PANHARD AUTOMOBIELCLUB NEDERLAND

PANHARD KOERIER

№ 195 Jr *50*, 1 * 6 * 2018

- Voorjaarsrit
- Strip
- Scribouillard
- RIPL
- Gezocht
- Zo is er maar één
- 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/jaar (buitenland € 55/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

Zoals onze hoofdredacteur elders al schrijft: met deze Koerier 195 wordt alles weer normaal. Want: het RIPL in Doorn is voorbij en dat evenement zorgde voor een 'niet normaal' voorjaar. Naast het uitbrengen van een (jubileum) Panhard Magazine heeft het organiserend comité, met naast secretaris en voorzitter onze leden Peter Drijver, Siewert Pilon en Hans von Meijenfeldt, heel veel werk verzet om de reputatie van de (jarige!) Panhard Automobielclub Nederland hoog te houden. Immers, Amsterdam 2003, Rolduc 2008 en Almen 2013 waren uitstekende RIP(L)-edities. Inmiddels weten we dat we erin geslaagd zijn een erg goed internationaal evenement neer te zetten met een nieuw deelnemersrecord en met vele hoogtepunten. Op die hoogtepunten zullen we in de volgende Koerier uitgebreid terugblikken: even nagenieten nu alles weer normaal wordt. Tot op de praatavond op 15 juni!

André Ros

Van de Redactie

Het RIPL 2018 ligt weer achter ons. Evenals de viering van ons 50-jarig bestaan. Velen vonden het bijzonder geslaagd. Ik ook. Een verslag(je) treft u verderop aan; in het septembernummer komen we er uitgebreid op terug.
Uitvloeisel van het RIPL was dat Koerier 194 een bijzondere uitgave werd, met naast veel herinneringen aan ons 50-jarig bestaan ook specifieke RIPL-zaken. En in een bijzonder Magazine-format. Uw "normale" redactie was hier slechts zijdelings bij betrokken, en een uitvloeisel was dat de "normale" verschijningsdatum van 1 maart 2018 niet gehaald kon worden. Dat mooie Magazine hebt u inmiddels kunnen bewonderen, en inmiddels zijn de zaken weer in hun "normale" context terechtgekomen, zodat nummer 195 gewoon op 1 juni 2018 op uw mat ligt (hoop ik).
Op de laatste ALV is al medegedeeld dat de Panhardkalender 2019 als thema "met de Panhard op vakantie" meekrijgt. Prima gelegenheid dus om nog eens door uw grafisch vakantiebestand te lopen en leuke/geinige/bijzondere/memorabele plaatjes naar ons op te sturen, liefst met jaar, plaats en zeer kort commentaar (maximaal 1 regeltje) erbij. Opsturen van ingescande foto's of andere bestanden (JPEG, 300 dpi) geniet de voorkeur. Daar kunt u ons e-mailadres (zie hieronder) voor gebruiken. In verband met mijn voorgenomen reis in het najaar dienen de plaatjes wel vóór 1 september in mijn bezit te zijn. Opsturen naar H.W. Ottevangers, Tinbergenplantsoen 2, 3356 BZ Papendrecht mag natuurlijk ook, maar op uw eigen risico als het om originelen gaat! Ik hoop bedolven te worden!
redactie@panhardclub.nl

Henk Ottevangers

Agenda

** **9-10 juni, Lac de Madine, Fr.**
Rétro Meus'auto 2018
www.biellesmeusiennes.com
** **15 juni, Veenendaal**
Praatavond PAN
www.panhardclub.nl
** **1 juli, Millingen**
Historisch Vervoer (met PAN-deelname)
www.historischvervoer.nl
** **29 juli, Zandvoort**
Nationaal Oldtimerfestival
www.nationaaloldtimerfestival.nl
** **10-12 augustus, Eiland van Mourik**
100 jaar Citroën
www.100jaarcitroentickets.nl
** **2 september Antwerpen**
Antwerpenrit (mét politiemotards!!)
** **14 september, Veenendaal**
Praatavond PAN
** **30 september**
Najaarsrit PAN

Inhoud

Voorplaat: Oldtimer Praxis; A. Beyer

Van de voorzitter	2
Van de redactie	2
Colofon	2
Agenda	2
Inhoud	2
RIPL	3,4
Vive la différence	5-8
Nostalgie	9
Meer nostalgie	10,11
Scribouillard 10	12,13
Citromobile 2018	13
Strip	14,15
Hoeveel Panhards	16,17
Ter info	17
Voorjaarsrit	18
Onbekende Nederlander	19,20
Panhard onderweg	20
Pennenlikker 11	21,22

RIPL 2018

255 DEELNEMERS TOTAAL, 200 BINNEN- EN BUITENLANDSE PANHARDISTEN (van 9 nationaliteiten) OP HET EVENEMENT TER VIERING VAN ONS 10e LUSTRUM (DE BBQ), > 120 PANHARDS.
WAARIN EEN (RELATIEF) KLEINE CLUB GROOT KAN ZIJN!!

Vanaf 15.00 uur druppelden de deelnemers binnen op Zonheuvel. Zowel de RIPL-ers als de lustrumvierders. Hartelijke begroetingen, nieuwsgierige blikken op de soms wel heel exquise auto's en geanimeerd bijeenzitten in de zon met een glaasje volgden.
Om 18.00 uur kwam een BBQ van een uitstekende kwaliteit, die uitgeserveerd werd op het plein voor het Maarten Maartenshuis, het oude landhuis van Zonheuvel, en waar vooral de van zeer verre aangereisde deelnemenden zichtbaar van opkikkerden.

Pichon Parat "Tigre" 1959
Eig. J. Brunel

Om 20.00 uur volgde het "officiële" gedeelte betreffende het 50-jarig bestaan van de PAN, waarin voorzitter André Ros zich richtte tot de oprichter van onze club, Bart-Jan Schouten (die in zijn nawoord overigens te kennen gaf weer een P&L te willen aanschaffen), onze exotische supporters uit Florida en Noorwegen, onze leden van het eerste uur, onze verbindende ex-voorzitter, en nog zo het een en ander. Iedereen was diep onder de indruk, en het applaus was welgemeend.

BBQ Maarten Maartenshuis

Onze bezoekers uit Florida

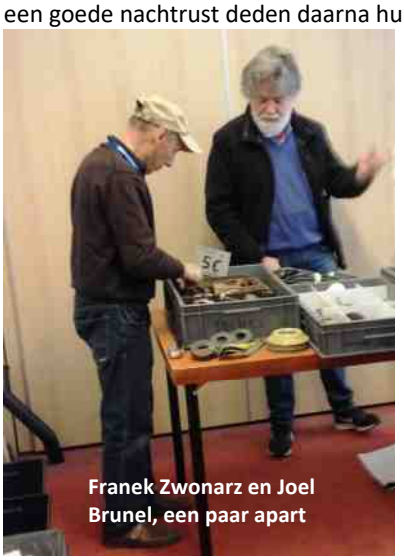
André en Bart-Jan

Door de kou gedreven zochten velen hierna toch de beschutting van het hoofdgebouw weer op, waar het nog lang gezellig bleef.
Zaterdagmorgen begon de meute na een lekker ontbijt aan de PAN 50 jaar Jubileumrit, in eerste instantie naar vliegbasis Soesterberg, waar we konden bekijken wat voor fraaie dingen vroeger tot onze defensie gerekend mochten worden. Dat waren er heel veel, maar helaas weinig Panhard. De enige link die ik heb kunnen vinden was een verkenningstoestelletje uit WO1 van Farman, die, zoals we allen weten, een coureur van Panhard was. Maar daarom niet getreurd: door naar Amersfoort, waar in het prachtige restaurant van Het Klooster een eenvoudige doch voedzame lunch wachtte. Hierdoor gesterkt begonnen we aan het derde en langste deel van de rit, die ons om de stad Utrecht voerde door zulke verschillende landschappen als het stedelijke Soest en naaste omgeving, met uiteraard een blik op Paleis Soestdijk, de bossen van Lage Vuursche, waar diegenen die een oranje inslag hadden de toegangspoort naar kasteel Drakesteijn konden ontwaren, een rit door het veengebied en langs de Vecht, compleet met zeilbootjes op de plassen en theekoepels bij de buitenhuizen, en een kennismaking met Zeist, Slot Zeist, en zijn aanpalende 18e eeuwse Hernhutterpleinen.

Fraai "boeketje" Panhards voor Het Klooster

Al met al een behoorlijk inspannende dag die ons nooit in Utrecht zelf deed belanden, wat toch wel een prestatie eerste klasse van de route-uitzetter Siewert genoemd mag worden.

Het afsluitende diner-buffet op Zonheuvel, de filmavond (Novara 2016, 40 minuten; Ermenonville/Montlhéry 1991, ruim 2 uur!!) en een goede nachtrust deden daarna hun werk om ons weer volop geschikt te maken voor dag 3.


Franek Zwonarz en Joel Brunel, een paar apart

Ook de 116 jaar oude P&L van Theo Biekens reed mee

Die begon – uiteraard - met een goed ontbijt, waarna de aandacht zich verplaatste naar de zalen van de lezingen en de verkoop. Het was er lekker druk, en er werden volop zaken gedaan.
Om 12 uur werden de lunchboxen voor de noenpicknick uitgereikt en vertrok iedereen naar de rivierenrit . Na 30 km kruip door sluip door over heel leuke wegen en weggetjes, met de nodige vergissingen en misrijden, werden de boxen uitgepakt bij boerderij Leuterveld, een uitspanningsboerderij onderaan de Lekdijk bij Wijk bij Duurstede. Heerlijk in het zonnetje gezeten tegen de dijk aan of om de auto's heen werden de lunchpakketten genuttigd en de nodige diepzinnige gesprekken gevoerd. Toen we bijna weer wilden opbreken werd er plotseling nog een springkussenpaleis opgeblazen, zodat het de

Picknick op het Leuterveld

Picknick op het Leuterveld

Picknick op het Leuterveld

nodige moeite kostte om de kinderen weer in de auto's te krijgen.
Verder ging het over de Lekdijk, door Amerongen, over de Amerongse Berg, stukje door de Gelderse Vallei, en gauw weer terug naar de Utrechtse Heuvelrug, door de bossen naar het hotel. Een groepsfoto voor het Maarten Maartenshuis was de inleiding tot het galadiner, waar vooral de dames weer geweldig hun best hadden gedaan om er zeer feestelijk uit te zien. Sommige heren overigens ook wel. Maar wij hebben een natuurlijke achterstand.

Lekdijk met boerderij Leuterveld

Tijdens het uitstekend smakende galadiner werden weer de nodige plichtplegingen verricht. De commissies werden bedankt, de vrijwilligers werden gefêteerd, en de officiele zaken werden afgehandeld. Zo werd bijvoorbeeld het RIPL-schema tot en met 2022 onthuld door Benjamin Clappier: 2022 Engeland, 2021 Italie, 2020 Zweden en 2019 Bretagne.
Alle genomineerden bleken het volmondig eens met hun nominatie, dus voorlopig zitten we goed!
Het diner werd verder opgeluisterd met levende muziek van de band van Hans von Meijenfeldt, die heerlijke, aan de leeftijd van de meeste deelnemers aangepaste, jazzy muziek ten gehore bracht.
En toen was het alweer bijna voorbij. Nog even in de bar, dan slapen. Morgen wacht er weer een zware dag: de terugreis.
Wel, dat viel mee. Ontbijt, afrekenen, even tanken en 35 minuten rijden. Dat is wel eens anders geweest.
Maar wat was het een leuk weekend! Dank aan de organisatoren: André, Peter, Hans ,Siewert, Pascal, en wie er verder nog bij betrokken was.

OttHW

Luchtfoto's: Eric Heemskerk

Unieke, soms koddige constructieve oplossingen en een wat moeizame onderdelenverzorging maken dat de restauratie van een Panhard 24 BT een ongewis avontuur is. Maar dat deze Fransman niet op elke hoek staat maakt het de moeite waard

VIVE LA DIFFÉRENCE

In Oldtimer Praxis nr 11, 2017, stond een artikel over ons clublid Ries Kruidenier en zijn één-na-grootste liefde, zijn 24 BT. Onderstaand volgt een bewerking.

De Panhard 24 is anders, in velerlei opzichten: kleine en grote details, techniek en ontwerp. Misschien is het daaraan te wijten dat hij het destijds niet tot allemansvriend heeft geschopt, maar daarom is hij nu des te leuker. En zeer uitdagend om hem te restaureren, vertelt de eigenaar.

