PANHARD AUTOMOBIELCLUB NEDERLAND

PANHARD KOERIER

№ 196 Jr *50*, 1 * 9 * 2018

- Strip
- Scribouillard
- RIPL
- 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 "Waar blijft het WOORD?" Een email van onze hoofdredacteur herinnert me met hoofdletters aan mijn plicht als voorzitter om op tijd (= voor de deadline) een 'presidentieel voorwoordje' aan te leveren voor de Koerier die op dat moment eigenlijk al gemaakt is. Een taakje waar ik keer op keer aan herinnerd moet worden, vandaar de (terechte) email. Soms vergeten we dat onze vereniging (en dat geldt eigenlijk voor iedere vereniging) alleen functioneert bij de gratie van capabele vrijwilligers. We hebben voor de vaste taken zoals onderdelenvoorziening, Koerier--redactie, website en nieuwe media, 'dagelijks bestuur' hele goede, actieve vrijwilligers waarvan sommigen hun werkzaamheden voor de vereniging al jaren - en soms zelfs decennia - lang vervullen. Het lijkt allemaal zo vanzelfsprekend dat de Koerier vier keer per jaar verschijnt en dat nét die onderdelen die je nodig hebt voor je Panhard er ook zijn. Maar dat is het niet. Hier zijn vrijwilligers aan het werk die belangeloos hun tijd investeren voor de doelstellingen van onze vereniging en het plezier van de leden.

Nu de PAN de grens van 150 leden gepasseerd is en we de laatste jaren relatief veel nieuwe leden hebben mogen begroeten, is het belangrijk om die nieuwe mensen ook enthousiast te maken om hun steentje bij te willen dragen. Een aantal 'vaste waarden' van de club gaan, om uiteenlopende redenen, de komende tijd stoppen met hun werk voor de vereniging. Bij de halfjaarlijkse bestuursvereniging hebben we juist een aantal initiatieven besproken (u hoort binnenkort meer…) om nieuwere leden sneller bij activiteiten te betrekken en er tevens voor te zorgen dat ervaren leden hun technische kennis vaker en gemakkelijker kunnen delen met onervarener leden. We hebben dus hard nieuwe, actieve vrijwilligers nodig de komende tijd!

Het aantal woorden voor deze vaste column is beperkt. Een verdere lofzang op de vele vrijwilligers in onze vereniging kan ik niet doen zonder dat de hoofdredacteur gaat ingrijpen. Veel leesplezier met deze Koerier 3 van 2018: deze editie is wederom met veel werk, liefde en humor bij elkaar geschreven en geredigeerd. Het is niet vanzelfsprekend. Dank je wel OttHW! Het mag wel eens geschreven worden in dit WOORD. André Ros

VAN DE REDACTIE. Wederom een Koerier voor elck wat wils. Er is flink wat kopij binnengekomen, en dat vertaalt zich dan in een rijk geschakeerd nummer.

Uiteraard wordt er uitgebreid ingegaan op de afgelopen RIPL en ons 50-jarig bestaan. Uitvloeisel van dit laatste was een uitnodiging van "Historisch Vervoer Millingen" om ons te presenteren op hun 31e oldtimerdag. Uw hoofdredacteur was gelukkig net op tijd terug uit Suriname om hierbij te kunnen zijn.

En dan een herhaalde oproep hieronder. De inzendingen zijn nog wat dun gezaaid!

De Panhardkalender 2019 heeft als thema "met de Panhard op vakantie" . 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. Originelen opsturen mag ook, maar voor eigen risico! Mijn adres luidt: Tinbergenplantsoen 2, 3356 BZ Papendrecht

redactie@panhardclub.nl **Henk Ottevangers**

Agenda

** **2 september Antwerpen**
Antwerpenrit (mét burgermotards!!)
zie pagina 8
** **14 september, Veenendaal,**Praatavond
Peter Bronkhorst over Tatra (?)
www.panhardclub.nl
** **30 september**
Najaarsrit PAN in Noord-Nederland
Frank en Ilona organiseren
** **26-28 oktober, Leeuwarden**, CLASSICSNL
Oldtimerbeurs in WTC Expo
www.classicsnl.nl
** **23 november,** Veenendaal
Praatavond PAN
www.panhardclub.nl
** **1 december, Houten,** NAMAC
Miniatuurautoruilbeurs
www.namac.nl

