassieke trillingen en, letterlijk, geproest. Met de achterruit op zijn plaats hoor je echter weinig van hem, zo goed doet de uitlaat zich binnen horen. "Maar als je de ruit weglaat is het net andersom", corrigeert Jacques.

Een boterzachte bak

Het schakelen van de versnellingsbak is nogal bijzonder. Zoals bij de DB HBR5 Super Rallye, maar tegengesteld: De 1 naar achter links, de 2 naar rechts naar de passagier, de 3 richting dashboard naar links, de 4 naar rechts naar de passagier. Maar de verrassing is het buitengewone gemak. Je kan de bak met een vinger bedienen. Zeer plezierig.

Een tweede verrassing vormt de soepelheid van de motor. Je kan bijna zonder gebruik van de versnellingen rijden, zo fenomenaal is die. Dit in vierkante tegenstelling tot een Panhard, waar je altijd je wild zit te schakelen om maar boven die noodlottige 3000 toeren te blijven. Bij de Sera is dat een heel ander geval: bij 2000 toeren in zijn 4 pakt hij moeiteloos op bij gasgeven. Die 200 kg minder op de weegschaal zijn hier ongetwijfeld sterk debet aan.

Jacques Reidinger en zijn Sera 1960

"Betrouwbaar gemaakt om te rijden"

Jacques Reidinger rijdt Panhard sinds … 1960.
Veertig jaar lang bestand zijn tegen elke beproeving stelt hem in staat enige afstand te nemen van de (voor)geschiedenis om zich alleen maar te concentreren op waar het op aankomt: de lol om te rijden. En om dit verlangen dagelijks te kunnen bevredigen moet je niet aarzelen om taboe's te doorbreken. "Mijn 24 is van a tot z gerestaureerd, en daarom kan ik lachen wanneer van alle daken geschreeuwd wordt dat een Panhard niet betrouwbaar is.
Ik houd me voor het onderhoud precies aan het instructieboekje. Punt uit! En dat doe ik ook met mijn Sera, die ik in 1995 gekocht heb. Okay, ik heb wel eens moeten kiezen tussen originaliteit tegen elke prijs of veranderen wat zonder het wezen van de auto aan te tasten kan, teneinde op elk moment waar dan ook heen te kunnen rijden. Deze week heb ik alweer 380 km met de Sera gereden, en 160 met de 24, en het is pas dinsdag! Op wat voor manier dan ook zijn alle Sera's geeindigd als wrak, om vervolgens min of meer in de oorspronkelijke staat teruggebracht te worden. Je moet dus wel van alles bij elkaar zoeken, en helaas houdt de documentatie over deze auto niet over. Soms is het "bedrog" onzichtbaar, zoals de koplampen, die nu halogenen naar de Europese voorschriften zijn. Of het is voorgeschreven door de huidige wetgeving. Zo heb ik aan de voorkant een nummerbordhouder moeten fabrieken, terwijl oorspronkelijk het nummer op de honingraat van de radiator was geschilderd. Tegelijkertijd heb ik, omdat het er een beetje kaal uitzag, daar maar een Panhardmonogram uit 1960 gemonteerd".

Op de kleine weggetjes die wij nemen komt het temperament van de Sera naar voren. Hij gaat makkelijk de bocht in, en komt er vervaarlijk uit. De nogal directe besturing en korte wielbasis verklaren haar nogal brutale weggedrag. Het is echt een auto om er je stuur goed bij vast te houden, en als je ervan houdt om bochtjes kort aan te snijden moet je wel met overstuur rekening houden. Je moet jezelf ontegenzeggelijk een vloeiend rijgedrag aanmeten. Welk gemiddelde je ook wilt halen, je begint hoe dan ook de toerenteller te kietelen. Daarbij dan ook nog uiterst comfortabel gezeten in lekker omhullende stoelen glijden de kilometers voorbij als in een droom. Elleboog op het portier (eh, niet echt overdreven, als je rekening houdt met de zeer lage zit) en zonder ook maar enige last te hebben van de wind, dankzij de achterruit die turbulentie in het interieur voorkomt. Toegegeven, dit is niet echt een rallye-auto. Maar het is wel een burger met dynamiet in de kont. Die vrolijk over de 120 km/u springt bij de minste aansporing van de voortrein, vergelijkbaar met …. een CD. En rustige remmen. Op dit punt laat ze ook weer haar verwantschap met een PL17 zien. Zonder meer genoeg! Maar ook sterk genoeg om geen angst te hebben het gaspedaal flink in te drukken. En alle kilometers rustig aan elkaar te rijgen. Provinciale weg of autobaan, het doet er niet toe. De Sera is ontworpen om asfalt te vreten, en met respectabele snelheid die zich met gemak voegt naar het moderne verkeer. Het is echt een leuke auto, meer ludiek dan sportief. Maar heel verslavend, en je begrijpt niet dat Jacques Durand er niet meer dan 18 van heeft weten te verkopen. Ook al kon zijn prijs de vurigste aanhangers doen bevriezen (1.300.000 ff in oktober 1959 voor een convertible, tegen 1.192.000 ff voor een cabrio). Jammer, echt heel jammer. Want oh, wat een lijn!!

Peter Fuchs en Philippe Sauvat,
Vertaling en bewerking: Henk Ottevangers

Technisch Paspoort Sera

Tussen haakjes de veranderingen op het exemplaar van Jacques.
Motor: tweecilinder bokser. Kopkleppen met torsieveren. Klepstoters met hydraulische spelingscorrectie. Centrale nokkenas. 850 cc, boring en slag 85x75 mm (89,4x75). Fiscaal vermogen 5CV. Maximumvermogen 42 pk SAE bij 5300 rpm (60 pk SAE bij 5500 rpm). Maximumkoppel 6,6 kgm bij 3500 rpm (8 kgm bij 3650 rpm). Brandstofvoorziening: enkele Zenith 36W1 carburateur (dubbele Zenith 32 NDIX). Ontsteking: onderbreker en bobine (inductiebobine). Koeling: luchtturbine. Accu 12 V 40 Ah
Transmissie: voorwielaandrijving. Versnellingsbak: 4 vooruit, gesynchroniseerd, 1 achteruit. Versnellingshendel op middentunnel. Eindoverbrenging 11x31 of 11x24. Enkelvoudige droge plaatkoppeling.
Constructie: Buischassis op middenbalk. Polyester carrosserie. Onafhankelijke voorwielophanging met dubbele dwarsveren en hydraulische telescopische schokdempers. Achterwielophanging met gelede as met torsiestaven en speciale Chausson-traverse; telescopische hydraulische schokbrekers. Hydraulische trommelremmen op alle 4 wielen. Handrem mechanisch op voorwielen. Stuurinrichting met tandheugel. Draaistraal 5,30 m naar links, 5,60 m naar rechts. Banden 145x380. Afmetingen 3,940x1,550x1,120 m. Wielbasis 2,225 m. Spoorbreedte voor: 1,300 m. Gewicht: 550 kg. Benzinetank 42 l.
Productie: 18 exemplaren met Panhardtechniek tussen 1959 en 1961. 3 extra, waarvan 1 met V4-motor Ford

Naschrift: lieve lezer. Om dit stuk vanuit de Gazoline juli 2000 een beetje rijmend naar u toe te krijgen heb ik me in duizend bochten moeten wringen. De foto's liepen allemaal over twee pagina's over, de teksten stonden tussen alle foto's door, en het besloeg 6 pagina's. Maar wat u nu juist gelezen hebt (misschien met een vergrootglas) is wel het stuk in de indeling die Gazoline toepaste. Ik vond het de moeite waard om iets van deze prachtige auto te laten zien, maar u mag van me aannemen dat ik in de weken die dit kostte 's nachts gillend wakker werd van het woord Sera.
Maar wat is het een beauty, hè?
OttHW

Technische oplossing gezocht

Beste Panhardleden,
Ongeveer drie jaar geleden ben ik in het bezit gekomen van een Dyna Z1 Berline (bouwjaar +/- 1953/54) die ik aan het restaureren ben. Tijdens dit project ben ik tegen een uitdaging t.a.v. het elektrische systeem aangelopen waar ik graag wat hulp/ondersteuning bij kan gebruiken.
Het gaat hier om, zoals ik het maar even voor het gemak noem, het Centrale Elektriciteitsblok dat op het shutbord (motorruimte bestuurderskant) zit bevestigd en waar 6 stekkers aan vastgeklikt kunnen worden.
Daar dit blok er niet zo fris meer uitzag en er smeltschade aan de isolatie zichtbaar was kon ik mijn nieuwsgierigheid niet meer bedwingen het blok nader te inspecteren en te demonteren.
Dit was een actie waar ik naderhand spijt van had want alles bestond uit losse delen waar ik binnen de kortste keren geen flauw idee meer van had hoe het zat. Kortom nu heb ik een doos vol met losse stekkerverbindingen, 19 stuks die totaal samen 41 contactpennen bevatten.
Te weten:
3 X 4 steekpennen
1 X 3 steekpennen
17 X 2 steekpennen
Geen idee of het nog duidelijk is, ik ben het contact verloren.
Nu had ik extra onderdelen bij de auto gekregen met een reserve "elekticiteitsblok". Deze ziet er identiek uit echter toch net iets anders. Dit blok heeft meer contactpennen namelijk 44 i.p.v 41. Dit houdt in dat 1 stekker die uitgevoerd is met 9 contactpunten nu niet meer past want op die plek zitten 12 contactpennetjes. Hier ligt dus mijn uitdaging gezien dit elektriciteitsgebeuren ook niet echt mijn ding is.
Ik hoop dan ook dat iemand mij verder op weg kan helpen zodat ik hopelijk in 2018 met mijn Dyna verder op (de) weg kan!
In afwachting op eventuele suggesties en of oplossingen alvast bij voorbaat dank.
Mijn gegevens zijn:
Jan Moolenschot
Driestedenweg 108
1661BK, de Weere
moolen229@hotmail.nl
0229-583088

NAJAARSRIT 2017 PAN

"Kunt u raden wat er hier in het vloermozaïek verwerkt zit"
Ik kon het niet, maar er waren er die er een condoom in zagen.
Dat keurde de rondleider goed. "Die krakers gebruikten van alles in hun mozaiek".
Maar ik loop op de zaken vooruit. Laten we bij het begin beginnen.