Als je bij het beschrijven van iets de juiste woorden niet kunt vinden kan je altijd grijpen naar een vergelijking. Vraag het maar aan wijnproevers, of zij die daarvoor door wensen te gaan. En als dat ook niet lukt is dat veelbetekenend. Deze situatie doet zich voor bij de Panhard 24. Een in alle opzichten vergelijkbare auto kennen we niet. Dat wil niet zeggen dat de oudste autofabriek ter wereld, als zodanig opgericht in 1886, met zijn model 24 de auto opnieuw heeft uitgevonden. Bepaaldelijk niet! Het carrosserieontwerp was heel wat minder revolutionair dan het pal daarvoor gepresenteerde aerodynamicawonder, de Panhard CD. De hoge gordellijn, geaccentueerd door sierlijsten, was al bekend van de Chevrolet Corvair. En moeten we nu echt in superlatieven uitbreken over een luchtgekoeld tweecilindertje onder de motorkap? Om nog maar te zwijgen over de twee dwarse bladveren vóór en de starre as áchter.

Uitbundig en fraai vormgegeven instrumentarium. Het dashboard van de 24 geeft je de indruk in een sportwagen te zitten

Spectaculair is anders! Maar als je deze auto wilt begrijpen moet je naar het geheel kijken. We hebben hier te maken met de snelste tweecilinder seriewagen ooit gebouwd. Met een carrosserie die ook tientallen jaren na de eerste verschijning nog hypermodern oogt, met schitterende aërodynamische kwaliteiten, fijne uitrusting en recordachtig laag verbruik.

INFORMATIE EN FEITEN

Vijf verschillende varianten van de Panhard 24….
zijn ooit in de showrooms geweest: in 1963 de coupé's C en CT (waarbij T staat voor de sterkere Tigre-motor, en een jaar later de 23 cm langere limousines B en BT. De Panhard's bleven buitenbeentjes op de markt, vanwege de hoge prijs en de 2-cilindermotorisering. Geld voor de ontwikkeling van nieuwe motoren ontbrak aanvankelijk, en later drukte meerderheidseigenaar Citroën alle ambities de kop in.
De poging tot een budgetmodel, BA geheten, mislukte in 1965 grandioos met slechts 161 gebouwde exemplaren. In 1967 eindigde de personenautofabricage van Panhard. In de Duitse Panhardclub zitten zo'n 70 enthousiastelingen. Twee keer zo groot is de Nederlandse club, die een indrukwekkend onderdelenmagazijn bij elkaar heeft gesprokkeld (www.panhardclub.nl). Er is zelfs nog een speciale Panhard-garage, Peter Breed in Heemskerk, www.panhard-levassor.nl

En dat in de tijd van de Opel Kadett A of de VW 1500. De top van 160 km/u haalden Opel en de zijnen ook met twee keer zoveel cilinders en cilinderinhoud bij lange na niet.
Als je de blauwe Panhard 24 BT van Ries Kruidenier zó bekijkt begin je het te begrijpen.

Ries Kruidenier, uit Voorschoten bij Den Haag, volgde eerst een opleiding elektrotechniek, maar werkte daarna lange tijd bij de brandweer, uiteindelijk als brandweercommandant. Een NSU Max was de aanleiding tot een oldtimerhobby. Zijn pensionering zette hem aan tot restauratie

Ries was niet eens zozeer op zoek naar het bijzondere, maar hij wilde een auto restaureren van een niet meer bestaand merk. DKW en Borgward kwamen dus ook in aanmerking. Maar op pragmatische gronden werd het die Franse tweedeurs. “Het moest betaalbaar blijven, en mijn vrouw moest hem ook leuk vinden”, vertelt hij. “Bij aankoop liep de motor netjes, en de bak schakelde goed, wat je ook mag verwachten wanneer de verkoper een Panhard-expert is. De rest was verroest en verrot. En zo wilde ik het graag hebben, ook al wist ik nog niet wat zoiets in het geval van Panhard betekent”.
Dat de aandrijftrein intact was – Ries heeft onlangs alleen de achterste krukaskeerring vervangen en de bak afgedicht – was boffen! De man uit Voorschoten vertelt: “een 4-versnellingsbak zonder problemen bleek tamelijk uitzonderlijk te zijn. Panhard bouwde sinds 1945 auto’s met tweecilindermotoren. Aanvankelijk met 600 cc en 20 pk, en uiteindelijk met 850 cc en 60 pk, zonder dat de bak wezenlijk veranderde. In de 24 krijgt de bak het dus behoorlijk voor de kiezen, en als je hem niet netjes behandelt en schakelt slijt de boel snel”.
En de motor? Wat voor uitdagends zit er in een tweecilinder bokser? Ries lacht.

De meest gehoorde mening over de motor: “een leuk, merkwaardig apparaat”
En meteen daarna: ”en wat kost dat nou? Geen wonder dat die handel over de kop is gegaan”.

Nou ja, net zoals bij veel motorfietsen bestaat de krukas uit diverse samengeperste delen, inclusief krukassen en lagers. Reviseren betekent dus de hele boel uit elkaar halen en nieuwe lagers erin zetten, vaak met nieuwe lagertaps. De originele lagers zijn niet meer te krijgen. Die hadden geen binnenring, maar een tweede rollenkrans, om wrijvingsverliezen zo veel mogelijk te beperken. Een gereviseerde krukas met normale lagers komt al gauw op zo’n 2000 euro te staan, zodat er vaak naar gebruikte exemplaren wordt overgegaan. Waar overigens niets mis mee is, zolang ze maar met speciaal gereedschap gekeurd en in orde bevonden zijn. Cilinder en cilinderkop vormen een geheel, zodat het inslijpen van nieuwe kleppen ook een aardige uitdaging is. En de minder ervaren motorbouwers vragen zich ook al snel af hoe dat nu moet met die torsiestaafklepveren.

DE BEGINTOESTAND

Ongeveer rijklaar. Op eigen kracht naar huis gereden

Goede motor en aandrijving. Rest prut

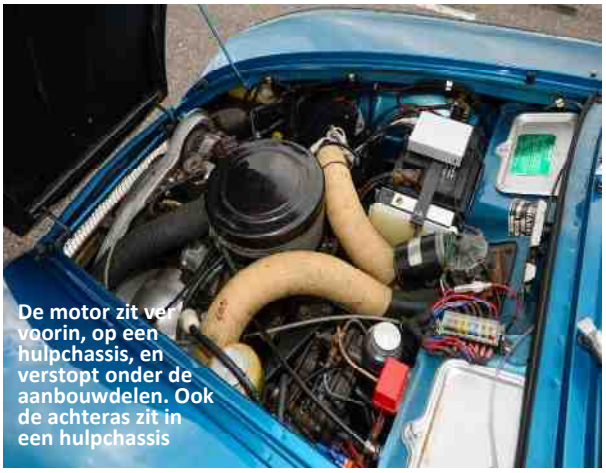
Het topje van de ijsberg. Waar geen openlijke roest zat…

zaten twee tot vier lagen blik over het roest gelast

Klaar voor het loogbad. Hoewel de karosserie van de 24 zelfdragend is…..

zit er niet al teveel vervlechting in de constructie. Veel van het buitenblik is verschroefd.

Geruststelling bij de aandrijving, maar alarm bij de karosserie. Die leek reparatievriendelijk dankzij verschroefde binnen- en buitenspatborden vóór, verschroefd front en verschroefde zijdelen achter, benevens een eenvoudig gevormde bodemplaat. Maar toen het buitenblik er eenmaal af was zag het er daaronder toch ietwat gruwelijk uit, zoals dozijnen foto’s bevestigen.
“Vervangende spatborden of motorkappen vind je wel in Frankrijk, maar aan vervangende metalen constructiedelen hoef je niet te denken”, vertelt onze autodidact. Hij durfde het niet aan om de karosserie meteen naar het straalbedrijf te brengen, uit vrees dat hij alleen maar gaten terug zou krijgen. In plaats daarvan liet hij het casco uitlogen, kocht een lasapparaat en toonde vervolgens veel talent. Blik vormgeven en inlassen – eitje!
Honderden foto’s bewijzen dat Ries praktisch elk technisch onderdeel heeft vervangen of gereviseerd, zelfs zoiets als de rheostaat-dimmer van de dashboardverlichting of de remdrukregelklep. “Zoiets komt altijd



De motor zit ver voorin, op een hulpchassis, en verstopt onder de aanbouwdelen. Ook de achteras zit in een hulpchassis

wel weer voor elkaar. Met de figuurzaag of de draaibank maak je vervangende onderdelen, en in één van die drie kapotte Renaultschakelaars zit vast wel dat kogeltje en veertje wat je nu net nodig had". Dagelijks werk van de restaurateur, maar vanwege gebrek aan onderdelen wel onder wat zwaardere omstandigheden.

TIJDENS HET WERK

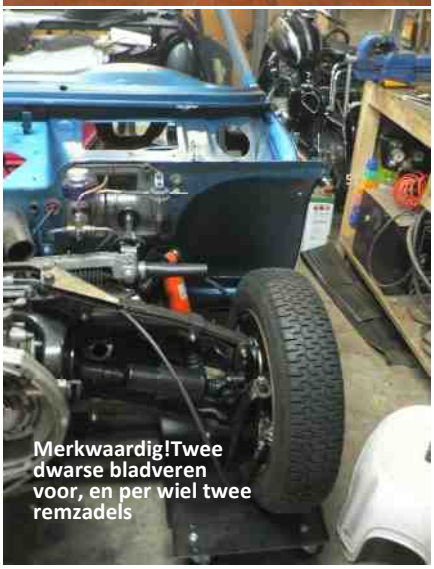
Lassen leerde de restaurateur op zijn Panhard. Petje af!

Ongecompliceerd gevormd? De bodemplaat, versterk door zijn vele U-profieltjes

De Celeron werd vervangen door een aluminium exemplaar

De zadelmaker maakte nieuwe stoelbekleding, die door Ries zelf erop gezet werd.....

nadat hij de polstering had "aangepast"


Merkwaardig!Twee dwarse bladveren voor, en per wiel twee remzadels

De Nederlandse Panhardclub is al jaren uitermate druk bezig met het verzamelen van onderdelen voor de clubleden. Het magazijn is intussen indrukwekkend, "maar dingen die vaak kapot gaan en die allen nodig hebben vormen wel eens een knelpunt", lacht onze enthousiasteling. "Sierrandjes en deurgrepen bijvoorbeeld, of interieuronderdelen. Dan moet je repareren wat er te repareren valt. De doorgezeten schuimvulling van mijn stoelen heb ik, om maar eens wat te noemen, versterkt door in de gaten van het honingraatmateriaal nieuwe stukken schuimrubber te stoppen". De binnenbekleding is uiteindelijk door een professional uitgevoerd, evenals het lakwerk. Over lak gesproken: het dashboard was van de fabriek uit voorzien van zwarte krimplak. Een zogenaamde specialist nam dit deel voor zijn rekening, en produceerde een veel te korrelig oppervlak. De tweede poging deed Ries dus maar zelf, en daarbij volgde hij de tip van een oude meester: "ik heb normale matte lak met aardappelmeel vermengd en met de roller opgebracht – het resultaat lijkt heel veel op het origineel".

Design! De achterkant van de Panhard met zijn kleine overhang en fraai geïntegreerde achterlichten is een echte blikvanger

Ries' 24BT is tegenwoordig niet meer helemaal origineel. Een sterke, betrouwbare Nippon-Denso generator doet inmiddels zijn werk, evenals een Volkswagen Kever koppeling (waar het vliegwiel voor uitgedraaid moest worden), en als volleerde elektroman kon Ries niet leven met de opvattingen van de Panhard-ingenieurs aangaande een elektrische installatie met een hoofdschakelaar maar zonder zekeringen. De aandachtige waarnemer zoekt ook tevergeefs naar de verdelerkabels. Kruidenier: "ik heb daar

Interieur:
Vlnr binnentemperatuurmeter, uitgekookte w
Details als een verlichte opmaakspiegel verrad

rmeluchtvoorziening, uitstapwaarschuwingslich
en de pretentie van de auto

in de deur.

wat geknutseld en eerst een CDI-eenheid ingebouwd, en vervolgens een elektronische ontsteking die ik zelf geprogrammeerd heb. Dat heeft me wel een paar maanden studie gekost!
Een slag aan de contactsleutel, en we kunnen het zelf vaststellen: die ontsteking werkt prima. Bij opklimmend toerental gedraagt de bokser zich steeds beschaafder, hoewel hij binnen goed te horen is. Pas bij 3000 toeren komt hij los. De auto bereikt dan vlot het 130 km/u streepje. Volgens Ries en de snelheidsmeter zit 160 km/u er ook in. En dan zijn we weer aangeland bij de vergelijkingen. Als een Kadett B dit had willen bijhouden had hij de 1700 cc motor moeten hebben.
En dan zou de Opel heel wat meer dan 6 liter/100 km gebruiken, en lang niet zo goed geveerd zijn.
Een zeer opmerkelijke auto, deze Panhard. Ver boven alle vergelijkingen verheven.