Inhoud

Van de redactie	2
Colofon	2
Agenda	2
Inhoud	2
RIPL 2018	3-6
MM 2018	7
Alpine	8
Antwerpenrit	8
Pennenlikker 12	9,10
Zomeravondgesprek	10,11,15
Marché des Fleurs	12,13
Dyna Wendler	14,15
Millingen 2018	16
Pennenlikker 13	17,18
Junior	19
DB of CD	20-22

Afsluitende Nieuwsbrief RIPL 2018 - Het was geweldig!

Beste RIPL-vrienden,
Als organisatie van het RIPL 2018 kijken wij terug op een bijzonder geslaagd evenement! De prachtige locatie in Doorn, het typisch Hollandse wisselvallige weer, de panoramische ritten in de omgeving, – maar vooral de energie, warmte en gezelligheid die jullie als deelnemers meebrachten – hebben dit evenement tot een hoogtepunt in de 50-jarige geschiedenis van Panhard Automobielclub Nederland gemaakt. Heel hartelijk dank hiervoor!
Zoals gezegd, Landgoed Zonheuvel in Doorn vormde een prachtig décor voor het jaarlijkse weerzien van de vele vrienden van Panhard (et Levassor). De barbecue op het gazon van het Maarten Maartenshuis op vrijdagavond was iets kouder dan verwacht, en ook de haperende geluidsinstallatie was niet ingecalculeerd.
Het bezoek aan het Nationaal Militair Museum, de lunch bij

Duurstede het hoogtepunt van de dag. De deelname van de P&L 1902 van Theo Biekens, die vrijwel de gehele rit op zondag reed, maakte die mooie rit door het rivierenlandschap werkelijk áf.

Het Klooster, gevolgd door een adembenemend mooie rit, maakten de zaterdag tot een prima dag voor het hernieuwen van oude vriendschappen of het leggen van nieuwe contacten.
Na een ochtend zoeken naar onderdelen en luisteren naar Panhard-ervaringen van anderen, vormde de zonovergoten picknick-lunch in het gras van boerderij Leuterveld in Wijk bij

Traditioneel sloten we het RIPL af met het stijlvolle galadiner en het overhandigen van de Fédération Cup aan de Club Panhard & Levassor France die het RIPL volgend jaar in Vannes, Bretagne zal organiseren.
Wij zijn overweldigd en dankbaar voor de vele positieve reacties en complimenten die we als organisatie van jullie mochten

ontvangen. Het maakt de vele uren van voorbereiding en de kleine dingen die niet helemaal liepen als gehoopt, tot een investering die zeer, zeer de moeite waard was. Nogmaals: hartelijk dank!
Met amicale groet,
De organisatie van het RIPL 2018: André Ros, Voorzitter Panhard Automobielclub Nederland, Peter Drijver, Vice-Voorzitter Fédération des Clubs Panhard et Levassor, Hans von Meijenfeldt, Siewert Pilon,Pascal van Wieringen

En dan die bovenvermelde reacties

Bonsoir monsieur Andre
Mon mari et moi même vous remercient pour nous avoir fait passer un weekend merveilleux.
Nous avons apprécié les parcours. Tout etait excellent; juste un tout petit regrets pour l-absence de l'eau sur les tables.
Vous avez fait un tres beau rassemblement ainsi que toute votre equipe.
Bonne soiree et au prochain rassemblement.
Anne & Antoine Mathieu

Hallo André,
De Belgen zijn weer veilig terug thuis geraakt na het heerlijk Pinksterweekend in een prachtlocatie in Doorn.
De kleine frustraties met en de haperingen aan de auto's zijn natuurlijk onlosmakelijk verbonden aan dit soort
bijeenkomsten, zij maken deel uit van ons avontuur. Maar het weerzien met al deze gelijkgestemden maakt alles meer dan goed!
Dank aan de ganse organisatie voor dit prachtig evenement dat ons weer een mooi stukje Nederland heeft leren
kennen.
Amicale groeten en tot een volgende gelegenheid!
Franek en Chris