Dat begin was het mailtje van Chris Dumoulin, waarin hij beschreef hoe we op het startpunt van de najaarsrit moesten komen. Dat was Fort Pannerden, maar je moest een parkeerplaats 1,5 km van het fort gebruiken, en dan eventueel over een natuurpad er zien te komen. Doorrijden tot het fort was streng verboden. En dus verzamelden zo'n 15 Panhard(achtigen) en een Westfalia zich op de aangegeven parkeerplaats, waar ook elektrisch vervoer naar het fort klaar bleek te staan, begroetten elkaar allerhartelijkst, en gingen op weg naar het fort, hetzij lopend over de dijk, hetzij in die comfortabele elektrische Tuk-Tuks.

Omdat een paar mensen die ingeschreven hadden er nog niet waren bleef Marijke Dumoulin achter op de parkeerplaats om ze de weg te kunnen wijzen.
Toen we aankwamen op het fort bleken de bedoelde paar mensen daar al te staan. Ze hadden een alternatieve parkeerplaats genomen! Marijke werd telefonisch ingelicht en uiteindelijk zaten we dan toch allemaal achter de koffie met appelgebak. Daarna volgde een rondleiding door het werkelijk imposante fort, dat indertijd als veiligheidskraan voor de Nieuwe Hollandsche Waterlinie (zodat de Duitsers het Pannerdens Kanaal niet konden afsluiten) is gebouwd. De enthousiaste rondleider vertelde hoe het boeltje indertijd helemaal verkrotte, en dat er gelukkig toen krakers in waren gekomen die de zaak min of meer gered hadden. En dus ook

hun sporen hadden achtergelaten. Krakers waren er niet meer, de hele boel was schitterend gerestaureerd, en zelfs het indrukwekkende Krupp-kanon deed het nog. Weliswaar een replica (de echte stond, bleek het, in het Militair Museum, en deed het niet meer!), maar de knal en de terugslag waren er niet minder om.
Daarna begon de rit, die ons uiteindelijk in een restaurant in Tiel zou brengen. Maar een eerste tegenslagje bleek het feit dat er kermis was in Pannerden, en dat de kermis op de route stond. Chris vertelde iedereen dat het geen probleem was: gewoon een straat eerder afslaan, en dan komt het vanzelf goed. Maar het probleem is dan: welke straat is een eerder. Dus werd het een vrolijke bende van kerende te ver doorgereden auto's. Het bleek inderdaad allemaal makkelijk goed te komen. En dus reden we een tijdje later door Arnhem-Malburgen langs het Gelredome de Betuwe in. Maar toen moesten we volgens de routebeschrijving over de dijk langs de stuw rijden, en dat gaat niet als een verkeersregelaar, zo'n gepensioneerde sigarenroker, dat onmogelijk maakt. Er waren zojuist wegwerkzaamheden gestart. Ook geen nood; via een hele rij van dat soort regelaars (we konden in ieder geval zien wat we na onze pensionering altijd nog kunnen doen) die op klapstoeltjes langs de weg zaten kwamen we toch weer op route. En kregen we uitgebreid de gelegenheid om de Betuwse dijken te berijden. De appels en peren stonden helaas niet meer in bloei, maar dat kon je erbij denken.

Op weg naar het Eiland van Maurik ging het toch weer mis. Peter Drijver reed goed (rechtsaf), maar de hele goegemeente meende het beter te weten en kachelde achter elkaar aan de verkeerde richting in. Na een paar kilometer was dat iedereen wel duidelijk geworden, en volgde massaal beraad, raadplegen van inlichtingenborden en TomTomafstellingen. Achter Wim Boers aan kwamen we, o wonder, toch weer goed uit op de plaats waar we de route weer konden oppikken, en voort ging het naar Tiel.

Bij het restaurant stonden uiteindelijk 20 Panhard(achtigen) en een Westfalia, die behoorlijk de aandacht trokken. Onder luid gejuich kwam zelfs Joep Hocks met zijn ongerestaureerde, geheel "dans son jus" verkerende X-je aanrijden. Hij had het ook gehaald, alhoewel hij daar van tevoren een zwaar hoofd in had gehad.

Binnen werd door een groot deel van het gezelschap de dag voortgezet met een borrel+diner. De nodige vriendelijke woorden werden in de richting van de organisatoren gesproken, de bijbehorende flessen overhandigd, en vele interessante gesprekken werden gevoerd. En toen was alles weer voorbij en ging iedereen zijns weegs
Chris, Marijke, dank je wel. Het was een geslaagde dag
OttHW

IN MEMORIAM: HENK FREIE

Op 8 oktober 2017 overleed ons clublid

Henk Freie

Wij werden er met vertraging van op de hoogte gesteld, omdat Henk had aangegeven in besloten kring te willen worden gecremeerd.
Geen stoet Panhards dus.
Wel was er de mogelijkheid om te condoleren op 21 oktober, waarvan diverse clubleden gebruik hebben gemaakt.

Op de praatavond in september was hij nog uitgebreid begroet als ons oudste lid, en heb ik nog lang met hem zitten praten over zijn huis in Frankrijk waar het zo goed toeven was op het terras achter. Hij vertelde over de veranderingen die er inmiddels waren gekomen, de nieuwe weg, de hypermarché. Niets wees erop dat het zo snel voorbij zou zijn.
Op de rouwkaart stond nevenstaand gedicht. Ik wilde het u niet onthouden.
En op de condoleance was Peter Drijver aanwezig, die hieronder Henk persoonlijk zal gedenken. **OttHW**

Herbsttag

Herr: es ist Zeit. Der Sommer war sehr groß.
Leg deinen Schatten auf die Sonnenuhren,
und auf den Fluren laß die Winde los

Befiehl den letzten Früchten voll zu sein;
gieb ihnen noch zwei südlichere Tage,
dränge sie zur Vollendung hin und jage
die letzte Süße in den schweren Wein.

Wer jetzt kein Haus hat, baut sich keines mehr.
Wer jetzt allein ist, wird es lange bleiben,
wird wachen, lesen, lange Briefe schreiben
und wird in den Alleen hin und her
unruhig wandern, wenn die Blätter treiben.

Rainer Maria Rilke

Op 8 oktober overleed ons lid Henk Freie op de respectabele leeftijd van 88 jaar. Daarmee sluit Henk zijn kleurige lidmaatschap af van onze Panhardclub waar hij een actief lid was.
Met Henk zat ik halverwege de jaren ’80 in de redactie van de Koerier: vergaderen deden we bij Henk Povée in zijn boerderij aan de Lekdijk. Henk pikte me meestal op in Den Haag met zijn GS of we reden met mijn Ami Super. Henk kon goed Frans en was een dankbaar vertaler voor de stuken die we in Franstalige zusterbladen vonden.

Henk had een bewonderenswaardige kennis en belangstelling voor de techniek van autoos. Met Joep van den Brink en Marjan van Zuylen werkten ze in Delft aan de restauratie van een 24 CT –met de polyester plaatwerkdelen zoals Brunel die toen verkocht.
Henk had bovendien Lancia’s en een Tatra. Die Tatra verkocht hij een paar jaar geleden aan Raimund Bartl –die eerder dit jaar onverwacht bij een Tatra-treffen overleed.

Henk was in alles de man die met een kleine intelligente grap de spanning kon doorbreken –altijd verstandig en licht ironisch. Geen gekunstelde kouwe drukte. Op enig moment wilde Henk een eigen Panhard en hij nam de auto over van Piet van Eeden, een zwarte PL 17. En met die auto reed Henk naar ongeveer alle clubritjes en internationale Pinkstermeetings. Een gedenkwaardig hoogtepunt was de reis naar het RIPL in Montélimar. Met een Nederlandse ploeg waren we uitgenodigd om de Panhard-collectie van Matthieu en Marie-Claude Cognet te bekijken. Tegen het middaguur nodigde Henk ons uit bij hem thuis zo’n 100 kilometer zuidelijker. In die tuin hebben we heerlijk geluncht –en gelachen.