Uit: Oldtimer Praxis 11/2017.
Tekst: L. Rosenbrock,
Foto's: A. Beyer en Ries Kruidenier
Vertaling en bewerking:
Henk Ottevangers

EN WAT KOST ZOIETS NOU

De Panhard 24 levert het bewijs dat een fascinerende klassieke automobiel niet duur hoeft te zijn.

Ries taxeert zijn auto op een bedrag onder de 10.000 euro.

Classic Data houdt voor een exemplaar in klasse 3 dan ook een prijs van 8700 euro aan.

En nu we toch aan het vergelijken zijn: voor een Fiat 500 D betaal je nauwelijks minder!

Panhard 24 BT. De B van Berline. De 24 BT was de limousine in het Panhard-programma. De langere wielbasis is helemaal ten goede van de achterpassagiers, maar toont minder elegant dan de werkelijk verbluffend mooie coupé 24 C/CT. Overigens is Nederland het perfecte land voor deze merkwaardige Fransoos – in berggebied merk je toch dat het koppel aan de lage kant is!

TECHNISCHE GEGEVENS
Panhard 24 B/BT

Motor:
2 cilinder viertakt bokser, luchtgekoeld, kopkleppen met stootstang en tuimelaar (torsiestaaf als klepveer!), krukasaandrijving met rollagers, Zenith 38 dubbele valstroomcarburateur.
Inhoud:
848 cc,boring x slag 84,85 x 75 mm
Vermogen:
50/60 SAE pk (B/BT) bij 5700/5800 tpm (B/BT)
Karosserie/onderstel:
Zelfdragende geheel stalen karosserie, onafhankelijke voorwielvering met behulp van twee dwarsgeplaatste bladveren en geleideassen, driehoekige starre achteras met geleideassen, **schijfremmen voor met twee remzadels per schijf!**
Leeggewicht:
ca. 850 kg
Topsnelheid:
ca. 150 km/h
Bouwjaren:
1964 – 1967
Aantal:
10.650 stuks

Enige documenten uit het (prille) begin: de "verkenningen" in de ingezondenbrievenrubriek van Rijdend Nederland van 1968, stuk uit de eerste Koerier, eveneens 1968, en de Koninklijke goedkeuring van 19 maart 1976

● PANHARD VRIENDENKRING

Als enthousiast Panhard-liefhebber genoot ik bijzonder van het artikel over Panhard in Rijdend Nederland nr. 1 '68. In de overtuiging, dat er nog vele echte liefhebbers zijn, zou ik graag tot oprichting van een „Vriendenkring" van Panhard-rijders willen komen. Vooral nu Panhard niet meer vervaardigd wordt, loopt het aantal gebruikers sterk terug.

Gezien de omstandigheid, dat vele Citroën-dealers (eigen ervaring) niet bepaald gelukkig zijn met het feit, dat de Panhard, sinds de overneming door Citroën, in hun garages terechtkomt en omdat de onderdelenvoorziening niet onbeperkt is, wordt het tijd dat de (gelukkig nog vele) Panhard-bezitters de koppen bij elkaar steken.

Gelukkig zijn er ook Citroën-dealers die Panhard waarderen en één hiervan zal waarschijnlijk positief reageren op het plan een vriendenkring op te richten. Ik heb reeds een aantal adressen van mensen die Panhard rijden en die bovendien over een eigen onderdelenvoorraad beschikken. Wanneer nu b.v. sponsors en donateurs gevonden kunnen worden dan kunnen er oudere Panhards opgekocht worden, die ergens opgeslagen kunnen worden en waarvan de onderdelen tegen lage prijzen ten dienste van de leden staan. Kortom, zijn er mensen of instellingen (garages, ondernemingen, etc.) die ideeën hebben, het idee willen steunen of adviezen hebben dan zijn ze welkom. Het liefst heb ik schriftelijk contact, omdat het op die wijze gemakkelijker werken is. In afwachting van de reacties, geef ik hierbij de adressen op waarop ik deze reacties verwacht.

B. J. Krouwel, Brenkestraat 4, Echteld (weekend) tel. 03444-203. Thorbeckestraat 4 Huizen tel. 02152-3663 ('s avonds).

● PANHARD-CLUB

Hartelijk dank voor het opnemen van mijn brief in Rijdend Nederland over het oprichten van een Panhard-club. Tot op heden heb ik ongeveer 25 reacties gekregen, alle positief. Deze 25 Panhardliefhebbers is al aardig wat, maar ik weet, dat er (gelukkig) nog veel meer Panhards in ons land rijden, terwijl vrijwel iedere bezitter daarvan een liefhebber is. Daarom geloof ik dat het ledenaantal nog sterk uitgebreid kan worden. Er zijn plannen voor een clubblad, waarin veel gegevens omtrent de leden, de auto's, technische bijzonderheden en de mogelijkheid om onderling onderdelen uit te wisselen. Panhardliefhebbers die zich willen aanmelden als lid, zijn van harte welkom en kunnen zich wenden tot onderstaand adres: B. J. Krouwel, Brenkestraat 4, Echteld, p/a Thorbeckestraat 4, Huizen.

Wij Juliana, bij de gratie Gods, Koningin der Nederlanden, Prinses van Oranje-Nassau, enz. enz. enz.

19 maart 1976

nr. 60

Beschikkende op de verzoekschriften ter bekoming van erkenning van de daarin genoemde, voor minder dan dertig jaren aangegane, verenigingen door goedkeuring van hare daarbij overgelegde statuten;

Gelet op de voorschriften der wet van 22 april 1855 (Staatsblad no. 32) in het algemeen en op art. 6, tweede lid, dier wet in het bijzonder;

Op de voordracht van de Staatssecretaris van Justitie van 15 maart 1976, Hoofdafdeling Privaatrecht, Onderafdeling Rechtspersonen, nr. ver. 80.330;

HEBBEN GOEDGEVONDEN EN VERSTAAN:

de overgelegde statuten der navolgende verenigingen goed te keuren en deze verenigingen mitsdien te erkennen, te weten:

1e. enz.

5e. Panhard Automobielclub Nederland, gevestigd te Amsterdam;

6e. enz.

Onze Minister van Justitie is belast met de uitvoering van dit besluit.

Soestdijk, 19 maart 1976

(get.) JULIANA

De Staatssecretaris van Justitie,
(get.) H.J. Seevalking

Voor uittreksel conform,
Het Hoofd van Post- en Archiefzaken
van het Ministerie van Justitie,
voor deze,

VV I - 29

Repro.171/2072

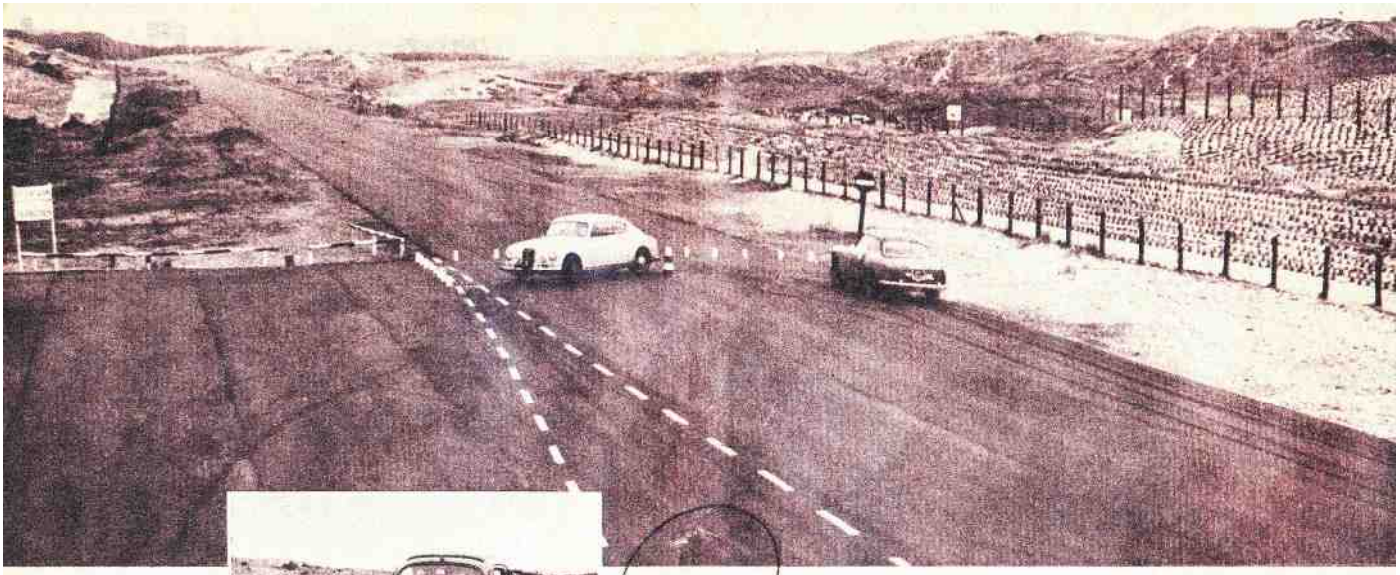
PANHARD-KOERIER

Mogelijkheden:

Deze zullen in sterke mate worden bepaald door de financiële middelen. Het verzorgen van stencils, een clubblad uitgeven, verzending van documentatie, het organiseren van toekomstige evenementen, het onderhouden van relaties en het bijhouden van administratie, het kost allemaal geld. Gelukkig zijn al enkele beantwoorders van vragenlijsten zo bereidwillig geweest om een bijdrage voor aanloopkosten over te maken op de rekening Panhard-Club Nederland i.o. Degenen die dit nog niet gedaan hebben, doch lid willen zijn of worden, verzoek ik vriendelijk dit alsnog te doen. T.z.t. (b.v. in het najaar) zullen we gezamenlijk tot het vaststellen van een contributie moeten komen. Een bedrag van ongeveer F. 10,-- per jaar lijkt mij niet overdreven. Het contributiejaar zal dan lopen van 1 Januari t/m 31 December.

Inmiddels heb ik getracht "sponsors" voor onze club te vinden, waaronder Citroën-dealers en benzinemaatschappijen. Resultaat: Nihil, d.w.z. staan wel sympathiek tegenover de oprichting, maar zeggen geen financiële medewerking toe. Samenvattend: een ieder die nog wat missen kan of een sponsor of milde gever ontmoet: postgirorekening nr. 246753 t/n Amsterdam-Rotterdam-bank N.V., Huizen, ten gunste Panhard-Club Nederland i.o. Hopelijk heeft onze club dan binnen korte tijd niet alleen een enthousiast, maar ook een financiëel sterk kloppend hart!!!

B.J. Krouwel.



Het traject, dat de heer J. B. Th. Hugenholtz, directeur van het circuit van Zandvoort heeft uitgezet. Deze twee wagens, een Lancia en een Alfa Romeo, rijden even de route om te „acclimatiseren".

De heer Dassen aan de start met Volkswagen. De lichten uit . . . en voort gaat het op het 370 meter lange traject met twee proeven.

Rally de Monte-Carlo

Niet alleen durf, maar ook intelligentie. Daarom trainen de deelnemers op het circuit van Zandvoort

Voor de vijfentwintigste keer zullen meer dan driehonderd auto's (ditmaal) over de wegen van Europa razen, bemand met coureurs die hun sporen op internationaal terrein ten volle verdiend hebben.

De ogen turend in de mistige nacht, zullen ze de wegen van Europa bestormen, dag en nacht. Regenvlagen zullen om hun auto's roffelen, aarzelend zullen hun banden naar plaatsen-met-houvast zoeken op besneeuwde en beijzelde wegen.

De Griekse geitenhoeder zal evenzeer opschrikken van deze moderne monsters als de Spaanse schaapherder uit San Sebastian, maar ze zullen er niet op letten, alleen maar de weg afturen en naast hen zal iemand de kaart aflezen en de instrumenten raadplegen. Want het is niet alleen maar koelbloedig rijden met gepaste durf en doorzettingsvermogen, dât zeker niet, het is veeleer durf gepaard met grote intelligentie. En... routine.

En juist voor deze routine waren op deze zeer koude Januaridag vele Rallyrijders naar het zo bekende circuit van Zandvoort gekomen.