Bonjour André,
Un petit mot pour te dire notre grande satisfaction pour ce RIPL 2018 qui était parfait
Amitiés
Daniel Blanc

Dag jullie allemaal!
Het was fantastisch. Kon niet beter. Klasse!
Hartelijke groet van Joannes

Beste Organisatie!!
Wat een weekend! Echt onwijs genoten. Prima georganiseerd en geweldig weer. Ik had raadslid Florien Scager van de
VVD van gemeente Utrechtse Heuvelrug en haar kinderen een rondje door haar en haar buurgemeente mee en ook zij waren onwijs blij met de dag.
Volgende keer gaan we voor de overnachting. Tot snel en hartelijk dank. **Groet Jordan**

Hi André and the team.
Thank you all for an excellent weekend in and around Doorn. Lovely part of the world to visit and meet up with old friends.
We travelled without incident with our Panhard..... except for a puncture!!
See you all next year.
kind regards
Martin & Anne McClarence (36)

Merci André pour ta disponibilité et ton "professionnalisme" à gérer les événements.
Merci pour ces trois jours dans ton pays que je ne connaissais pas.

Hans pour ta gentillesse et ta façon souriante de répondre dans un français plus que correct à tes interlocuteurs.
Peter pour sa joie de vivre et sa façon volontaire de se porter à l'aide des gens en panne.
Et aux autres que je n'ai pas rencontrés de ton équipe et qui ont fait un travail forcené pour nous recevoir.
Je ne regrette pas les 2000 km faits opur aller à ce rendez-vous.
Dank u. In het komende jaar in Bretagne.
Patrick Gravouil

Dear organising team,
I would like to thank you for the organization of this tremendous RIPL. It was really a very pleasant moment, well organized and in an atmosphere of real friendship.
Many thanks and see you during a next RIPL.
Panhardistiquement vôtre,
Pierre Bastien

Hello Andre and other hardworking committee members, We just want to add ours to all the other accolades you have received. Coming from the tropical heat of Florida we really enjoyed your Dutch weather and discovering how the bicycle can really be mainstream transportation. (one question which intrigued me but I never got around to asking is how many car- bicycle accidents are there in Amsterdam in a period of one year, for example). Certainly this curiosity comes from having had an accidemt myself just recently as you probably know and I was so happy to leave that wheel chair behind at the hotel.!). We were both thrilled with the opportunities to ride in the backseat of a couple of the cars, but Iwould have to say that the long ride in the x 72 model of Peter Breed was really special, so our thanks to whoever cooked that up! Based on my background of being a lifelong hispanist I have to say that I was a little disappointed that you didn't invite your Uncle Edmundo to play the gala dinner, but then I googled him and found out that he was born in 1910 so I doubt that he is around anymore.
Photos:. Selfie of Peggy and me in the X72. Congratulations again!! **Steve Walker and Peggy Stickney**

Bonjour,
C'est rare que l'on reçoive la photo de famille, un grand merci pour cet envoi.
J'en profite pour vous féliciter à nouveau pour ce très agréable séjour qui était très bien organisé, bon accueil, dans un cadre magnifique et des promenades bien choisies nous ayant permi d'apprécier de beaux paysages dans une superbe région.
Encore merci et à bientôt.
Sylvain Blanchon

Beste André,
Door middel van deze mail willen wij jou en je team hartelijk bedanken voor de fantastische dag welke wij in jullie gezelschap
hebben doorgebracht.
Het was een eer om jullie “guest of honor” te mogen zijn. De route de ambiance en het afsluitend diner waren super georganiseerd.
Tevens was het een verademing om tussen “soortgenoten” te vertoeven en geen “domme” vragen te behoeven te beantwoorden.
Wellicht tot een volgende keer.
Vive la marque.
Theo en Dies Biekens