Toen het autorijden niet meer ging verraste hij ons regelmatig door met rugzakje en regenjack met de bus naar welke uithoek ook in Nederland ter reizen om bij meetings te zijn. De laatste jaren heeft Ries Kruidenier hem regelmatig opgehaald om mee te gaan naar ledenvergaderingen en praatavonden.
Bij de gelegenheid tot condoleren hebben we namens de club Henk nog schriftelijk een mooie reis gewenst. **PD**

Oldtimers op weg naar morgen

Geen woord over oldtimers in regeerakkoord
Eind september lekte de eerste informatie over het nieuwe regeerakkoord al naar buiten. Het licht op de snelwegen gaat weer aan, spitsstroken gaan vaker open, het vrachtverkeer wordt 'groener' gemaakt en er wordt de komende drie jaar zo'n 2 miljard geïnvesteerd in infrastructuur. Maar geen woord dit keer over oldtimers: dat was vijf jaar geleden wel anders! De gezamenlijke inzet van de Mobiliteitsalliantie -en dus de participatie van de FEHAC daarin- heeft resultaat gehad!
Milieu zones gemeenten worden hetzelfde
Gemeentes mogen niet meer zelf hun milieuzone inrichten. Rotterdam verbiedt nu als enige nog benzineauto's (maar zie vooral ons andere artikel in dit blad – red), Amsterdam is de enige gemeente waar oude brommers straks niet meer in mogen. Aan die willekeur komt een eind. Er komt naar Duits voorbeeld één systeem met eenduidige categorieën en dezelfde borden voor alle milieuzones. Dat biedt ook de kans om voor alle milieuzones dezelfde uitzonderingen voor het mobiel erfgoed te bepleiten.
Al eerder gelekt: geen einde aan rijdend erfgoed
In een vooraf uitgelekt bericht in De Telegraaf stond: 'Bezitters van oldtimers hoeven zich geen zorgen te maken. Sommige Europese landen zinspelen op een verbod van auto's die op fossiele brandstoffen rijden. Rutte III lijkt geen einde te willen maken aan het rijdende erfgoed.'

Een mooi succes, dat door de samenwerking in de Mobiliteitsalliantie is bereikt.
Initiatief nemen
Dat betekent echter niet, dat wij niets hoeven te doen. Door nu zelf het initiatief te nemen en te laten zien dat wij, net als alle andere Nederlanders schone lucht belangrijk vinden, kunnen we een andere draai geven aan de discussie over milieuzones. Daarvan is immers aangetoond dat ze nauwelijks effect hebben.
De ontwikkeling van nieuwe brandstoffen is veelbelovend. Daarbij letten wij als FEHAC uiteraard juist op die brandstoffen die goed gebruikt kunnen worden in onze voertuigen en waarvoor geen kostbare aanpassingen nodig zijn. Wij zijn in gesprek met de oliebranche over twee, nu al beschikbare, alternatieven voor diesel, die beide veel minder roet en andere emissie produceren en die als brandstof uitstekend voldoen. Eén van die twee is een product dat uit biomassa wordt geproduceerd en dat zelfs 'hernieuwbaar' is, zoals dat heet. En als de ontwikkeling van 'schone' alternatieven voor benzine nog wat verder doorgaat, kunnen we die vrijwel zeker ook in ons mobiel erfgoed gebruiken
Dan draagt de klassieke voertuigsector ook zijn steentje bij!
Bron: Fehac

Oldtimers, niet meer op weg naar morgen

In september werden wij vanuit een voor ons volkomen onbekende hoek verrast met onderstaand document. Kijk, dat zijn nu de dingen waar je als redactie van ons onvolprezen blad gelukkig van wordt.

Geachte redactie,
Bij een van mijn wandelingen in de Franse Alpen trof ik op een verlaten plaats deze Panhard aan, in gezelschap van een Scout International. Het leek me leuk om een fotootje te maken van dit tweetal.
Met vriendelijke groet,
Frank Bremmer

Dat er nog maar vele volgen - redactie

Pennenlikker en Panhard 8

Nadat ik mijn 24 CT verkocht had, dacht ik niet ooit nog in een 24 te zullen rijden, zelfs niet als passagier. Nadat hij er een keer in mijn auto had gereden was mijn kantoorgenoot op slag verliefd en wilde er op zijn beurt ook een kopen. Met zijn budget kon hij zich geen 24 CT veroorloven, maar wel een rode 24 C uit 1964 met 60.000 km op de teller, in goede staat en licht verweerde lak. Met zijn 42 pk en het geluid van de PL17 van mijn vader was het nu niet bepaald een opwindende auto, zeker niet met dat minder mooie dashboard met daarin de snelheidsmeter in de vorm van een halve cirkel die uit de berline 17 b kwam. Maar voor hem leek het na zijn 2CV een raket op 4 wielen. Later kwam ik in een goedkoop huurhuis naast mijn collega van kantoor te wonen. Om geld uit te sparen reden we toen al vaak samen. Als passagier kreeg ik in dit kleine wagentje onmiddellijk weer het blije gevoel zoals in mijn eigen auto.

Ik praat nu over de winter van 68/69 en omdat hij vaak te laat was gunden we ons voor vertrek niet de tijd om de voorruit voldoende te laten ontdooien.

Deze voorruitverwarming was ronduit matig en blies vooral de typische verwarmingslucht van een koude luchtgekoelde motor. Hij had de versnellingspook korter gemaakt waardoor hij veel preciezer kon schakelen. Jammer dat Panhard dat al niet had gedaan! Dat karretje ging als een speer.

Omdat hij zo vaak ergerlijk te laat kwam waren we soms genoodzaakt op die 5 kilometers op weg naar ons werk wat risico's te nemen. Gelukkig reed hij goed. Hij nam een rechte bocht tamelijk snel en gooide zijn 24 zo de hoek om. Op die manier zou ik met mij Fiat 1500 zo de bocht uit vliegen. Maar met de wegligging en zeer directe besturing van een 24 gebeurt je zoiets niet. Praktisch elke morgen, in elk geval wanneer we heel laat waren, viel er wel een stuk van de binnenbekleding dat geklemd zat tussen de voor- en zijruit in mijn gezicht. We lachten erom en ik raapte het bij aankomst op en propte het terug zonder goed te weten hoe dit nu kwam.

Veel later kreeg ik het in de gaten, toen ik ook andere auto's probeerde, waarvan het koetswerk nogal tordeerde, (waaronder een Alfa Duetto waar bij elke scherpe bocht het kofferdeksel opensprong).

In feite wrong het koetswerk van een 24 zich door de bocht en kon het eenvoudig aangedrukte bekledingsmateriaal makkelijk losraken.

Zijn 24 lag ook heel laag met zijn voortrein op de weg met een ophanging waar de nodige veren aan ontbraken. Maar het was een handige jongen en bladveren die gebroken waren kon hij zelf vervangen. Daarna lag de neus van zijn 24 wat hoger, maar de agressiviteit was eruit.

Deze keer een CT!!

Beetje bij beetje kwamen er steeds minder leuke geluiden uit de boxermotor. Het oordeel van de garagehouder was onherroepelijk: kapotte drijfstangen. Mijn buurman vroeg me de auto voor hem te verkopen omdat hij zelf op de dag van de advertentie niet thuis kon zijn. Ik kan me nog herinneren dat de auto heb aangeprezen bij een aspirant-koper, maar weet niet meer of ik erin geslaagd ben hem te verkopen. Dat was toch al 47 jaar geleden……

Hij was de 24 nog niet zat en begin 1970 kocht hij een donkergroene CT met 100000 km op de teller en waarvan de motor bij 60000km was vervangen. Een tweedehands 24 met een originele motor was zeer zeldzaam. Je kon dat opmaken uit de geplaatste kleine auto-advertenties.

Mijn oren herkenden weer het lage gerommel dat de uitlaat ontsnapt voordat bij ongeveer bij 4000 toeren dit overgaat in een mooi gebrom.

Hij had wat elektrische mankementen, een lot dat elke tweedehands auto uit de jaren 70 was beschoren en hij werd begin 1971 ingeruild voor een van de eerste Simca's 1100 Special met twee carburateurs. De 24 Ct was op zijn dieptepunt en je kon er al een kopen voor 2000 franse franc wat overeenkomt met ongeveer 300 euro.

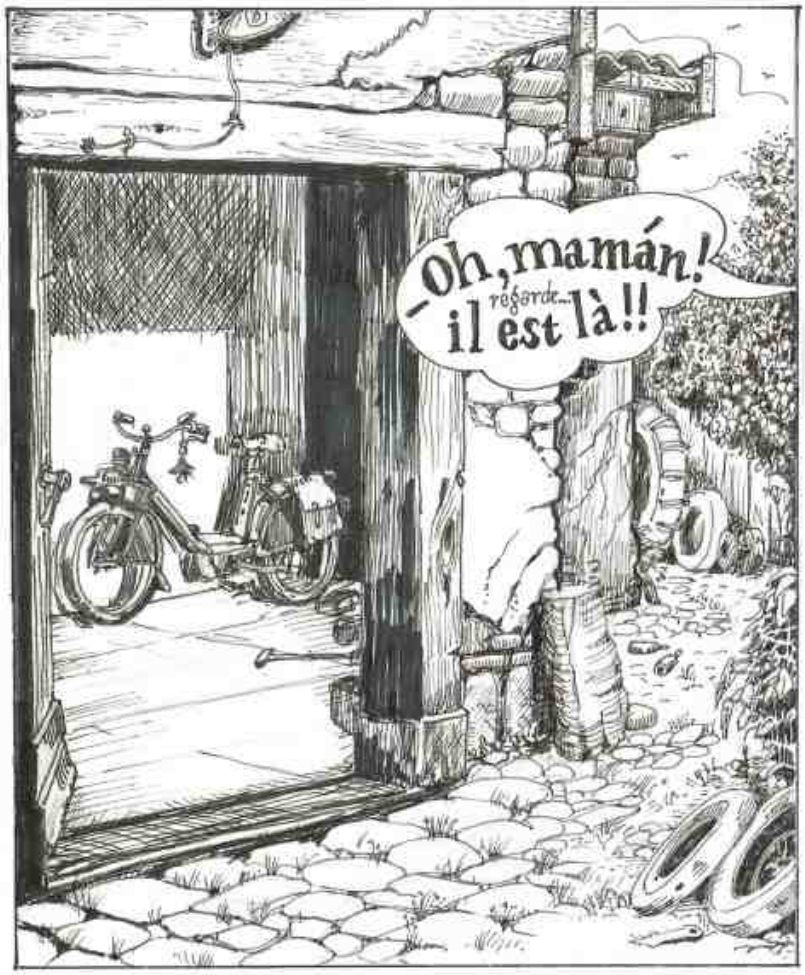
Je zag ze hier en daar nog wel op straat staan maar ik herinner me dat ze bijna allemaal afgebladderde of verweerde lak hadden en deuken in de bak voor het reservewiel. Het was de tijd waarin je nog achteruit inparkeerde in een schuin vak. Dat had vaak het fatale gevolg dat de bandenbak niet meer openging.