Vroeg in de morgen, toen de wind huiverend door de duinen voer van het meer dan vier kilometer lange circuit, had de energieke directeur, de heer J. B. Th. Hugenholtz al met meetlat en paaltje gesjouwd en had hij een traject afgezet, getrouwelijk volgens het traject, dat op de 21e Januari in Monte-Carlo het strijdperk zal zijn van de remproeven en overschakelingsproef. En het was een goede gedachte van de Nederlandse autorijders tevoren hun krachten op dit onderdeel van de gigantische Rally te beproeven, want seconden kunnen noodlottig zijn voor goede plaatsing in het klassement. En terwijl de enkele enthousiasten stonden te trappelen van de winterkou, verschenen de wagens aan de start, de Lancia's, de Alfa's, de D.K.W.'s, de Peugeots en hoe ze nog meer mochten heten. Collega's (want concurrenten kènt men nauwelijks) fungeerden als tijdopnemers en resultaten werden grondig met elkaar besproken, gewaardeerd of... gecritiseerd.

Zoals ze nu bij de startlijn staan, hopen ze in Monte-Carlo te staan, hun wagen precies in dezelfde staat, zoals ze zijn gearriveerd na de grote tocht door Europa.

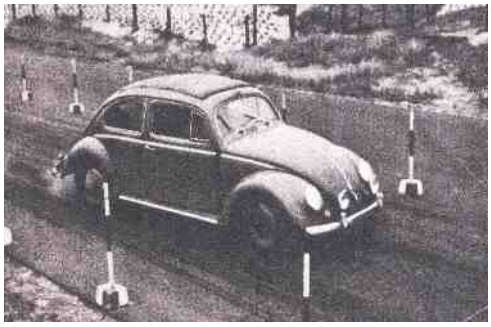
Ze staan dan opgesteld in een als 't ware verzegeld park en als ze worden opgeroepen voor deze proeven, kan het al strafpunten regenen. Tien punten bijvoorbeeld voor het wisselen van een band, honderd strafpunten als hulp van buiten af nodig is.

En dan komt de test zelf. Op een traject, zoals het hier in Zandvoort getrouwelijk is nagebootst. De lengte is 370 meter. Bijna aan het eind van dit traject is er een witte streep, met in het midden een paal. Achter die witte lijn, zes meter verder een rij kleine paaltjes. De auto's moeten zo snel mogelijk passeren tussen de grote paal en de kleine paaltjes. Dat betekent dus afremmen, terugschakelen en zo snel mogelijk weer verder. Dat is de eerste proef, die veel rijvaardigheid, maar evenzeer intelligentie vereist.

De tweede proef volgt op de terugweg. Men moet stoppen zo gauw als de voorwielen op een aangebrachte streep zijn, maar de rij paaltjes (zes meter verder) mag men niet raken.

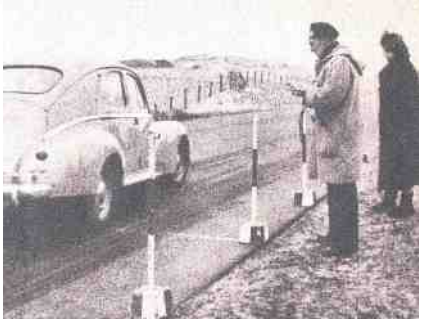
In beide proeven betekent elk omvergereden paaltje tien strafpunten.

Een rijder, die meer dan twee minuten

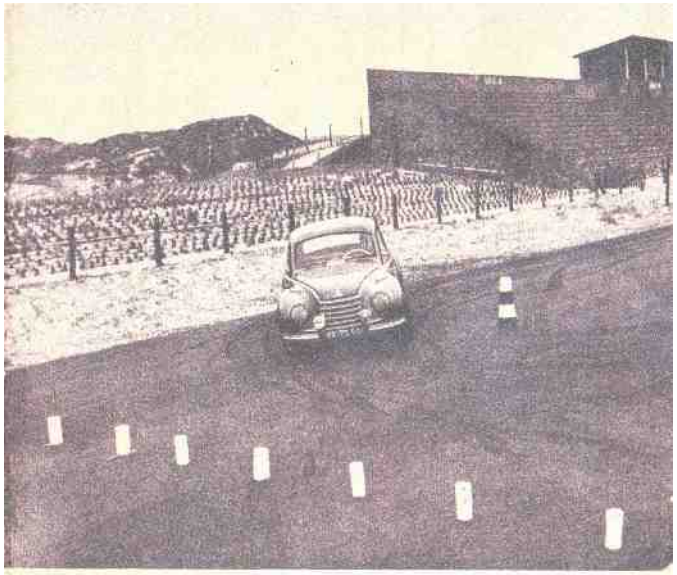


De remproef. Het is zaak zo snel mogelijk te rijden en toch te weten dat bij remmen de wagen niet doorschiet, want op de getekende streep rechts staan in Monte Carlo paaltjes en elk omvergereden paaltje betekent 10 strafpunten

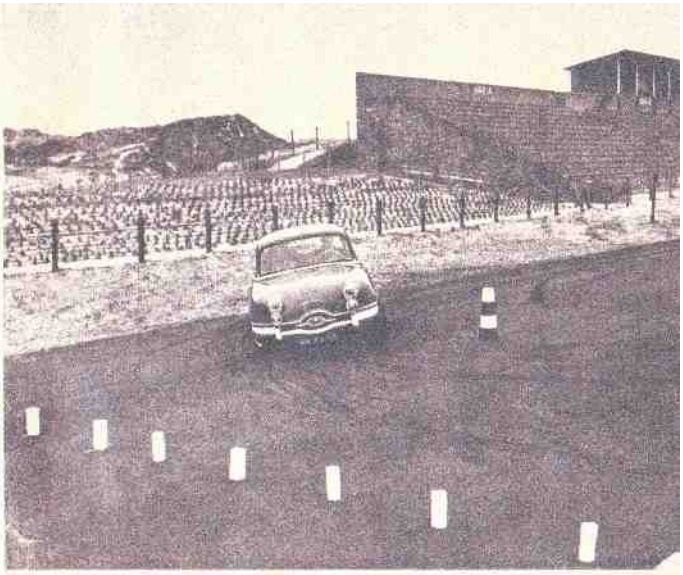
Alles wordt zorgvuldig gecontroleerd (net alsof het echt is).De derde man rechts is de directeur van het circuit, de heer J.B.Th. Hugenholtz, tevens secretaris-generaal van de Internationale Bond van Circuit Directeuren, waarbij ruim 25 directeuren zijn aangesloten



In volle spanning voor de prestaties van een "oude rot" in het vak, de heer Heidendahl met Peugeot uit Utrecht, een zeer bekende rijder.



Goed gedaan, Maasland! (Hij is een broer van Joke Maasland, de enige vrouwelijke coureur in Nederland). De bocht is prima, uitstekend geschikt om achteruit te zetten, en dan weer…….vooruit.



Goed gedaan, mijnheer Arndt! Een grote wagen moet even wat wijder inkomen, om achteruit te zetten…..!

nodig gehad heeft om dit traject mèt de twee proeven te rijden „kan rustig naar huis gaan..." voor hem is de Rally afgelopen.

Geen wonder, dat er op het Zandvoortse traject hardnekkig geoefend werd. Bij de start waren de lichten op en zodra ze uit waren, werd er gestart. De heer G. Berk van de K.N.A.C. drukte dan op de knop van zijn stopwatch en de wagen daverde over het parcours. Afremmen bij de bocht, terugschakelen, vooruit, bocht zo kort mogelijk... mis! Paaltje geraakt. Dat betekent over en nog eens over!

Nu gaat het goed. Dan terug tot de plaats, waar de remproeven gehouden worden. Remmen, maar niet te vèr doorrijden of (vaak) doorglijden.

En zo worden de tijden opgenomen, vergeleken en van commentaar voorzien.

En soms is het commentaar lang niet mals. Dat kàn ook, want de mannen die hier aanwezig zijn, hebben wel enkele kilometers in Rally-verband er op zitten. Daar is Karel Ton, de man die in 1938 de Rally won, daar is de jonge Slotemaker, die een pupil is van de crack Gatsonides, de winnaar van 1953; daar is Blansjaar, die voor de zevende keer zal meedoen, daar is Maasland, de broer van Joke Maasland, daar is Heidendahl...

En ook dit jaar zal Nederland goed vertegenwoordigd zijn. En misschien..?

Drie keer was de Rally een Nederlandse overwinning. In 1929 won dr Sprenger van Eyk met zijn Graham Paige, in 1938 waren het Bakker Schut en Karel Ton met Ford en kort geleden in 1953 Gatsonides met zijn Engelse teamgenoot, eveneens in Ford.

We weten het niet, maar misschien zijn we wat overmoedig geworden, omdat we gehoord hebben, dat ook Nederlanders gezòcht worden in de internationale autosport. Gatsonides immers rijdt in het team van de Aston-Martin-fabrieken en Jan Langelaar in het Daimler-team.

Overmoedig, zei ik, want de fotograaf en ik.., we kunnen het niet laten even het circuit van Zandvoort af te rijden. Het circuit, 4193 meter lang. We nemen onze bochten en voelen ons koning van de weg (want er was verder niemand!), maar het record, dat Alberto Ascari met Ferrari haalde, namelijk 141,7 km per uur, haalden we niet! Bij lange na niet.

Rally-rijders... hoofden koel, motoren warm... Succes!

Deze Opel is wat al te dicht bij het paaltje, want op deze manier komt hij niet rond, ook al gáát hij een keer terug (Het werd trouwens ook een gesneuveld paaltje).

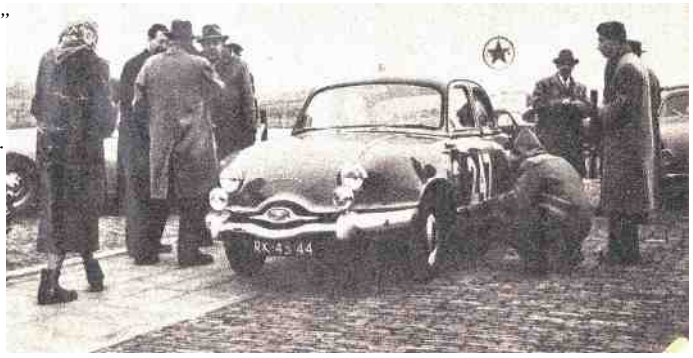
De jonge Slotemaker, die het vak geleerd heeft onder de beproefde leiding van Maus Gatsonides. Een veelbelovende rijder, eenvoudig, sportief en hartelijk. Houd hem in de gaten, u zult meer van hem horen

De heer Arndt, fabrieksdirecteur enthousiast rallyrijder, heeft reeds met sportwagen (als zuivere amateur) op het circuit van Zandvoort de eerste prijs gewonnen

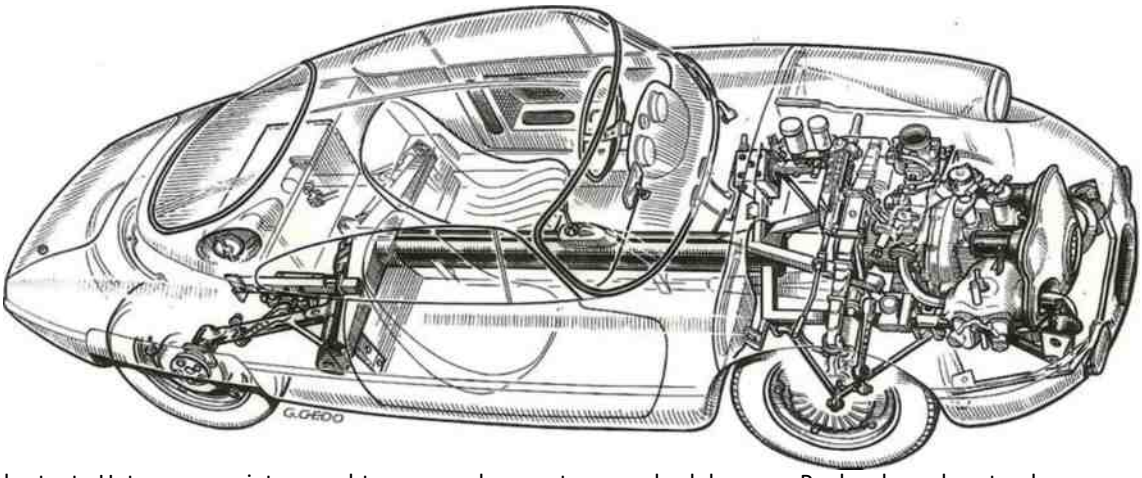
Deze Panhard, met zijn startnummer al geheel gereed voor de Rally, is even op de terugweg en dan….vooruit naar de remproef.