Hallo André
sorry für die späte Rückmeldung,
auch von mir ein gaaanz großes Lob an Euch alle für dieses tolle Treffen ; alles war super .
mein 17 BT hat die 1200 km insgesamt gut überstanden, außer einem kaputten linken Auspuffrohr, als ich auf der Rückfahrt am Montag in Ciney ankam , kam von vorne ein Donnerwetter .
nach Besuch der Retro bin ich die 200 km aber noch nach Hause gefahren , zur Sicherheit nur bis 110 Km/h .
Gruß und ein herzliches " Bedankt " ! **Thomas Flach**

Bonjour à tous et encore bravo,
Effectivement la réussite a couronné vos efforts et c'est entièrement mérité.
Vous pouvez être fiers et s'il y a eu quelques petits couacs, ils sont sans doute mineurs.
Merci à ceux qui ont permis, par la communication en français, de rendre le séjour encore plus confortable. Je reste admiratif.
Le lieu d'hébergement était vraiment parfait !!!
Un grand merci à tous pour l'ensemble de ce week-end. Amicalement **Yves Derrien, président du DCPL.**

Bonjour les amis panhardistes,
merci pour ce weekend extraordinaire avec toutes ces Panhard réunies dans votre beau pays,
et félicitations à toute l'équipe organisatrice de ce RI 2018 qui restera inoubliable.
Amitiés. **Yves et Murielle Leguillier**

Dank Dank Dank

Fred Hellinga aan president
Beste André
Wat hebben we genoten; geweldig evenement. Leukste club ever….!
Dank van **Fred hellinga en Suzanne Hulsman**

André and your little band of helpers, I thought it only polite to write a letter of thanks on behalf of the British Panhardists who had so much fun at your most excellent

International. The final drinking session with the "engine room" gang of the event on the last evening was hilarious…..Cliff had a very bad head next morning!!!
My Dutch friend in Geldermalsen translated my words, for publication in your next magazine. Perhaps, if possible, you could send me a copy?You have inspired us to do the 2022 event….. I hope I will makei t; I will be 80 by then!
Regards, **Ted Bernand**

De Geldermalsense vertaling:
Ik spreek ook namens alle Britse Panhardliefhebbers die de Panhard International 2018 in Nederland hebben bijgewoond: Anne en Martin McClarence, John Fletcher, Shirley en Richard

Vick, Cliff Waterman en ikzelf.
Wat een geweldig evenement! Excellente catering en accommodatie! Het museum wat we bezochten was fantastisch, maar voor mij was vooral de hernieuwde kennismaking met vrienden, waarbij in veel gevallen de vriendschap al ongeveer 30 jaar geleden begon, heel fijn. Helaas rijden Kees, Dennis, Henk, Raymond en anderen hun Panhards alleen in onze herinnering. Wij Britten hebben zoveel vriendelijke mensen ontmoet…..als onze politici ook Panhards zouden rijden zou het leven veel leuker zijn!
Mijn dank ook aan Manfred en Marita Fritz uit Duitsland, Bernard Vermeylen uit België en Theo en Dies Biekens uit Nederland die ons toestonden in hun auto's te rijden…..een onvergetelijke herinnering! (en zo'n precieze navigatie!).
Sommige navigators waren niet zo precies; veel zeiden: "we rijden steeds op de goede wegen, maar niet noodzakelijk in de goede richting".
Tenslotte een speciaal bedankje voor de twee mooie dames Jolanda Breed en Elly Mulder, die drie dagen lang het administratiebureau in de foyer hebben beheerd!

In 2022 organiseren we het Britse Panhard International….. Jullie hebben de lat heel hoog

gelegd; we zullen ons best doen om jullie te vermaken! **Ted Bernand**

MET EEN X86 NAAR DE MILLE MIGLIA

Graag doe ik hierbij kort verslag van de recente deelname met mijn Panhard Dyna X86 aan de MilleMiglia 2018.