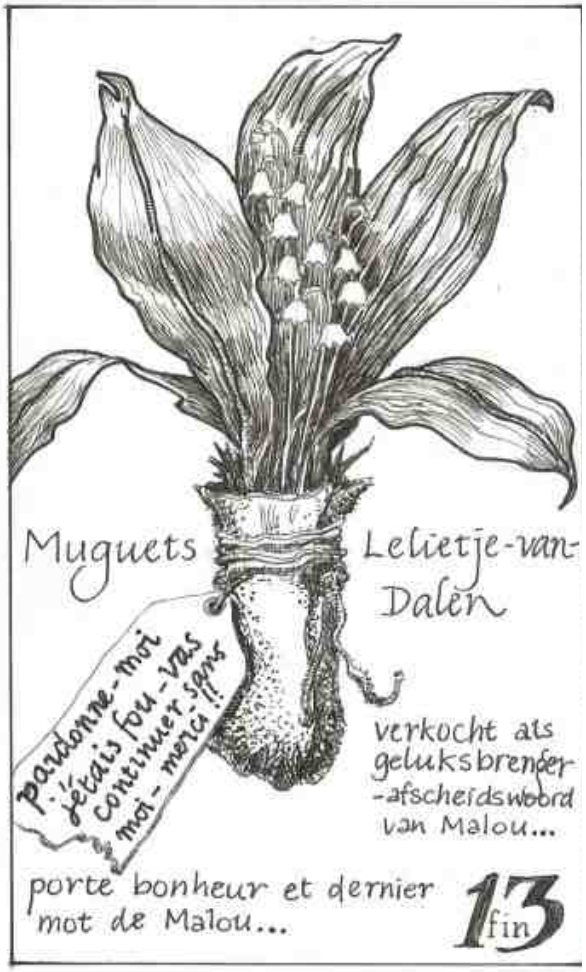
Ik vond het inmiddels wel welletjes met die motor van Panhard. Maar ik kon natuurlijk absoluut niet vermoeden dat ik binnen niet al te lange tijd de vreugde zou leren kennen van de DB. Als u er prijs op stelt, vertel ik daarover binnenkort meer.

Scribouillard

Vertaling: Cees Visser

MARC DE BOURGOGNE..QUATORZE JUILLET





vertaling van het kaartje: *neem me niet kwalijk. Ik was gek – ga verder zonder mij – dank je wel!!*

Einde van dit verhaal, maar er komt meer! Zie hieronder en verderop in dit blad

Inleiding op de nieuwe strip:

Zoals sommigen van u al weten: ik heb na dertig jaar vakanties eindelijk een huis in Bourgondië gehuurd. In Nolay, een wijndorp tussen Beaune en Autun, gelegen in de Hautes Côtes de Beaune.

Alleraardigst oud dorp met zijn hallen uit ± 1380. Beetje centrumfunctie voor de ingeslapen dorpen eromheen. En er is een grote supermarkt op 400 m afstand; zeer comfortabel dus.

Nolay doet zijn best om van alles te organiseren en zó leven in de brouwerij te houden, want, zoals vaak is er zonder industrie en nijverheid een enorme leegloop. De jeugd zoekt zijn heil elders.

À propos, brouwerij en leven: daar laat ik het verhaal zich afspelen. Het begon met de vondst van een oude bierfles in één van de plaatselijke bric-à-bracs (hé, er was dus niet alléén wijn in dit gat), een intrigerend ineenstortend oud gebouw (XVIIIe eeuw?) aan de, jawel, Rue de la Brasserie – daar moet je wat mee – een ketting van georganiseerde festiviteiten, de ondernemende vriendinschap van twee dames op voortschrijdende leeftijd die elkaar weer ontmoeten, en , natuurlijk, iets met Panhard, want het is uiteraard de strip voor ons blad. En ook een beetje voor het mooie Nolay.

Tot slot: veel lees- en kijkplezier toegewenst. Het was bijna twee jaar bedenken, schetsen, de verhaallijn aanscherpen, de tekeningen synchroon laten lopen en dan het pokkenwerk: het in inkt afwerken!

Hoewel gepensioneerd begon het aardig op werken te lijken!!

Enfin: vive nos Panhards et vive la Bourgogne!

Boyo Teulings

Detail van strip 4 (Quatorze Juillet) pagina 12
(Koerier 192 pagina 13)

NOLAY, 1 MEI. BONNEMARIE IS VROEG OPGESTAAN VOOR DE BLOEMENMARKT IN DE HALLEN, IN HET CENTRUM, WAAR HET AL AARDIG DRUK BEGINT TE WORDEN.

1

Pennenlikker en Panhard 9

Ik dacht dat mijn avontuur met Panhard wel klaar zou zijn, na mijn ritjes in de 24CT van mijn buurman. Het was ondenkbaar dat ik nog eens het karakteristieke geluid van zijn luchtgekoelde boxermotor zou horen. We schrijven 1971, en ik probeerde in de wereld van de autojournalistiek terecht te komen.

Een volgende keer zal ik nog het tijdschrift Autopop ter sprake brengen, dat niet reageerde op mijn sollicitatiebrief vol jeugdig enthousiasme. Gelukkig kreeg ik wel een kans bij het tijdschrift Scratch (nog bedankt, Jean Claude Marinho!)
In mijn jeugdige overmoed had ik zin om een boek te schrijven over het merk DB, dat me geweldig fascineerde. Na René Bonnet ontmoet te hebben in Champigny, bracht ik de winter van 71/72 door met mijn schrijfwerk over DB. We hadden zelfs geopperd om een DB club op te richten, een merk dat in mijn ogen volkomen onterecht in de autopers was vergeten.
René Bonnet was, om het hoofd boven water te houden, in Champigny dealer geworden van Lancia en bijna niemand toonde nog enige interesse voor hem.
In diezelfde tijd begon Matra topprestaties te leveren op alle circuits. Hoe zou ik de mensen geïnteresseerd moeten krijgen in het geknetter van een Panhard motor in plaats van het symfonisch gehuil van een V12 Matra?

Een groene DB

Op dat moment zag ik voor de deur van een klein autobekleding bedrijf een D.B Panhard HBR-5 staan, in donkergroen en met wegklapbare koplampen. Ik liep de winkel binnen en maakte kennis met de eigenaar. Helemaal wild van Panhard! We hadden zo'n beetje dezelfde leeftijd en dezelfde passie voor het merk en werden dikke vrienden. Eind 1971 zag je zowel een Panhard PL17 als een 24 nog maar weinig op straat staan, en altijd in een slechte staat. In de racerij hadden de MEP's hun Panhard boxermotor verwisseld voor een GS motor. Uit 1957 of 1958, dus bijna vijftien jaar oud, was de donkergroene DB van mijn vriend Pierre flink gebruikt maar vooral origineel met zijn achterlichten die van een Peugeot 403 afkomstig waren.
Men had het toen nog niet over een ""Amerikaanse" restauratie. Hij reed er trouwens elke dag in. Sterker nog, het was een zeldzame verschijning want hoeveel reden er nog van de 428 die er ooit gemaakt waren? Heel weinig. Alle DB fanaten weten dat deze coupé van gewapend polyester (een uitvinding uit die tijd) gemaakt werd tussen 1954 (het prototype in 1953) en 1961. De eerste serie bij Chausson en de tweede serie in de Vogezen in de werkplaats van de Robert Sobeau, die een dik boek vol herinneringen heeft geschreven over dit avontuur.

De laatste exemplaren waren moeilijk te verkopen want de auto was behoorlijk verouderd, en werden omgebouwd tot een Super Rallye met een bijna geheel nieuw carrosserieontwerp van Jacques Hubert, die bij DB in 1958 was komen werken op advies van de autojournalist Jean Bernardet. Hij verlaagde de auto met 9 cm en ontwierp een meer aerodynamische voorruit (een bijgesneden DS ruit).
Deze Super Rallye kon in 1961 geleverd worden met een tot 954 cm3 opgevoerde motor met 70 pk en een top van 170km/u voor een zeer fors verhoogde prijs van 20000 franc, overeenkomend met 60000 euro nu. Wel even wat meer dan de veel waardevollere TR3 of MG uit die tijd met een sterkere motor. Hetgeen ook goed verklaart waarom er toen zo weinig werden gemaakt.

Verbijsterende wegligging

Ik ontdekte dus de DB. Het was een tien keer sterkere CT. De kleine 850 cm3 boxermotor (zeker een Tigre) zorgde voor een flink maar vrolijk geluid in de koets waarin het dashboard, dat volledig in beslag werd genomen door twee grote meters, ver afstond van de berijder.
Dankzij het verminderde gewicht (650 kg) accelereerde de DB veel overtuigender dan de CT en op slag was het gat tussen de tweede en derde versnelling verdwenen met een veel levendiger motor als resultaat.
De DB vertoonde een nog betere wegligging. Ik stond versteld van de snelheid waarmee de kleine coupe als een blok door de bocht ging, dat alles dankzij een aan de weg gekleefde voortrein en een verkorte wielbasis van maar 2,13 meter. Het was verbazingwekkend en daardoor begreep ik beter waarom deze kleine auto in de midden jaren vijftig zoveel prijzen had gewonnen ondanks een motor met nauwelijks 50 pk.