De heer Blansjaar, garagehouder, een oude bekende op het Rally-traject.. Voor de zevende keer doet hij mee. Hij demonstreert zijn eigen vinding, een afweerschild tegen sneeuw, hagel en regen

Ze is een wonder van "bouwkunst" Luistert u maar: Topsnelheid van meer dan 130 km/u, en toch…. een tweecylinder En verder een verbruik van 1 op 14.



Pennenlikker over Panhard (10)



Mijn maat was naarstig op zoek naar een Panhard CD, gepassioneerd als hij was voor de bijzondere techniek daarvan. De Graal voor de eigenaar van een DB. In 1975, was een CD, waarvan slechts 159 stuks waren geproduceerd, een zeldzaamheid geworden. De paar exemplaren die nog rond reden waren in een behoorlijk gehavende staat. Het was nog niet een echte verzamelaars auto en onderdelen voor Panhard werden steeds moeilijker verkrijgbaar. Bovendien waren er ook nog geen garages die gespecialiseerd waren in dit zogenaamde "merk vol problemen".

Autoclubs voor oude merken bestonden nog nauwelijks, men sprak over een oude brik, en die er waren hadden geen zin om Panhards van toch nog betrekkelijk recente datum in hun ledenbestand op te nemen. Eigenlijk hetzelfde probleem als tegenwoordig met youngtimers. Niettemin, na lang zoeken vond hij dan toch een CD uit 1964 met een Tigre motor , gespoten in een niet originele gele kleur.

Prachtig silhouet

Het was bekend dat dit model bedoeld was als opvolger van de tweedeurs DB.

Maar de door Bonnet gewenste abrupte scheiding in 1961 tussen de twee vennoten gaf Charles Deutsch de gelegenheid het model onder eigen naam verder te ontwikkelen. Hij deed dit op persoonlijke titel en nam ook de financiering voor eigen rekening.
Ik heb altijd enorme bewondering gehad voor het subtiele ontwerp van de CD dat in mijn ogen beter geslaagd was dan dat van de DB.
Welk aandeel hebben Deutsch, Romani, Bertin en vooral Jean Claude Haenel gehad in dit ontwerp? In feite heeft , naar het lijkt, Haenel de aerodynamische studie van Lucien Romani en Jean Bertin als uitgangspunt genomen.

Als oud werknemer bij DB werd hij na zijn terugkeer uit Algerije niet opnieuw door Bonnet in dienst genomen , en was het Deutsch die hem op eigen gezag weer aan het werk zette.
Een aantal jaren geleden heb ik geprobeerd met Haenel hierover per telefoon te spreken. Hij wilde in een onaangenaam gesprek er niets over kwijt .
Daarnaast heb ik getracht er ook over ter spreken met Jacques Hubert , die verantwoordelijk werd gehouden voor de breuk tussen de twee vennoten, althans door mijn helaas overleden vriend , de journalist Jean Bernadet.
Van hem ook geen woord. Oude wonden waren nog steeds niet geheeld.
Uiteindelijk heeft René Bonnet me toegegeven dat de voorstellen van Deutsch hem niet meer aanstonden nadat zijn ontwerp van de cabrio Le Mans door Deutsch was afgekeurd. Een en ander werd overigens ook bevestigd door Claude Bonnet.
Een duistere periode waarin een ieder hartstochtelijk de waarheid koos die hem het beste uitkwam. Feitelijk bestaat er niet één waarheid, doch meerdere!

Waardeloze wegligging

Jammer. Hoe dan ook, het was een schitterende coupé die schoonheid en aerodynamica (Cx van 0,22) in zich zelf verenigde, maar in een slechte uitwerking. Mijn maat vond in de CD nooit het buitengewone weggedrag terug van de DB, ondanks zijn veel modernere voortrein met triangels. Men schrijft dat toe aan de veel te smalle achteras (1,10 m), door Romani zo gewenst om de aerodynamica te verbeteren.
Bernard Boyer , de verantwoordelijk hoofdmecanicien bij Chappe en die de CD op Le Mans bestuurde, bekende me dat de wegligging erbarmelijk was. Tijdens zijn snelheidsrecord met meer dan 200 km/u op het rechte eind van Haunaudières stond hij doodsangsten uit omdat de wagen aan de achterzijde

een aerodynamisch probleem uitlokte.
Om eerlijk te zijn was Boyer nauwlijks onder de indruk van Deutsch en zijn ploeg. Wat Boyer later bij Matra tot stand bracht toont duidelijk aan dat hij bekwaam genoeg was om zo'n oordeel te vellen.

Guy Verrier vertelde mij eveneens dat de CD waarmee hij op Le Mans reed naar zijn oordeel slecht op de weg lag en neiging had om bijna om te vallen.
Meerdere malen heb ik geprobeerd om van de sympathieke Alain Bertaut, die ik dikwijls sprak, daarover meer te horen. Maar die wilde niet zo'n streng oordeel geven. Zijn vriendschap met Deutsh en de bewondering die hij voor hem had stond dat niet toe. Tenslotte had hij van hem de gelegenheid gekregen de droom van zijn leven te verwerkelijken om op Le Mans te rijden, en zo'n goede techneut vond hij zichzelf ook niet. Ik begrijp dat helemaal.

Kapotte koplampen

Maar om niet in herhaling te vervallen, wat een prachtige auto!! Zijn trommelremmen waren onvoldoende krachtig en het onvermijdelijke zou ook gebeuren. Mijn maat crashte met een auto en vernielde zo de voorzijde. Hij herstelde de schade met polyester maar het probleem van de kapotte koplampen was een stuk lastiger op te lossen. Hoe kom je aan koplampen van een CD uit 1975? Internet bestond nog niet en dat handje vol bezitters van een CD kenden elkaar nog niet.
Hij dacht erover het zijscherm te veranderen zodat de rechthoekige lampen van de nieuwe 2CV gebruikt konden worden. Totdat hij stilstaand voor het rode stoplicht naast een Saviem vrachtwagen bemerkte dat deze dezelfde koplampen had achter een chromen rand.
Ik meen me te herinneren dat hij probeerde een koets te fabriceren met zijn CD als uitgangspunt voor een mal, maar door zijn huwelijk verloren wij elkaar uit het oog gedurende zeker 15 jaar.
Een vrouw en een klassieke auto gaan maar moeilijk samen, zo ook hier!
Voor hen die belangstelling hebben voor deze boeiende auto kan ik het werk aanraden van de sympathieke Charly Rampal dat hij besteed heeft aan het merk CD in de zeer goed gedocumenteerde internet site van Panhard Racing Team.
Hij beschrijf het moeizame tot stand komen van de CD, waarvan Panhard hoopte er 1000 te zullen verkopen. Helaas was dat ijdele hoop en het kostte veel tijd de laatste exemplaren aan hun nieuwe eigenaren te slijten. Het is toch nog altijd de koper die beslist……
In 1965 was het dan toch definitief gedaan met de motor van Panhard ondanks zijn onbetwiste kwaliteiten. In de pers werd bij de bespreking van de nieuwe 24 CT steevast dezelfde conclusie getrokken: "'jammer dat er geen andere motor in zit"": nl. de fameuze 4 cylinder motor die Citroen (Pierre Bercot) in 1959 weigerde in productie te nemen en waardoor het merk Panhard uiteindelijk ten onder ging.
Ik dacht met recht dat ik nooit meer in een Panhard zou rijden, maar door mijn werk als autojournalist kon ik alle modellen enige tijd later toch nog eens besturen. Tot de volgende keer, als u het goed vindt.

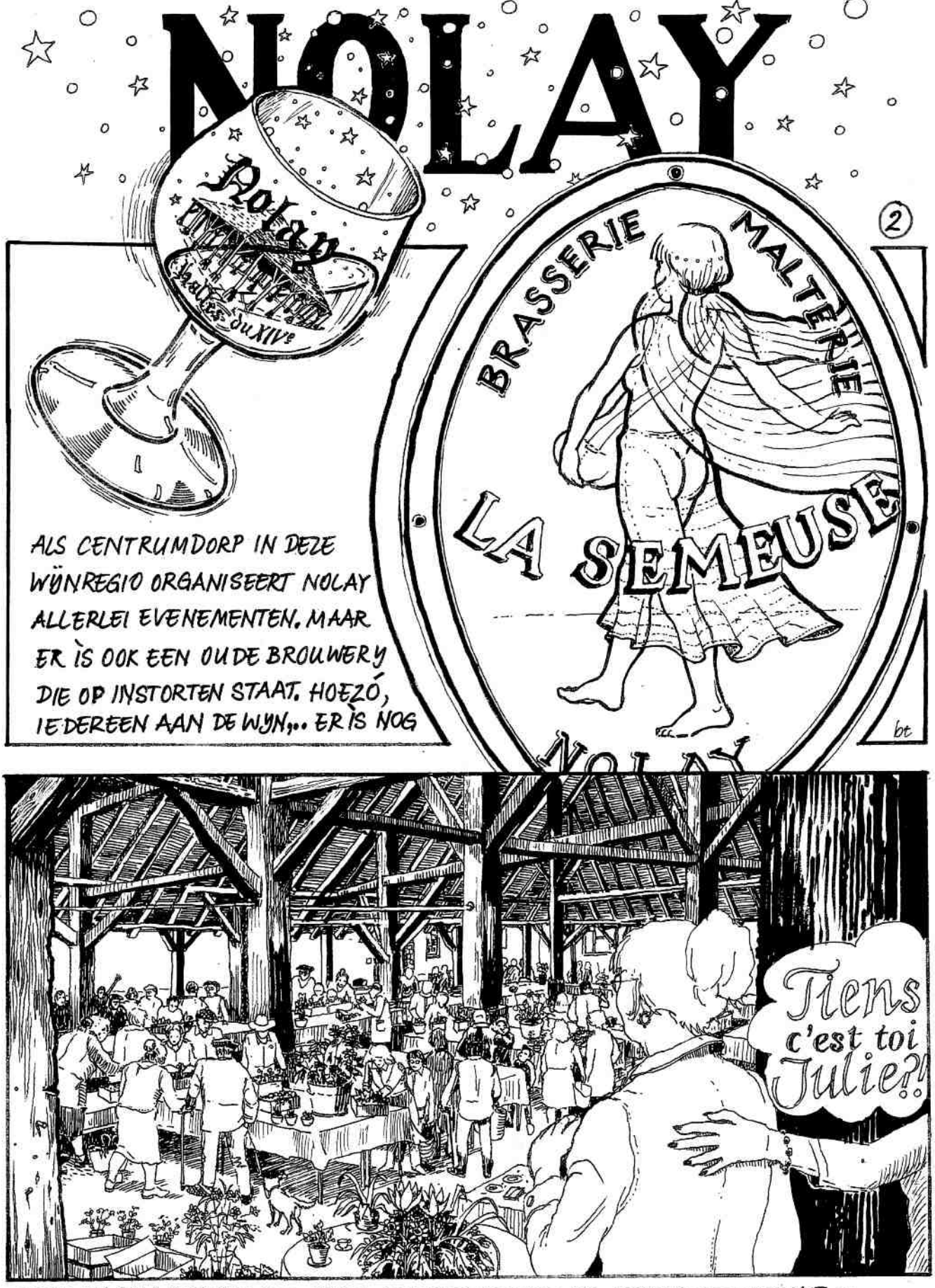
Patrice Vergès , alias Pennenlikker (Scribouillard)
Vertaling: Cees Visser