Ik verbaasde me ook over de wonderlijke versnellingspook met een schakelpatroon dat dwars stond en niet in de lengte. Mijn goede vriend reed uitstekend en menig ingehaalde automobilist was stomverbaasd deze oude donkergroene coupe de bochten met zoveel allure te zien nemen. Voor altijd fan van de Panhard motor en niet te beroerd een paar gebreken ervan toe te geven, had hij geprobeerd er nog meer paardenkrachten uit te halen. Alleen bij Hampe in Parijs kon je hem nog laten opvoeren. Deze kreeg het voor elkaar75 pk te

krijgen uit een tot 954 cm3 opgeboorde motor. Maar dat kostte een fortuin en bleef buiten het bereik van mijn kameraad, die trouwens van dichtbij de prestaties volgde van een plaatselijke coureur Jarlier, die in de Course de Cote een Jafe bestuurde (Jean Faure) waarin een Panhard motor lag die gruwelijk hard reed. Hij was zo verslingerd aan het mechaniek van Panhard dat hij een MEP Panhard kocht die niet veel meer waard was sinds die met een GS motor werden uitgerust, en dat enkel en alleen om rondjes op het circuit te rijden en te kunnen genieten van het geluid van zijn panpan.

Mocht u geïnteresseerd zijn dan vertel graag de volgende keer verder.
Scribouillard

Bel no. 86

Secretaris van de Panhardclub is toch maar een leuk baantje. Wat die man al niet aan interessante mailtjes krijgt!! Kijk zelf maar

Mijnheer.
Naar aanleiding van het restauratieverhaal over de Panhard 24 van de heer Ries Kruidenier in het Duitse blad Oldtimer Praxis van 11.2017 herinnerde ik mijzelf dat ik nog foto's heb van een "garage/sloperij" aan de D6 in Frankrijk dept. Lot. Deze zijn door mij in 2005 gemaakt.

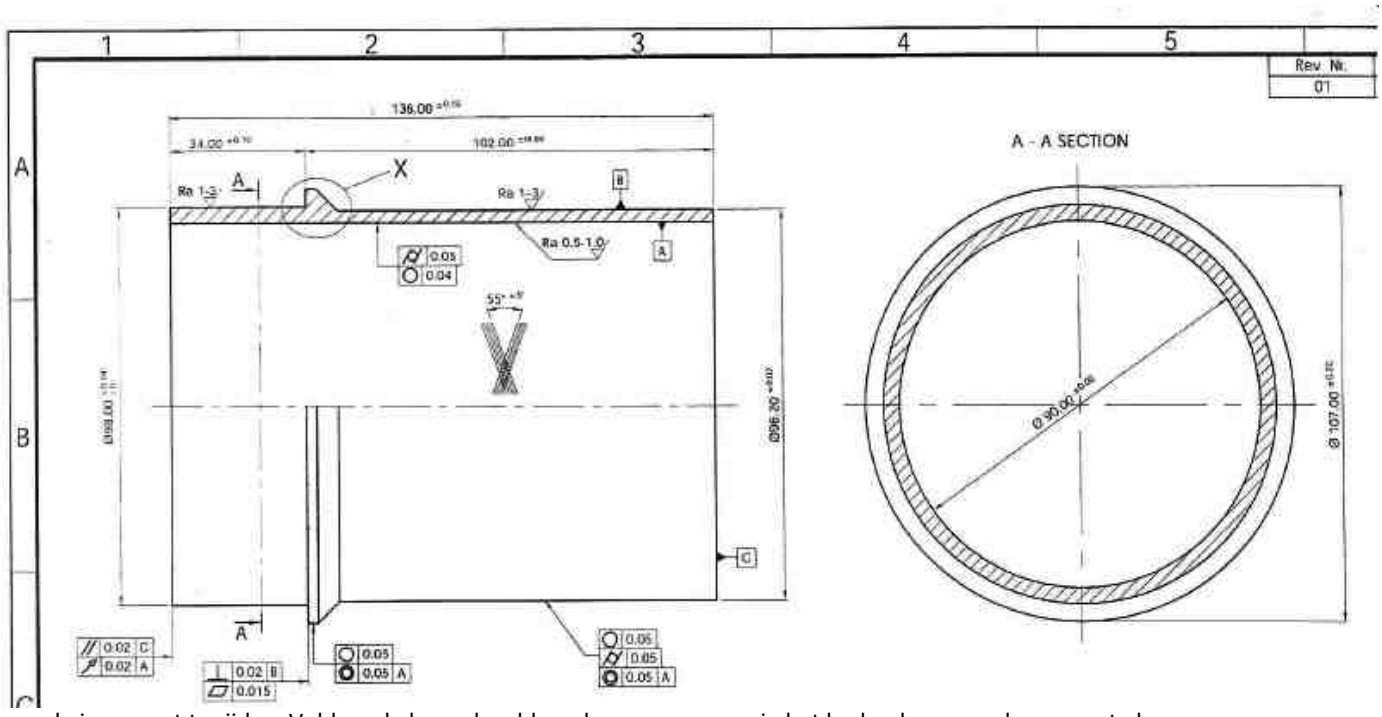
Of alles nog steeds onbeheerd langs de weg staat, geen idee. Een ding staat vast, het telefoonnummer van Mon Garage zal niet meer in gebruik zijn...
Veel plezier ermee.
Groeten.
Bram van Rosmalen

Een Panhard motor van 950 cc

Enige tijd geleden was Peter Drijver bij me op bezoek en kregen we , hoe kan het anders ??, het over de techniek van onze Panhards en specifiek de motoren. Aangezien ik elk jaar wel enkele Panhard motoren assembleer meen ik op dit vlak enige ervaring te hebben. Het was mij inmiddels opgevallen dat van alle cilinderbussen die ik in bezit heb er eigenlijk geen een echt bruikbaar meer is. Geen enkele is 100 % rond en vele hebben ofwel boven een z.g. stootrand ofwel in het midden een kuil. Wil je deze hergebruiken dan moet je deze cilinderbussen aanpassen. Dit is relatief eenvoudig op te lossen als je deze cilinderbussen opnieuw laat boren en kiest voor een overmaat zuiger. Dit zullen dan zuigers moeten zijn met een boring groter dan 85 mm. Hier begint ons probleem !

Alain Laufenburger en de Franse DCPL club leveren zuigers van het merk Aprotec. Deze zuigers zijn gedeaxeerd, betaalbaar en blijken in de praktijk te voldoen. Ook de levensduur van deze zuigers is goed. Helaas zijn deze zuigers niet groter te krijgen dan 85 mm. Ook de zuigerveren, die je zelf op maat moet maken, laten geen boring toe groter dan 85 mm. Hierdoor getriggerd ben ik op de site van Aprotec gaan kijken, www.aprotec.fr . Op deze site worden nieuwe cilinderbussen en zuigers aangeboden voor onze Panhards met een boring tot 85 mm. Gezien de prijs van een cilinderbus van circa € 60,00 per stuk excl BTW lijkt het mij bij een revisie zeker het overwegen waard om hiervoor te kiezen. Ik begrijp uit de mailwisseling die ik inmiddels met de fabrikant heb ,dat, als je een set bestelt, je zonder problemen de bus kunt monteren in een bestaande cilinder en dat de bijgeleverde zuiger zonder enige bewerkingen past in de cilinder. Dit klink logisch maar is het niet. Omdat we een vaste cilinderkop hebben moet de cilinder verwarmd worden om een cilinderbus te plaatsen en deze krimpt na plaatsing enigszins. Vandaar de tapse vorm in koude toestand. Dat is de reden dat ik zelf na het plaatsen van een cilinderbus altijd een passende nieuwe zuiger zoek. Dat ik daarvoor naar de Elzas moet, naar Alain Lauffenburger, neem ik dan op de koop toe. Indien de set van Aprotec zomaar zou passen zou dat een aanzienlijke tijdsbesparing zijn. Een bijkomend voordeel is dat Aprotec wel het gehele jaar door zijn spullen levert, iets wat je van Alain niet kunt zeggen helaas.

Toen viel mijn oog op een set welke ook door Aprotec in hun catalogus staat : **90 mm zuigers met pistonpen 22 mm,zuigerveren en cilinderbus !** Mijn nieuwsgierigheid was gewekt dus heb ik direct om meer informatie gevraagd .Een boring van 90 mm betekend een cilinderinhoud van 950 cc dus een Hampe motor ligt in ons bereik !! Heeft een 950 cc motor voordelen t.o.v. de standaardmotor ?? Laat ik vooropstellen dat een goede Panhard motor een



vreugde is om met te rijden. Voldoende koppel, voldoende vermogen om in het hedendaagse verkeer mee te komen en een beschaafd brandstofverbruik. Als je met deze eigenschappen tevreden bent, dan is een 950 cc motor waarschijnlijk een stap te ver. De motor zal namelijk stevig moeten aangepast om de zuiger van 90 mm te kunnen plaatsen. Zo moeten beide gaten van de flattwin ca 3 mm extra worden uitgeboord. Ook de cilinder moet worden aangepast voor de extra diameter van de cilinderbus. Volgens de tekening die ik van Aprotec gekregen heb is de cilinderbus conisch en zou het boren van de cilinder 98 mm moeten zijn. Het koppel onderin zal door deze aanpassing groter worden en de motor zal ook meer vermogen gaan leveren . Wel wil ik een ieder die dit overweegt als advies meegeven om dit te alleen te doen bij een versterkt carter en liever nog bij een M 10 S motor met gewijzigde smering.