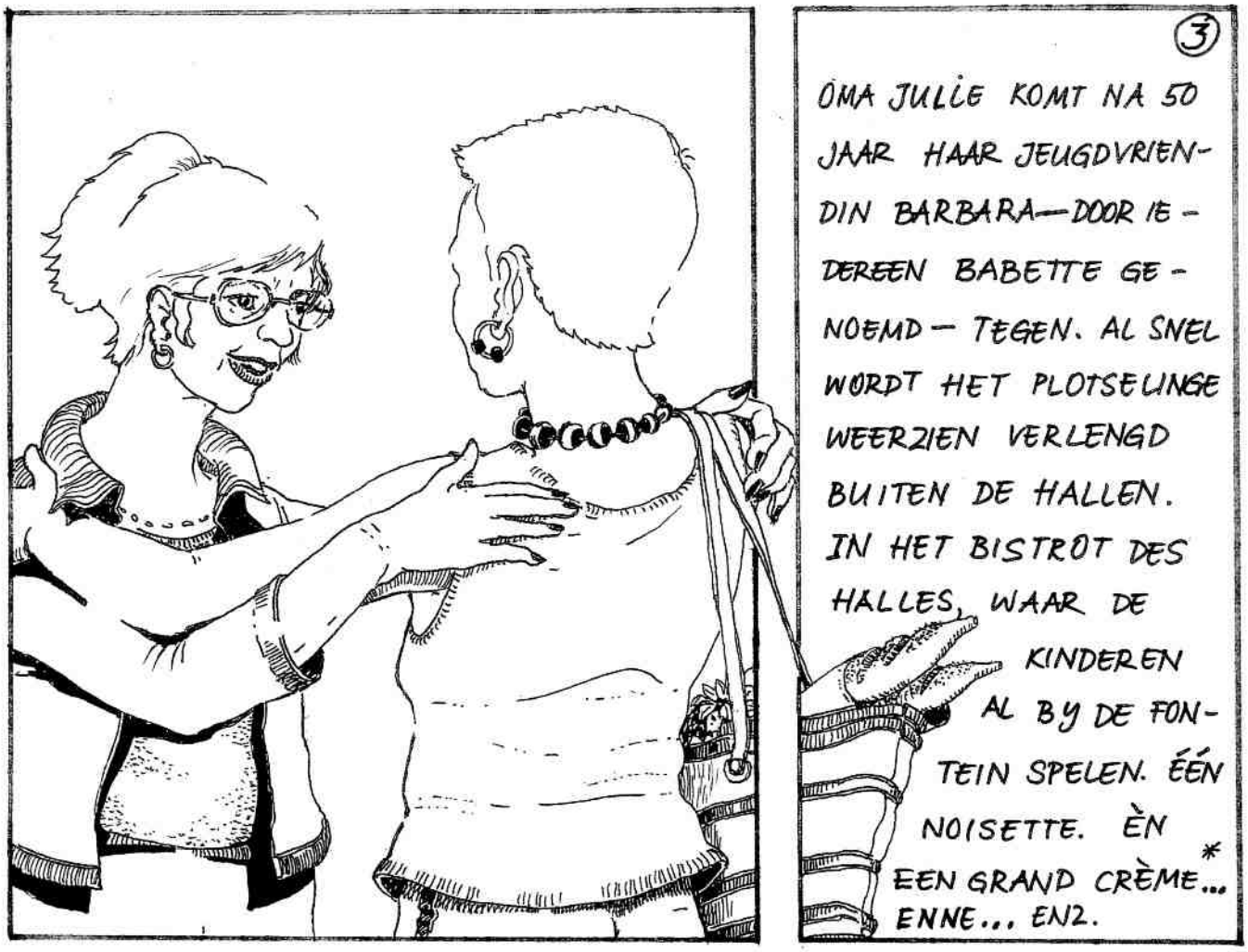
CITROMOBILE 2018

Citromobile 2018 is voor zo ver ik tijdens mijn deeltijd van de stand bezetting heb ervaren een druk bezochte beurs geweest.
Direct nadat het hek open ging, stroomde de mensen naar binnen.
Onze PANHARD stand was door de boys leuk ingericht. We hadden de beschikking over twee auto's, de mooi gerestaureerde 24ct van Joost van Noorden en een X84 van Co Giezen. In originele fabriekslak van 1949, compleet met stof uit het zelfde jaar. Zelfs het interieur was nog in originele staat en had naar mijn mening nog nooit een stofzuiger gezien. Ook onder de motorkap was de leeftijd af te lezen; hij leek zo uit een Franse schuur te zijn geplukt. Het zag er allemaal erg leuk uit en er bleek veel belangstelling voor te zijn. Veel mensen bleven staan en gingen in discussie over de leeftijd en de samenstelling van het vehikel. Als je bleef staan luisteren hoorde je de meest grote onzin zodat we af en toe corrigerend moesten ingrijpen, maar dat was natuurlijk ook onze taak om de mensen goed voor te lichten en enthousiast te maken voor dat gekke ding dat PANHARD heet, en, als het helemaal mee zat, eventueel lid te maken van onze mooie club. Mijzelf is dat zaterdagochtend niet gelukt, maar de anderen misschien wel.
We hadden middelen genoeg om de mensen plat te krijgen, eten drank en documentatie dus…..
Ik heb daar nog geen nadere berichten over gekregen maar hoop doet leven. (2 nieuwe leden – red)
De aankleding van de stand was i.v.m. ons 50 jarig bestaan van de club, versierd met een niet te missen spandoek, ballons en slingers. Het zag er erg feestelijk uit, wat uiteraard de bedoeling ook was. Naar mijn bescheiden mening, hebben wij ons prima gepresenteerd, met dank aan de mannen die dit allemaal hebben opgezet en weer afgebroken. PETJE AF! **FvT**

LE MARCHÉ DES FLEURS

Een strip van Boyo Teulings





* noisette = kleintje (sterke!) koffie + melk. Grand Crème = grote kop koffie + melk.

Hoeveel Panhards hebben we, hoeveel rijden er nog?

De Panhards in Nederland, wat willen we?
Wij, de leden van de Panhardclub Nederland, hebben als gezamenlijk doel (zie de statuten): “het bevorderen van het rijden in auto’s van het fabrieksmerk “Panhard & Levassor”.
Dan moeten er natuurlijk wel dergelijke auto’s (blijven) bestaan.
Tot voor kort wist ik alleen van het bestaan van een kleine dertig Panhards die ik wel eens op clubritten tegen kom, maar hoeveel meer zouden er nog zijn?
Ik vroeg het om mij heen, kreeg vage schattingen en zeker geen aantallen te horen. Dus, het was tijd om te gaan tellen!

De ledenlijst
Op de ledenlijst staan naast de persoonlijke gegevens van de leden, ook de Panhards die zij bezitten.
Uitprinten en turven dus. Zo vond ik heel snel uit dat er 139 Panhards in het bezit van onze leden zijn, ……..of waren!
Niet iedere koop/verkoop zal aan de secretaris gemeld worden, dus dit aantal hoeft helemaal niet te kloppen.
Ik had dus alleen nog maar een *indruk* van het aantal Panhards in de club en bovendien geen idee van het aantal daarbuiten.
Dus maar eens aankloppen bij de instantie die alle gekentekende Panhards moet kennen.

De RDW site
Ik had vernomen dat de Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW) een mooie en toegankelijke website had, waar alle gegevens voor het oprapen zouden liggen. Dus eigenlijk gek dat nog nooit iemand anders de tijd had genomen om daar Panhards te gaan tellen.
Inmiddels weet ik dat het helemaal niet zo gek was, want de website van de RDW is dan wel snel gevonden, maar de gegevens van de Panhards dringen zich niet direct op.
Zoeken op kenteken is de meest gekozen ingang, maar daar had ik niets aan. Het werd zoeken op merk en dan de kentekens noteren. Dat klinkt eenvoudig, zoek op Panhard en neem alle gevonden gegevens over. Maar helaas, het merk Panhard bleek meerdere typen te kennen die ieder op aparte bladzijden stonden.
Nu weten we allemaal wel dat er meerdere typen Panhard bestaan en dat is een overzichtelijk aantal. Maar wederom helaas, de RDW kent veel meer typen Panhard dan wij. Heel creatief hebben zij zo, naast de 24bt, ook de typen 24-bt, en 24 bt gefabriceerd.
Die creativiteit hebben zij natuurlijk ook op de andere typen losgelaten, en als dan ook nog soms wel en soms niet het Franse ‘Type des Mines’ in de type aanduidingen wordt meegenomen, dan is het feest compleet.
Uiteindelijk vond ik onder het merk ‘Panhard’ 28 typen!
Nadat ik de gegevens van al die typen had overgenomen – zonder potloodje en mét de elektronica is dat nog steeds een hele klus – miste ik nog steeds auto’s die ik wel eens ‘in het wild’ tegen was gekomen. Er moest dus meer zijn.
Verder zoeken leverde nog drie relevante merken op, het ene was het voor de hand liggende ‘Panhard-levassor’, zo wordt dat daar geschreven! De tweede was ‘Db’ ook logisch natuurlijk. Gekker was het derde merk: ‘Db le mons grand luxe’ (dit zijn geen typefouten van de schrijver). Gelukkig vielen er bij deze drie merken minder kentekens te noteren en kon ik snel de zoektocht bij de RDW beëindigen.

De RDW registratie
De registratie van onze Panhards bij de RDW bleek een afspiegeling te zijn van de tijd die verlopen is sinds de registratie van onze auto’s. Veel gegevens werden lang geleden, misschien wel met een potloodje ingevuld. Daarna zijn ze wellicht nog eens met een vulpen overgenomen, om nog later via een scanner in een computerbestand te belanden. Dat kán geen optimaal resultaat opleveren en het is dan ook gewoon een rommeltje. Gelukkig word er nog aan gewerkt. Daar kwam ik achter toen ik twee maanden later een paar gegevens bij de RDW na trok en de merken ‘Db’ en ‘Db le mons grand luxe’ plots verdwenen waren. Het voiture van onze voorzitter is nu dus weer gewoon een Panhard. Ook vond ik nog een zestal Panhards die ik eerder niet in het RDW bestand aantrof.

Het resultaat
Na mijn zoektocht staat het totale aantal in Nederland gekentekende Panhards op 140. Die auto’s zijn niet allemaal in eigendom van onze 146 clubleden (waaronder 22 buitenlandse leden). Alles in aanmerking genomen zou een gemiddeld bezit van één Panhard per Nederlands lid dicht bij de waarheid kunnen zitten.

Operationaliteit, rijden ze nog wel?
Het aantal in Nederland aanwezige Panhards is interessant, maar nog interessanter is: kan er ook nog mee gereden worden? Dat is moeilijk uit te zoeken via de gegevens van de RDW. Er is maar één onderwerp dat hier zicht op biedt en dat is de APK. De APK is echter op veel van onze auto’s, die van bouwjaar 1960 of eerder, niet van toepassing. Alleen de 24 is 100% aan de APK onderworpen.
Ik heb daarom alle APK gegevens van de 24 geturfd en dat geeft een, niet zo optimistische, kijk op de operationaliteit van onze Panhards.
Ik vond het volgende: In de laatste twintig jaar is van 18 van de 44 in Nederland gekentekende 24’s de APK verlopen zonder dat ze opnieuw werden goedgekeurd. Momenteel zijn er nog 18 (41%) APK goedgekeurd. Van nog eens acht 24’s zijn bij de RDW überhaupt geen APK gegevens bekend, dit zou kunnen betekenen dat ze na het invoeren van de APK in 1985, nooit meer op de weg zijn geweest.

Deze gegevens behoeven niet maatgevend te zijn voor de andere typen, maar verwacht mag worden dat ook die typen voor een (toenemend) groot deel niet (meer) in rijdbare staat zijn.
Hieronder alle gevonden gegevens in een tabel.

Type	24	PL17	Dyna-Z	Dyna-X	CD/DB	Voor '45	Totaal aantal
Aantal ledenlijst	45	42	23	21	7	2	139
Aantal RDW	44	36	18	24	4	13	140
APK	18	14	0	0	1	0	
APK verlopen van 1997 – 2017	18	15					
Geen APK gegevens	8	7					

Het aantal Dyna-X'n is inclusief 2 x Veritas en 2 x Junior

Aardigheidjes uit het RDW bestand

- Toen in december het merk Db nog in de annalen van de RDW voor kwam stonden op dat merk ook negen Db's geregistreerd van het type Atv500. Dat klonk goed, een nieuwe sportwagen? Maar neen, nader onderzoek wees uit dat het om een driewielertje ging.
- Er zijn twee naoorlogse Panhards onder het merk Panhard-levassor geregistreerd het betreft de Dyna Z, kenteken AR-77-12 en een PL17 met kenteken DZ-21-36 die overigens door de RDW een BPM waarde van ruim € 86.000,- toegedacht is!
- De laatste in Nederland geleverde Panhard, een 24CT kenteken: 65-08-DP staat nog ingeschreven bij de RDW, geen APK vervaldatum bekend!

Toekomst

Als "het bevorderen van het rijden in auto's van het fabrieksmerk "Panhard & Levassor" ons doel blijft, lijkt het tijd om ons zorgen te gaan maken, want:

- hoewel we er geen exact zicht op hebben, durft toch niemand te ontkennen dat ons ledenbestand stevig aan het vergrijzen is;
- er is weinig aanwas van jongeren en/of auto's;
- het merk Panhard wordt steeds onbekender en
- uit de APK gegevens van de 24 blijkt dat steeds meer Nederlandse Panhards (definitief?) komen stil te staan.

Werk aan de winkel!

Ries Kruidenier

Ter informatie met betrekking tot gebruik van een acculader

(voorval uit de praktijk en de oplossing)

Enige jaren geleden heb ik een 6/12 V acculader bij een Aldi winkel gekocht, die continue op de accu staat, onder de motorkap; de auto staat buiten.
Op een dag toen ik de lader wilde ontkoppelen was de situatie onder de motorkap: een setje verschrompelde laaddraden, door kortsluiting in de doorvoer van de 6/12 V lader naar de accu.
De accu heeft door de sluiting als stroombron gewerkt en de kabels doen verbranden. Geen ernstige schade, wel inbranding.
Nu heb ik nieuwe draden en doorvoer aan de lader gezet MET een zekering, zodat de zekering bij sluiting doorbrandt en niet de kabels en/of mogelijk een uitgebrande auto.
Voor gebruikers van een acculader geldt wees op je hoede, een gewaarschuwd mens telt voor twee.
En de acculader gebruik ik nu op een veiliger manier.
Jan Hoekstra, Oldeberkoop

foto van de verschrompelde draden en van de draden met de nieuwe oplossing**oplossing**

Voorjaarsrit PAN 2018

Afslag 13 naar Nieuwerbrug, stond er in de routebeschrijving naar de aftrap van de voorjaarsrit. Maar helaas, die was afgesloten. Enig omrijwerk leidde toch uiteindelijk naar Nieuwerbrug en de Koffietuin, een alleraardigst complex van oude, deels gerestaureerde, schuren waarin zich een koffiemuseum, een koffieschenkerij, een koffiebranderij en een koffiehandel schuilhielden. Je vroeg je af hoe André Ros, de organisator, het had gevonden, maar hij bleek in de omgeving getogen te zijn (geboren weet ik niet zeker). Overheerlijke koffie, wat je mocht verwachten, en lekkere appeltaart werd door zo'n 15 equipes genuttigd alvorens aan de rit door de streek van de oude Hollandsche Waterlinie te beginnen.
Via Woerden, waar behalve een fraai oud kasteel ook mooie huizen,

ontworpen door Peter Drijver en Mieke Bosse, vielen te bewonderen, Kamerik, Kanis, Woerdens verlaat en nog wat van dit soort nooit bij aardrijkskunde geleerde plaatsen reden we door soms heel lege veengronden langs oude watertjes over vaak bijzonder smalle weggetjes naar het lunchcafé De Halve Maan in Zegveld, waar het eerste rustpunt

was geprojecteerd. Na wat eten en drinken ging het vervolgens over zo mogelijk nog smallere weggetjes naar Bodegraven, en, o wonder, langs fort Wierickerschans

weer langs de Koffietuin. Maar die hadden we al gezien, dus direct doorrijden. Nu werden het pas echt smalle weggetjes, vooral bij Hekendorp (vroeger beter bekend als Goejanverwelle, en dan vooral om zijn sluis), waar het passeren eigenlijk heksenwerk was, en met het zweet in de handen arriveerden we in Oudewater, waar de auto's mochten blijven staan en

wij nog natrillend op de benen naar het centrum liepen, waar de Heksenwaag ons wachtte.
Gezien de zojuist geleverde prestaties verwachtten we eigenlijk allemaal als heks ontmaskerd te worden, maar de waagmeester, die behalve een leuk praatje ook bleek te beschikken over weegtalent, verklaarde ons allen tot niet-heks, met gewichten lopend van 60 tot 110 kg.
Gerustgesteld gingen we naar de overkant waar restaurant Lumière ons onthaalde op spijzen en dranken.
De stemming was geanimeerd, het eten voortreffelijk en de drank perfect.
Dus kon hierna een ieder volkomen tevredengesteld naar huis rijden, wat we dan ook deden.
André, bedankt dat je ons in zo'n kort tijdsbestek (ik meen een weekje voorbereidingstijd) nog zo'n leuke rit hebt

kunnen voortoveren. En we begrijpen achteraf waarom jij je niet liet wegen. Het zou je verraden hebben.
OttHW

ONBEKENDE NEDERLANDER GEZOCHT

We schrijven een zaterdag in 1991.

De Cercle (de Noord-Franse Panhardclub) organiseerde een Panhardevenement in Seclin.
Chris en ik vertrokken met de 24BT en namen Pierre Van Boeckel mee hiernaartoe.
Tijdens de namiddagrit wilde de motor van mijn 24 niet blijven draaien op leegloop. Ik draaide schroef van de gasklep wat in , met goed gevolg.
Na het avonddiner namen wij afscheid van onze tafelgenoten en keerden wij richting huiswaarts.
Aan de Belgische kant van de grens was er een nachtelijke stilte. Geen douaniers op te merken.
Tijdens het passeren van het eerste benzinestation op de E17 begon de motor moeilijk te doen. Bij het ontkoppelen viel hij stil en wilde hij niet meer op gang komen.
Dus laten uitbollen tot onder een lichtmast. Na het verwijderen van de verdeelkap draaide de rotor niet mee. Ook niet als ik de as goed omlaag drukte. Mijn eerste distributietandwielpech!
Autostop proberen dus. Na een half uur vruchteloos proberen besloten wij terug te keren naar het benzinestation waar wij hoopten op meer geluk.
Wij deden aan verschillende bestuurders ons verhaal dat wij met een 25 jaar oude wagen op 150 km van huis gestrand waren. Tevergeefs. Geen enkele wagen wou ons meenemen. Een halflege Belgische bus wou slechts één persoon meenemen.
Plots kwam een Landcruiser met Nederlandse nummerplaat op de pechstrook achteruitgereden. De chauffeur en zijn begeleider hadden verderop vastgesteld dat ons verhaal echt was. Stap maar in zei hij, ik ga richting Breda.
Pierre stapte onderweg uit in Borgerhout op de Antwerpse ring. Wij wilden uitstappen aan het Sportpaleis maar de behulpzame man bracht ons helemaal thuis in Schoten.
Ondertussen was het 4 uur in de morgen. Wij wilden de mannen iets aanbieden maar vooraleer wij de sleutel in de voordeur konden steken was de auto reeds verdwenen. Wij voelen ons nog steeds schuldig dat wij geen bedankje hebben kunnen uiten.

Zondagmorgen vroeg weer op. Pierre en ik vertrokken rond 10 uur met de Princess, geladen met gereedschap en 2 stellen distributietandwielen (van afbraak).
Een 20-tal km van de Franse grens een vloek: autosleutels vergeten. Gelukkig had Pierre de sleutels van zijn 24 op zak. Eén ervan paste op één van mijn deuren. Het slot van de rugleuning van de achterbank werd uitgevezen en zo kon ik naar de koffer kruipen om daar de slotpin te demonteren. Dan met een stang de 24 getrokken naar de 1e uitrit om een plekje te zoeken voor de verdere operatie.

Om 13 uur startte de demontage. De spatborden en een uitlaatbuis kwamen gemakkelijk los (2 maanden voordien, voor de technische keuring, had ik de motor gereinigd, een jaarlijks weerkerend karwei elke 25.000km) .
Bij het afnemen van het distributiedeksel vond ik veel “zaagsel” van de celeron. 2/3 van de tanden waren weg. Dus reinigen en een andere set tandwielen plaatsen. Dan nog de distributietiming controleren (zonder gradenschijf). Blijkbaar waren de oude merktekens op de tandwielen niet correct. Vanaf de M5 motor is de distributietiming symmetrisch. D.w.z. de inlaatklep opent zich op evenveel graden voor het bovenste dode punt (bdp) als de uitlaatklep zich sluit na het bdp. Even eenvoudig gecontroleerd: het vliegwiel op het bdp afgesteld en de nokkenas zo gedraaid dat de 2 klepstoterstangen even hoog staan. In deze positie de distributietandwielen aangepast aan de spie van de krukas en aan de 3 bouten van de nokkenas. Als de tandwielen zich op de plaats bevonden nogmaals gecontroleerd of de klepstoterstangen op gelijke hoogte staan op het bdp.

Dan is de afstelling van het kleppendiagram OK (doen is makkelijker dan uitleggen).

5 uur later brak een spannend moment aan: na enkele keren de startsleutel te draaien sloeg de motor niet aan (kleppen zijn krom geworden door contact met de zuiger). Dus even op gang getrokken met de Princess. De motor sprong onmiddellijk aan. Een paar minuten op 1500 toeren laten draaien, motor stilleggen en terug starten. Alles leek normaal. Rustig naar huis tegen 100 per uur. Maandagmorgen kon ik zoals naar goed gewoonte terug naar het werk met de Panhard.
Het daaropvolgend weekend heb ik de motor opnieuw geopend en gereinigend en kleppen vervangen .
In oktober was de 24 terug in topvorm voor de viering van het 100-jarig bestaan van Panhard in Parijs. **Franek**

Nogmaals dank aan de onbekende Nederlander.
En mocht hij dit ooit lezen: neem a.u.b. contact met mij op via de redactie van dit blad.

Wg: Franek Zwonarz

PANHARD ONDERWEG

Van uw buitenland correspondent

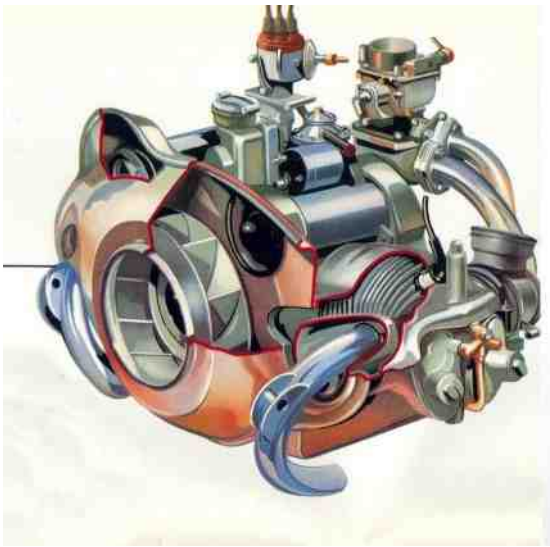
Ruim 10 jaar geleden hoorde ik eens, dat er in Madeleine (bij Lille) een gebouw zou staan, waar de woorden "Panhard et Levassor" in de gevel zijn ingemetseld.
Op weg naar Parijs rijd je meestal snel langs Lille, maar nu toch maar eens van de autoroute af en richting Madeleine gereden. Op een beurs had ik al eens een factuur uit 1962 van een Panhard vestiging of -dealer in deze plaats gevonden.

SOCIÉTÉ ANONYME des ANCS ETABS PANHARD & LEVASSOR
Panhard
LA MADELEINE-LEZ-LILLE
187, Avenue de la République, 187
C/Ch. Ps Lille 27.26.39
Tél. 55.06.16
La Madeleine, le 8/2/62
Doit M. Pollet
178 Bd V. Hugo
Lille
RELEVÉ
18 Janvier n/ facture 67356 5.4f
19 – – 67360 24.85
30,02
Veuillez en notre tarif à fin courant
d'domiciliation crédit des Nord La Madeleine

Op de factuur staat het adres 187 Avenue de la République. Dit is een lange, brede weg richting Lille. Het pand staat op de hoek met de Rue de Paris. Als je deze straat inloopt en je kijkt achterom, dan zie je bovenaan in de gevel tweemaal "PL" staan.
Aan de andere kant van het gebouw staat "PANHARD LEVASSOR".
De letters zijn duidelijk met witte stenen ingemetseld in de Vlaamse rode stenen van de gevel. Door de hoge bomen met veel blad is dat nu moeilijk te zien.
Het pand is rond 1920 gebouwd als een vestiging van de Panhard et Levassor fabriek en is waarschijnlijk tot 1967 als Panhard dealerschap in gebruik geweest.
WB

Pennenlikker en Panhard nr. 11

Alvorens terecht te komen bij enkele oude tijdschriftartikelen over Panhard en enkele door mij geschreven boekjes over het merk dat mij zo na aan het hart ligt, breng ik eerst de betrouwbaarheid van de twee cilinder boxer motor ter sprake; een delicaat onderwerp, dat laat zich raden, dat veel liefhebbers en fanatiekelingen van het merk niet graag besproken zien, omdat ze niet graag gestoord willen worden met het moeten aanhoren van een hinderlijke waarheid. Ik begrijp goed dat men helemaal vol is van Panhard, dat ben ik ook. Maar als autojournalist heb ik overduidelijke feiten kunnen vaststellen die juist niet altijd even vanzelfsprekend zijn om op te schrijven, te lezen of om aan te horen.