Dit om een gescheurd motorblok te voorkomen! Ook zou ik in verband met het hogere koppel de laatste – versterkte – vliegwielbouten gebruiken. En is het gebruik van een diafragmakoppeling een must.
Aprotec levert de zuigers samen met nieuwe pistonpennen van 22 mm. Alle Panhardmotoren na 1959 hebben een diameter van de pistonpen van 25 mm. Het is echter wel een voordeel, deze pen van 22 mm. Hierdoor kun je een drijfstang gebruiken zonder bronzen binnenbus en kun je een bus plaatsen van een vroeger type Dyna in een drijfstang met stalen ogen! (Deze constructie heb ik al eerder toegepast in o.a. de Mille Miglia motor van Joannes; deze had dit samen met BMW motorfietszuigers). Hierdoor is de kans op pistonpenschade verleden tijd. En heb je ook geen discussie over zwarte of verchroomde pistonpennen ! De verbranding in een 950 cc motor moet beter zijn omdat er geen schaduwvlekken meer in de verbrandingsruimte zijn en de motor zal veel minder neiging tot pingelen hebben. Ik overweeg wel een twinspark constructie toe te passen. De belasting van de krukas zal wel groter zijn maar met een goede krukas lijkt me dit geen groot risico.
Ik ben inmiddels begonnen met de bouw van deze motor en ik hoop deze tijdens de a.s. voorjaarsrit te kunnen laten zien. Voor mij is Panhard techniek een continue avontuur en ik ben benieuwd wat deze constructie gaat brengen. In elk geval blijf ik me na al die jaren nog steeds verbazen over de mogelijkheden die deze motor blijft bieden!

Panhard continue.
Pierre Peters

Een zelf ontworpen en gebouwde elektronische ontsteking in mijn 24BT!

Geprogrammeerde, krukasgestuurde, met een microcontroller geregelde CDI-ontsteking.

In 1970 werkte ik nog in de sector waarvoor ik opgeleid was, de elektronica en toen ik in de vakbladen de voordelen van de Capacitor Discharge Ignition las, moest mijn NSU-Maxi het al snel ontgelden. De motorfiets werd voorzien van een zelfgebouwde CDI ontsteking en hij liep en startte daarna nog net zo als voorheen. Het enige verschil was dat de nieuwe ontsteking al snel onder de trillingen van de motor bezweek. Gelukkig kon ik met een schakelaar overschakelen op de nog steeds goed functionerende conventionele ontsteking en zo kwam ik toch nog thuis. Dat was het einde van het experiment en de CDI verdween in de bak met oude onderdelen.

2015 De 24BT is klaar!

In dat jaar begon mijn 24BT, na een zes jaar lange restauratie en nog een jaartje klooien met kleine restproblemen, voor een Panhard onbehoorlijk betrouwbaar te worden. De motor liep alleen nog niet echt zoals ik het wilde, hij 'hing niet goed aan het gas'. Zowel het mengsel (de carburatie) als de ontsteking waren de verdachten. Niet alles kan te gelijk, ik begon bij de ontsteking. Eerder had ik al de puntjes en de condensator vernieuwd en ook een betere rotor en verdelerkap gemonteerd. Wat overbleef waren de kwaliteit van de vonk en het ontstekingstijdstip. Het ontstekingstijdstip had ik natuurlijk al eerder, met een stroboscoop, afgesteld. Bij dat afstellen viel mij steeds op dat de witte stip op het vliegwiel nooit stilstond, maar steeds om het juiste punt heen danste. Kennelijk zit er een behoorlijke speling in het traject van de krukas tot aan de (vonk)verdeler, waardoor het ontstekingstijdstip varieert. Tijd voor actie! Er zou een volledig elektronische ontsteking komen. Zo een als in moderne auto's, direct aangestuurd door de krukas en om mijzelf van de straat te houden, ik zou alles zelf bedenken en bouwen. Kant en klare modules deed ik in de ban en ik begon.
Wat ging ik doen? Ik had eigenlijk geen idee, ik ging dus maar op weg. Dit hele project hangt achteraf bezien dan ook aan elkaar van: iets proberen, de mislukking evalueren en weer verder gaan. De Engelsen noemen dit heel netjes *trial and error.* Het ging dus vaak mis. Ik heb vele nachten liggen piekeren en soms overwogen te stoppen, maar uiteindelijk is het gelukt en dat geeft een goed gevoel. En daarom hier een feel good/succes story waarin de vele tegenslagen en de wanhoop die toesloeg als ik weer eens niet meer wist, volledig verdrongen zijn.

CDI-ontsteking

Eerst ging ik maar eens aan de kwaliteit van de vonk werken en waar begin je beter dan bij de kist met oude onderdelen, waarin nog de resten van een CDI-ontsteking liggen? Op routine bouwde ik in no time een retro CDI-ontsteking die, ook bij lage boordspanning en hoge toerentallen nog enorme vonken kan produceren. Ik bouwde de CDI in de auto in en sloot hem aan op de contactpunten. Ook de verdeler werd gehandhaafd. De auto liep er prima op, maar ik bemerkte geen verschillen, zij het dat hij nu, ook met een hele slechte accu, nog steeds zou starten.
De eerste stap was gezet, hoe verder. De grote lijnen waren wel duidelijk, de CDI zou moeten worden aangestuurd door een signaal vanaf de krukas, dat signaal zou, afhankelijk van toerental en belasting van de motor in meerdere of minder mate moeten worden vertraagd door een microcontroller die ik zelf zou moeten uitzoeken en programmeren!
Helder, maar verder inzoomen leverde alleen hoofdbrekens op en in de loop van het project vroeg ik mij vaak af of mijn denkraam niet net iets te krap ontworpen was.

Krukaspositie vaststellen, het ontstekingssignaal

Vast stond dus dat alles door de krukas aangestuurd zou worden, maar dan moest dat ding wel iedere omwenteling in een vooraf bepaalde positie een signaaltje af geven. Ik begon met de witte stip, die staat op het BDP en komt iedere omwenteling een keer langs, dat moest uit te lezen zijn. Ik improviseerde een optische sensor en ja hoor het gewenste signaaltje was uit te lezen. Bij nadere beschouwing kwam ik tot de conclusie dat deze oplossing erg gevoelig voor vervuiling zou zijn en ik zag mezelf al bovenop de Brienenoordbrug tot stilstand komen met de gedachte *'Even mijn sensor schoon blazen'*. Er moest een betere methode zijn, hoe zit het eigenlijk in moderne auto's?
Dat was snel uitgezocht, tegenwoordig wordt de krukas uitgelezen door sensors die een op de krukas gemonteerde, getande schijf voorbij zien komen. Zo'n schijf maken leek mij geen probleem, maar om hem op de krukas te bevestigen? Dat betekende motor uitbouwen en dat zag ik helemaal niet zitten.

Mijn kans kwam toen mijn koppeling het begaf en de motor er wel uit moest. Ik besloot toen om, zoals veel anderen al gedaan hebben, een VW koppeling te monteren en daarvoor moest ik mijn vliegwiel demonteren en laten uitdraaien. Ik liet het uitdraaien doen bij een plaatselijk bedrijf en liet toen gelijk recht tegenover elkaar radiaal twee gaatjes boren in het vliegwiel en daar M3 in tappen. Terug in mijn garage schroefde ik twee kleine magneetjes op het vliegwiel, één met de noordpool naar buiten en één met de zuidpool naar buiten. Eén magneetje was in principe genoeg geweest, maar een uitgebalanceerd vliegwiel is ook belangrijk, vandaar het tweede magneetje.

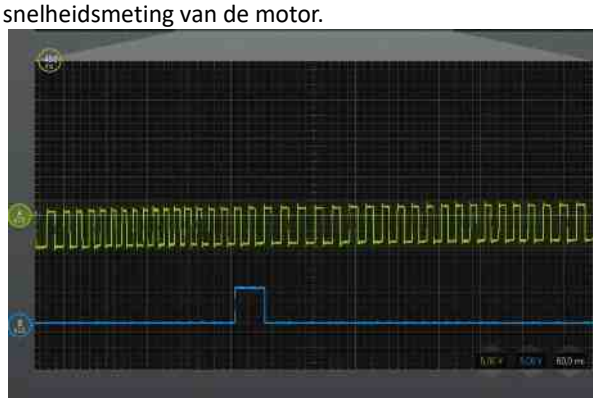
⇦ **Vliegwiel met één van de magneetjes**

Een alleen voor noordpolen gevoelige sensor was snel aangeschaft, maar zo'n dingetje in de auto prutsen, valt niet mee. Het vraagt om ombouw naar een professionele sensor en het fabriceren van 'iets' om de sensor in de buurt van het vliegwiel te positioneren.
Maar ook dat lukte en de sensor kwam mooi stabiel boven de baan van de magneetjes te staan.

In drie stappen van halffabrikaat tot sensor
Ontstekingssensor op de motor

Toerental motor meten
In eerste instantie leek het me een goed idee om het inmiddels gerealiseerde ontstekingssignaal ook te gebruiken voor het bepalen van het toerental. Echter, de microcontroller zou uiteindelijk binnen één omwenteling moeten uitrekenen hoeveel het ontstekingssignaal vertraagd moest worden en dan is een snelheidsmeting met één puls per omwenteling te langzaam. Voor een snelle en nauwkeurige meting zijn meer en graag veel meer pulsen per omwenteling nodig.
Het vliegwiel van een Panhard heeft 104 tanden en een eenvoudige en goedkope sensor levert nu een signaal van 104 pulsen per omwenteling dat een fantastisch uitgangspunt is voor een snelle en accurate snelheidsmeting van de motor.