Louis Delagarde heeft een motor gemaakt met een oorspronkelijk ontwerp met grote kwaliteiten, zeker voor zijn tijd. Een ongebruikelijk mengsel van hypermoderne technieken en technische oplossingen uit de oude doos. Een mechaniek met een uitstekend rendement, een zeer forse krachtbron voor die twee cilinders en toch met een gering benzineverbruik.
Maar hij moest ook toegeven dat er een paar chronische zwakheden zaten in zijn ontwerp, die al langer bekend waren. Zoals bijvoorbeeld olieverlies op het achterste krukaslagerdeksel, het distributietandwiel en slechte filtering van de olie. Het ontwerp van de motor bracht met zich mee dat bouten van de luchtinlaat en uitlaat regelmatig opnieuw moesten worden vastgezet en dat dikwijls olie ververst moest worden. Daarbij komt een kwetsbare en complexe versnellingsbak die oorspronkelijk was ontworpen voor een motor van 610 cm^3 (eigenlijk zelfs 350 cm^3) met 25 pk die uiteindelijk het dubbele vermogen voor de kiezen kreeg zodat de koppeling dat nog maar net aan kon.

Fors verhoogd vermogen

Toen de motor het daglicht zag stond de metaalbewerking nog niet op het hedendaagse niveau en had hij een veel kortere levensduur dan tegenwoordig. Vandaag de dag zijn de motoren van Panhard veel betrouwbaarder geworden. Destijds plaatste men de chronische zwakheid van deze 850 cm^3 motor tegenover de motor van de Dauphine met dezelfde inhoud die ontegenzeggelijk veel robuuster was maar wel 30% minder vermogen had.

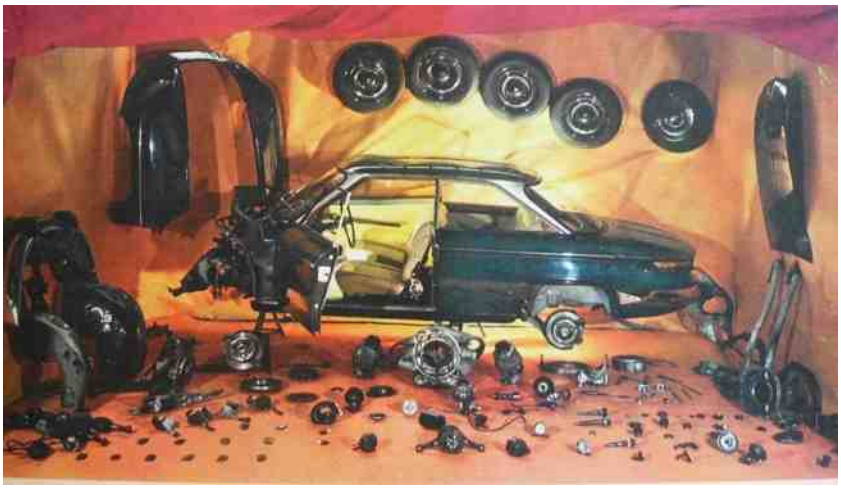
De Dyna is bij uitstek het model met de twee gezichten, afhankelijk van of je naar de nieuwe auto of naar de occasion kijkt. Eerstgenoemde verkoopt prima en trekt de kopers met zijn zuinigheid. Maar de occasion-Dyna zakt pijlsnel in waarde en is nauwelijks gewild bij de klanten. Ongetwijfeld is de door bepaalde gebruikers ondervonden teleurstelling hier debet aan.

Het kwam maar zelden voor dat een Dauphine motor meer dan 60.000 km liep zonder dat de zuigers en cilinderbussen vervangen moesten worden. Dezelfde 'Ventoux' motor werd tot 1986 in de Renault 4 gelegd waar hij makkelijk 200.000 km meeging zonder enige noemenswaardige mankementen, dat alles dankzij de geweldige vooruitgang van de metaalbewerking.
Uiteindelijk bleek de destijds onbetwiste reputatie van de onbetrouwbare Panhard motor te berusten op onvakkundig en gebrekkig onderhoud. Een Panhard werd toen niet uitsluitend bestuurd door een liefhebber, zoals vandaag de dag , maar ook door gewone automobilisten die vielen voor de mooie lijn en de eenvoud van stijl.
De twee cilinder boxer motor vereiste een zorgvuldig onderhoud dat werd uitgevoerd door merk-specialisten die beschikten over adequaat gereedschap. Veel monteurs weigerden aan de motor te werken, bang als ze waren voor de aan zijn uitlaatpijpen hangende en schuddende motor bij stationair loop. Maar toch waren er genoeg motoren met kapotte zuigers en versnellingsbakken en die een liter olie per 1000 km gebruikten: het volstaat om de advertenties van de autobladen uit die tijd er op na te slaan om te zien dat talloze tweede hands Panhards werden aangeboden met een nieuwe motor. Het verhaal ging dat je met een Panhard moest kunnen omgaan, zij die dat niet konden betaalden een hoge prijs voor hun onkunde.
Ook toen al moest je in het merk geloven, zij het minder sterk dan tegenwoordig. Wat mij betreft, ik achtte me waardig genoeg om met een Panhard te rijden omdat ik nog geen enkele motorschade had opgelopen met mijn PL17. Een oordeel dat een tijd later ten onrechte bleek toen ik nogal wat kapot reed in mijn 24 CT.

Twee motoren in 24.000 km

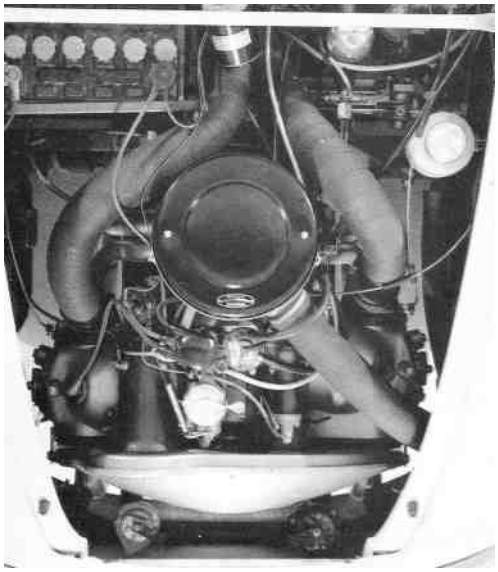
Bij het nalezen van een artikel over de eerste 25000 km van een PL17 in de Auto Journal van 1960 kan men al vast stellen dat er werkelijk wel wat mis was: een kapot lager in de versnellingsbak, breuk van zuigerveren bij 15.000 km en bij 18.000 km plaatsing van een andere motor in matige staat met 25.000 km en versleten krukaslagers. Zes jaar later scoort de 24 BT in een zelfde onderzoek wat beter, maar men loopt weer aan tegen de nog altijd matige koppeling en de makkelijk lossende bouten. Maar er was verbetering. Sommige eigenaren haalden zonder enig ongerief de 50.000 km. Waarom??
Zelf denk ik dat Panhard een verouderd productieapparaat had met een duidelijk tekort aan geldmiddelen en in de tang genomen werd door Citroen die Panhard beschouwde als een gewone onderaannemer die niet beschikte over voldoende middelen om de kwaliteit van de metaalbewerking te controleren en die de verschillende onderdelen bij gebrek aan controle en middelen onvoldoende op elkaar kon afstemmen. Daar komt nog bij dat Citroen de verdere ontwikkeling van de motor sinds de jaren 57/58 heeft tegengewerkt.

Een wisselvallig mechaniek
Ik heb veel geleerd van mijn bezoeken aan verschillende motorenfabrieken waar men mij uitleg gaf over de onderlinge toleranties bij bepaalde onderdelen die constructeurs toestonden bij de montagelijn. Dat verklaart waarom de ene motor veel olie verbruikt en de andere niet, dat sommigen een betere maatvoering hebben dan anderen of beter functioneren.



Mijn bezoek aan Fiat bij de produktie van de Fire motor liet me zien welke verbazend grote vooruitgang is geboekt. Een robot koos automatisch uit 160 zuigers, kleppen en drijfstangen diegenen die qua gewicht het meest met elkaar overeen kwamen om ze vervolgens samen te monteren.
In feite had de robot de taak van een werkvoorbereider die de drijfstangen en zuigers weegt en op elkaar afstemt om het best mogelijke rendement te kunnen behalen. Zo ver was men nog niet bij Panhard in de jaren 60!
Ik kwam bij Lada dezelfde raadselachtige mechanische wisselvalligheid tegen als bij Panhard. En de reden? Sommige auto's ondergingen bij het verlaten van de fabriek geen enkele kwaliteitscontrole en de importeur besteedde haast een week aan een meer serieuze assemblage.
Panhard moet onvoldoende middelen hebben gehad voor de controle op de kwaliteit van zijn fabricage. Dat is tenminste wat ik geloof. Bovendien kwam ik er achter door mijn interviews van oud-werknemers van Panhard, vooral die werkten in 1964 en 1965, dat er flink heen en weer gesleept werd met onderdelen, en dat dit zeker bij de directie niet bekend was. Sommigen brachten opzij gezette motoren onderhands opnieuw binnen de fabriek in circulatie en verkochten a titre personel de goedgekeurde exemplaren. Een tweedehands Dyna motor was zoals we al zagen goed te verkopen, en nu weten we waarom. Het debat is geopend. Het vervolg komt binnenkort, als ik voor die tijd niet wordt omgelegd tenminste.
Scribouillard

Commentaar :
Natuurlijk brengen wij de Pennenlikker niet om !! Dat zou heel dom zijn !! Hij zorgt immers voor verhalen waar wij van smullen . En we vergeten zeker Cees Visser niet , die er in onze moedertaal artikelen van maakt zonder dat zij hun ziel hebben verloren .
Over de kwaliteiten van het Panhard mechaniek zijn inmiddels al vele verhalen geschreven .In grote lijnen kan ik meegaan met dit verhaal .Inderdaad is de motor welke Delagarde ons geschonken heeft een mix van hypermoderne en oude constructies ! Met name de oude constructies laten inderdaad te wensen over . De lekkage van het achterste krukaslager is een bekend probleem ,vreemd is het dat Pennenlikker de lekkage aan de voorzijde van het distributiedeksel niet noemt . Beide bronnen voor behoorlijke lekkage zijn het gevolg van het toepassen van veren om een afdichting tot stand te brengen .Vergeet niet dat de keering nog uitgevonden moet worden !! Bij de laatste motoren heeft men dit wel toegepast op het achterste krukasdeksel en waren de lekkageproblemen verleden tijd .Dat het origineel toegepaste Pertinax distributietandwiel een storingsbron is onderschrijf ik .Echter vele fabrikanten zoals Volkswagen,Ford,Opel en Renault (en is zal er nog vele vergeten zijn) hebben deze constructie in deze periode toegepast . Inmiddels hebben wij aluminium exemplaren die ook hun nadelen hebben maar in elk geval robuust zijn . Natuurlijk is het een motor die zorgvuldig onderhoud verdient . Inderdaad moet men speciale vaardigheden hebben om deze motor volledig tot zijn recht te laten komen . Dat zijn voor ons toch eigenschappen die we koesteren ,toch ?? Dat de metallurgische processen sterk zijn verbeterd is absoluut waar !! Vergeet echter niet de enorme ontwikkeling van smeermiddelen . Ik heb nooit begrepen dat Panhard een high tech motor heeft ontwikkeld terwijl de motoroliën die nodig zijn om deze motor te smeren eenvoudigweg nog moesten worden uitgevonden ! Vandaag is inderdaad de motor veel betrouwbaarder te krijgen als dat deze ooit geweest is ,maar dit is voor alle motoren hetzelfde ! Als u mijn technische artikelen naleest komen deze zaken telkens aan de orde .Bijvoorbeeld het niet 100 % rond zijn van de cilinderbussen ,mogelijke oorzaak voor brekende zuigerveren. Stuk gelopen krukaslagers vanwege gebrekkige smering en heet lopen van de motor !



Toch ben ik van mening dat in basis de Panhard motor een solide constructie is. De motor is absoluut bereid om zijn berijder vele prettige kilometers te schenken indien het onderhoud en de bediening binnen de norm valt die Delagarde voor ogen heeft gehad . Daarom is voor mij dit mechaniek zo dierbaar . Het is een geloof in een automobile wereld die nooit meer terugkomt ! Maar die toch de basis heeft gelegd voor de moderne down size motoren welke we nu kennen ! Als je dit als ontwerper al in 1945 ziet moet je volgens mij een genie zijn ! Als je deze zienswijze als autofabrikant wilt volgen dan ben je een visionair .Daarom is het waard om dit merk zo te koesteren. En vergeef je eenvoudiger de eventuele tekortkomingen !
Panhard continue !!
Pierre

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