Toerental sensor op de motor
De signalen:
Boven het signaal van de snelheidssensor. Onder het ontstekingssignaal

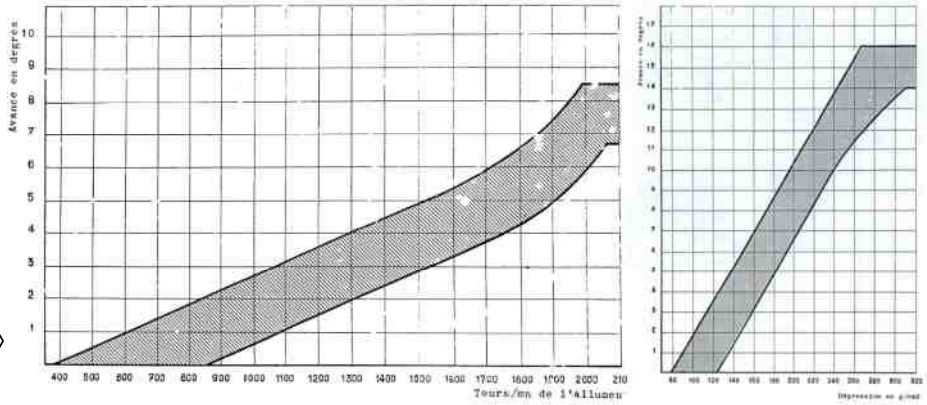


Belasting van de motor, het vacuüm meten
Het *vacuüm* is de onderdruk die onder de carburateur gemeten wordt. Het is een maat voor de belasting van de motor en er zijn in de elektronicahandel vele sensors te koop die een *vacuüm* in een voor een microcontroller begrijpelijk elektrisch signaal om kunnen zetten. Ik zocht een mooie uit en verder was het een zaak van een slangetje naar de carburateur en wat draadjes aansluiten. Soms ging het van een leien dakje.

Waar moet het vonken?
Een viertakt motor heeft, per cilinder, slechts eens in de twee omwentelingen behoefte aan een vonk. Wij hebben tweecilinder motoren en dat betekent dat we iedere omwenteling van de krukas één vonk moeten hebben, die om en om naar de ene en naar de andere cilinder geleid wordt.
Bij een krukas gestuurd systeem kan weliswaar iedere omwenteling een vonk worden geproduceerd, maar het is helaas volstrekt onduidelijk voor welke cilinder die vonk dan bestemd is. Een probleem dus. Gelukkig is dit probleem makkelijk te omzeilen. Gewoon in beide cilinders tegelijkertijd de bougie laten vonken! Het bewijs dat het werkt is de 2CV. Ook deze auto heeft een bobine die niet één, maar beide bougies tegelijk laat vonken. Eén vonk komt bij de cilinder die aan een werkslag toe is. De tweede vonk gaat naar de andere cilinder en vind daar geen brandbaar mengsel, het is dus een verspilde (wasted) vonk.
Een groot voordeel van deze methode is dat de storingsgevoelige verdeler komt te vervallen, de bougiekabels gaan beiden rechtstreeks naar de bobine.
Het zal duidelijk zijn, ik koos in mijn ontwerp voor de 'wasted spark' methode, die overigens ook in veel moderne auto's toegepast wordt.

Ontstekingsvervroeging
In de documentatie van Panhard zijn twee grafieken te vinden die het optimale tijdstip aangeven waarop er in een cilinder gevonkt zou moeten worden. De ene grafiek geeft het verband tussen het ontstekingstijdstip en het toerental aan, terwijl de andere aangeeft hoever dat tijdstip nog vervroegd moet worden in verband met de motorbelasting.

De grafieken



Deze grafieken waren zonder probleem uit te lezen c.q. in getallen om te zetten, zodat een computerprogramma ze zou kunnen verwerken bij het vaststellen van het juiste ontstekingstijdstip. Een eitje dus. Wel deed zich de vraag voor 'Hoe vang ik een oneindig aantal analoge waarde in een tabel'? Ofwel, met hoeveel waarden (punten in de grafiek) kan ik volstaan?

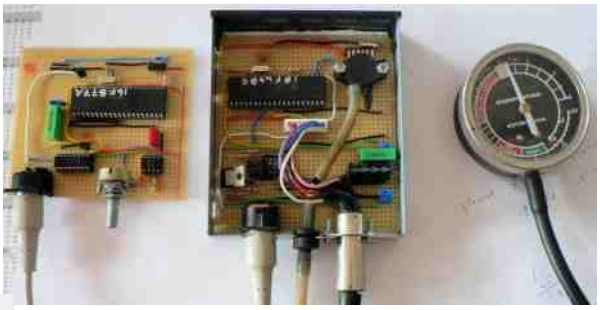
Duidelijk was, veel waarden doen de motor beter lopen, maar de consequentie was: een microcontroller met meer geheugen, die bovendien meer en sneller zou moeten rekenen. Ik zou wel zien; uiteindelijk werden het 24 waarden.

Hoezo vervroegen, dat kan helemaal niet met elektronica!
Het is misschien een vreemde constatering. Het is zo normaal, in iedere oude auto wordt de ontsteking toch aan de hand van vacuüm en toerental vervroegd? Eenvoudige mechanische systemen lijken dat te kunnen en onbevangen in dit project gestapt dacht ik dat even elektronisch te doen.
Maar bedenk eens: als een sensor op 20 graden voor het BDP een signaal af geeft, kan ik dan elektronisch realiseren dat 5 graden daarvóór, een beetje terug in de tijd dus, de bougie gaat vonken? Dat gaat dus niet! Maar de motor draait door en de volgende keer kan ik de bougie wel op 25 graden voor het BDP laten vonken.
Op deze wijze, *iedere meting is een goede leer voor de volgende keer*, 'vervroegd' een elektronische schakeling de ontsteking.
Als je dit adagium heel precies beziet, gaat het alleen op bij constante omstandigheden en de omstandigheden in een automotor kunnen snel veranderen. Alleen door nog veel sneller, namelijk iedere omwenteling, te meten kom je tot een goed werkend systeem.

Overigens zijn mechanische systemen evenmin in staat te vervroegen, ook zij reageren op meetgegevens en passen die toe op toekomstige situaties. De sequentie *Oorzaak en gevolg* is niet om te draaien!

De dummy-Panhard
Na het inbouwen van de sensors werd het tijd om mij te gaan bekommeren om het verwerken van de signalen die inmiddels, als de motor van de 24BT liep, door die sensors geproduceerd werden. Ik besefte me toen dat de werkzaamheden, het bouwen en programmeren van de elektronica, zich van de, vooral in de winter heel koude, garage naar mijn werkkamer zouden verplaatsen en dat ik daar geen beschikking had over een lopende 24BT met sensors. Tijd dus om een dummy te bouwen die precies dezelfde signalen af zou geven over een gebied van 600 tot 6000 toeren/minuut.
Een nieuw probleem dus: vertaald in elektronische termen, maak een signaalgenerator die blokjes levert over een frequentiegebied van 1040 tot 10400 Hz (heel gemakkelijk) en tegelijkertijd van diezelfde frequenties gedeeld door 104 (heel lastig).
Theoretisch begreep dat het goede antwoord was: neem een µcontroller en programmeer die op de juiste manier. Echter, ik had er wel eens een boek over gelezen, maar ik had nog nooit zo'n ding in handen gehad.
Ik schafte het boek *Pic Microcontrollers programmeren; in 10 boeiende lessen* aan. De aanschaf ging gepaard met de aankoop van een paar µcontrollers, een compiler en een programmer.
Vanaf dat moment was het lezen, nee, studeren en de 10 boeiende lessen ondergaan.
Na nog een dergelijk boek kon ik al vrij experimenteren en kort daarna bouwde ik met een microcontroller een dummy-Panhard die precies de signalen afgaf als de auto beneden. Ik kon verder!

De elektronica
Links de dummy-Panhard
Daarnaast de µcontroller unit
De vacuüm meter werd gebruikt voor het ijken



Het pièce de résistance
Het programma zelf was daarna nog een hele klus. Ik zal u de details besparen.
Ik volsta met een beschrijving van de taken die het programma uitvoert:

```
59
60 -- de drie centrifugaal vervroegingskrommen
61 const byte cv1[24] = (31,31,31,31,31,31,31,31,31,31,31,31,31,31,31,31,31,31,31,31,31,31,31,31)    -- standaard 24BT (zonder CVV)
62 const byte cv2[24] = (31,31,31,31,31,31,31,31,31,29,28,27,26,25,24,23,22,20,19,18,18,17,17,17)    -- Standaard Panhard
63 const byte cv3[24] = (37,37,37,37,37,37,37,37,37,34,38,40,38,36,34,32,30,29,28,27,26,25,18,18)    -- Mike Crane
64
65
66 -- installen registers voor capture en tijdmeting
67 -- set CCCP1 in de capture mode
68 ccpconm = 0b_0000_0101        -- every falling edge      0b_0000_0100
69                               -- every rising edge       0b_0000_0101
70                               -- every 4th rising edge   0b_0000_0110
71                               -- every 16th rising edge  0b_0000_0111
72
73 -- stel ticonm in maar laat de teller nog niet lopen, zet de timer op ml
74 ticonm=0b_0000_0000           -- prescaler 1:1 _0000_
75                               -- prescaler 1:2 _0001_
76                               -- prescaler 1:4 _0010_
77                               -- prescaler 1:8 _0011_
```

```
80 -- Hier start het het eigenlijke programma
81 forever loop
82
83         while !pin_d5 loop end loop  -- wachten op de ontstekingspuls s op d5
84
85           if t >= 3205   then        -- toerental 900 of minder, vaste voorontsteking 4 tanden vóór BDP
86
87                 for 24 loop                      -- wacht nu 24 tanden, (2,5 + 25,5 - 4) voor 4 tanden vóórontsteking
88                     ccplif = 0                   -- zeset de capture flag
89                     while !ccplif loop end loop  -- wacht op een tand (capture)
90                     ccplif = 0                   --  clear de capture flag
91                  end loop
92                                 pin_d6 = high    -- vonk 4 tanden vóór BDP
93                                 delay_100us(10)  -- pulsduur 10 x 100us = 1ms
94                                 pin_d6 = low
95           else
96
97                 for o loop       -- deze loop van 2,4 usec verzorgd de benodigde vertraging
98                 end loop
99
100                pin_d6 = high    -- de (vertraagde) ontstekingspuls komt op d6 beschikbaar, VONK!
101                delay_100us(10)  -- pulsduur 10 x 100us = 1ms
102                pin_d6 = low
103          end if
104 -- Einde ontstekingsgedeelte.
```

Delen programma; de bovenste drie regels bevatten de drie 'vervroegingskrommen'

- iedere omwenteling wordt het toerental gemeten
  - door 20 x de tijd te meten van het voorbijkomen van één tand van het vliegwiel en deze tijd te delen door 20
- iedere omwenteling wordt het vacuüm gemeten
- er zijn drie vervroegingskrommen (toerental) ingebouwd; er kan met een schakelaar gekozen worden tijdens de rit
- tijdens de rit kan het ontstekingstijdstip in stappen van één graad tot + of – 5 graden versteld worden
- eens per omwenteling wordt de CDI op een precies uitgerekend moment geactiveerd
- de ontsteking kan in de auto worden ge(her)programmeerd.

De Inbouw
De inbouw van de nieuwe spullen onder de motorkap gaf geen problemen. De CDI paste precies naast de accu en de µcontroller unit met dubbelzijdig plakband er boven op. Het witte snoer boven de CDI (foto 9) is de aansluitkabel voor de met het oog op de toekomst (injectie) ingebouwde lambdasensor. Het witte snoertje aan de µcontroller gaat naar de sensors, ook het vacuümslangetje naar de carburateur is duidelijk te zien.

Foto 10

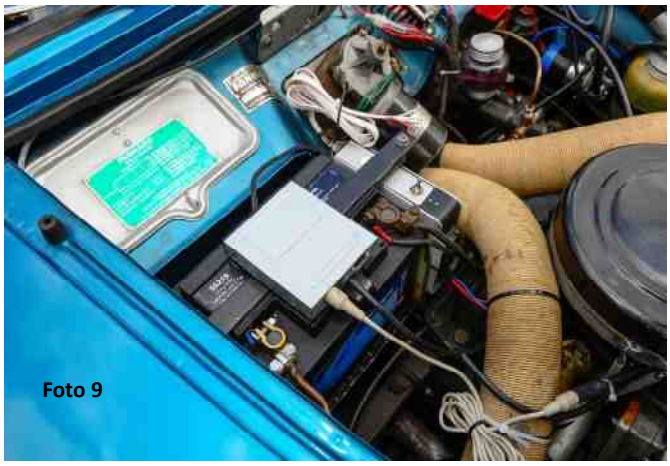


Foto 9

Op foto 10 zien we de Fiat 600 bobine en de inmiddels werkeloze verdeler. Let op de schakelaar midden onder in beeld, daarmee kan in geval van elektronische panne, worden teruggeschakeld naar ontsteking met kontakpuntjes.

De resultaten
Tijdens de voorjaarsrit 2017 reed ik voor het eerst met de nieuwe ontsteking en het ging prima, totdat in Willemstad de auto er helemaal mee stopte. Het was duidelijk de ontsteking die weigerde. Gelukkig bleek de oude 2CV bobine de schuldige te zijn, het ding werd vervangen en de problemen waren verholpen. Ik heb inmiddels voor een andere, nieuwe bobine gekozen, een die eigenlijk in een Fiat 600 had moeten zitten. Na inmiddels heel wat kilometers durf ik de volgende stellingen aan:

- De auto start beter en de choke kan vrijwel direct geheel uitgezet worden
- Het stationair draaien is verbeterd/stabieler
- In normaal stads- en autowegverkeer merk is weinig of geen verschil te bemerken.
- Ondanks een lichte verbetering 'hangt de motor nog steeds niet goed genoeg aan het gas'.
- De auto is opmerkelijk ongevoelig voor veranderingen van het ontstekingstijdstip.

Conclusies:

- De kwaliteit van de vonk is verbeterd en het ontstekingstijdstip varieert niet meer, metingen wijzen dat uit.
- De kleine verbeteringen in het rijgedrag zijn onvoldoende om mij tevreden te stellen, de motor moet nog beter kunnen lopen.
- Kennelijk moet ook de mengselvorming (carburatie) verbeterd worden. Wellicht dat de weg van Pierre Peters (Koerier 189) die verbetering kan brengen.
- Verbeteren van de mengselvorming door ombouw naar brandstofinjectie heeft vooralsnog mijn voorkeur. Het zal wel een jaar of twee kosten, maar u hoort nog van mij.

Meer info
Misschien dat sommigen onder u de technische details van de elektronica en het programmeren hebben gemist. Mocht dat het geval zijn, alle details, ook van het programma, zijn beschikbaar, neem gerust contact met mij op. Voor contactgegevens zie de website/ledenlijst.

Ries Kruidenier

Panhard PL17 Break te koop

Met originele motor 1732, M6, 50pk. Deze is rond te draaien (zit dus niet vast).
Met een versnellingsbak type CS, dus 4 gesynchroniseerde versnellingen.
Slechts 76.059 km op de teller.
De carrosserie is minder goed, maar is wel te restaureren (veel werk).
De bekleding is rood skai. Voor- en achterbank zien er redelijk goed uit.

De auto komt uit Frankrijk. Helaas géén papieren (carte gris) erbij.
Voor restauratie of voor onderdelen.
Prijs idee €1400,--
Wim Boers tel. 040-2052676

Tekst Herman Steendam, reacties redactie@fehac.nl

EURO 95 EN OLDTIMER: GEEN GOEDE COMBI

Moderne benzine kan bij oldtimers problemen opleveren, zoals kapotte benzinetanks, verstopte carburateurs en verteerde brandstofleidingen. Als oplossingen worden loodvervangers, ethanol-killers en premium-benzine aangedragen.

Namens de oldtimerclubs behartigt FEHAC de belangen van oldtimerbezitters in Nederland.

In de gangbare benzine wordt een deel biobrandstof – ethanol – bijgemengd. Dat is nu in Nederland doorgaans 5 procent en dat gaat naar 10 procent. Ethanol heeft als vervelende bijwerking dat het bij oude motoren kan leiden tot verstopping en schade, vooral na lang stilstaan. En oldtimers willen nog wel eens lang stilstaan, want onderzoek heeft aangetoond dat de gemiddelde oldtimer elf maanden per jaar stilstaat en maar een maandje rijdt, en dan niet meer dan 1.900 km in het geval van oudere oldtimers. Behalve die ethanol heeft moderne benzine ook een lager octaangetal (RON) dan de benzine van vroeger, die toen doorgaans 98 RON was. Een laag octaangetal plus veel ethanol in de benzine kunnen samen leiden tot motorschade. Gelukkig zijn er wel voorzorgsmaatregelen die je kunt nemen.

Premium-benzine duurder

Veel oldtimerbezitters geven er de voorkeur aan om toch de goedkopere Euro 95 te tanken. Dat is een kortetermijnvoordeel afwegen tegen het risico dat er op langere termijn motorschade ontstaat, met hoge kosten als gevolg. Het blijkt dat veel mensen dat gokje wel willen wagen. Als je niet allerlei toevoegingen als bijvoorbeeld een 'ethanol-killer' wilt gebruiken, is altijd een premium-benzine tanken een goed advies. De grote maatschappijen bieden allemaal deze kwalitatief betere benzine met een hoger RON-getal aan. Shell heeft V-Power; gegarandeerd zonder ethanol en 97 RON. BP biedt Ultimate 98 en dat is vooral goed in het verwijderen van vuil in de motor. Total noemt het Excellium 95, maar helaas wel met ethanol, omdat 'het moet van de EU'. Daarnaast is er nog een kleine aanbieder, Firezone/Salland Olie, die Competition 102 levert bij 61 tankstations in Nederland, met een hoog octaangetal van 102 en zonder ethanol. Wij tankten half augustus E95 voor € 1,499, V-Power voor € 1,609 en Competition 102 voor € 1,829 per liter. Met die laatste twee soorten benzine rijd je wel zuiniger, want elke procent ethanol in de benzine verhoogt het verbruik met 0,3 procent. Dat maakt de hogere prijs van premium-benzine weer een beetje goed.

NIET OVERAL IN EUROPA HEEFT DE BENZINE VAN HETZELFDE MERK OOK DEZELFDE SAMENSTELLING

Samenstelling van benzine wisselt

Niet overal in Europa heeft de benzine van hetzelfde merk ook dezelfde samenstelling. Zo is V-Power in de Benelux gegarandeerd ethanolvrij, maar in Frankrijk niet. In Nederland is het octaangetal 97 en in België en Luxemburg 98. Waarmee we maar willen zeggen dat het uitkijken blijft waar en wat je tankt. Het is je eigen keuze welke brandstof je kiest voor je oldtimer, maar wat wel duidelijk is, is dat het gebruik van een premium-benzine zonder ethanol voorkomt dat er op langere termijn motorschade ontstaat.

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