Vorige jaar nam ik ook al deel, maar helaas werd ik toen geconfronteerd met een defect druklager. Gelukkig kon dat toen via Claudio uit Milaan nog tijdig worden gerepareerd, zodat ik toch nog de finish wist te halen.
Dit jaar was het wederom een geweldige belevenis om met deze bijzondere auto, immers klein van formaat, klein ook qua motorische uitrusting, en antiek qua model en uitstraling, deel te nemen aan de wereldberoemde en heel Italië in enthousiasme brengende MilleMiglia.
De voor velen vrij onbekende auto wist telkens de aandacht van de vele toeschouwers bij de start en langs de route te wekken.
Gelet op het relatief zeer bescheiden vermogen heb ik tijdens de hele rit alles uit de auto moeten halen om de meestal met grotere en meer cilinders uitgeruste automobielen niet te laten ontsnappen!
En dat heeft dit keer zonder enige hapering of probleem geleid tot een succesvolle deelname met een relatief goed eindresultaat.
Deze succesvolle deelname zou naar mijn mening niet mogelijk zijn geweest zonder de altijd weer met onderdelen klaarstaande Wim Boers. En uiteraard heeft de perfecte revisie van de versnellingsbak door Jelle ook bijgedragen aan het succes.
Maar bovenal vermeld ik Pierre Peters, die ik via Wim ontmoette, die via een totaalaanpak van het motorgedeelte de Panhard transformeerde tot een solide en snelle auto.

Mijn droom: het zoeken van een vrij zeldzame auto om, voor een acceptabele prijs kans te maken op deelname aan de Mille Miglia, is daarmee verwezenlijkt.
En dankzij permanent vol gas rijden ook nog in een goede tijd de finish bereikt!

Mogelijk is er onder de lezers of in uw kennissenkring iemand die komend jaar met mijn Panhard de Mille Miglia zou willen rijden. Neem in dat geval contact met me op.

Rob Raeven. r.m.j.raeven@home.nl

De nieuwe Alpine, een nieuwe berlinette

Op fotoos lijkt het een retro-versie van de beroemde A110: de auto van Hennie en Kees de Waard Wagner zeg maar. Een auto die - bedacht in de jaren '60- begin jaren '70 bij rallies álle andere merken van de podia dreef. Een kleine, lage en lichte coach die eenmaal uitgerust met getunede Renault motoren tot 1600cc zijn extreme staartlastigheid tot zijn fort wist te brengen. Waar in de Rallye de Monte Carlo zwaardere autoos moesten afremmen voor een bocht slaagden coureurs als Ove Andersson en Jean Claude Andruet erin om full speed de auto in de bocht te laten draaien om hun eigen as. De voet kon daarmee op het gaspedaal blijven waarmee het vermogensverschil ruimschoots werd gecompenseerd door tijdswinst in bochtige routes. Voor Panhard en D.B rijders herkenbaar - behalve dat we in de bocht juist extra gas geven om er weer uitgetrokken te worden door de voorwielen.
Kan het merk Alpine dat icoon gebruiken om een nieuwe sportieve auto op de markt te brengen? Dreigt er een 'New Beetle' of 'New Mini' of is het de smaakvoller referentie aan het origineel als bij de 'nieuwe Fiat 500'?

Op Retromobile zagen we afgelopen jaren prototypes voorbijkomen en op Franse autofora was een levendige discussie ontbrand. Moest Alpine na de jaren '90 V6 GTV's doorstarten naar de klasse supercars of moest het zichzelf opnieuw uitvinden en haar eigen Berlinette heruitvinden? Gelukkig werd het het laatste. Nu supercars meer een belegging zijn dan een rijmachine heeft een niche merk als Alpine geen kans, zie ons eigen Spijker. Toen Bas van Putten er in slaagde om één van de eerste Alpines te kunnen lenen voor een recensie in NRC mocht ik een stukje (mee)rijden. Met de D.B ernaast is goed te zien dat Alpine erin geslaagd is een bescheiden kleine sportauto te maken. De kenmerkende voorkant met 4 koplampen is bescheiden en doeltreffend. Het profiel is foutloos en de achterkant zwaar: dit is geen opgesmukte retro, dit is een echte moderne Alpine zoals een Boxster in alles een Porsche is gebleven. Ja mensen in het echt ziet de auto er overtuigender uit dan op de foto! Binnen lijkt de auto in niets op de eenvoudige pragmatiek van een oude pur-et-dur berlinette: alles is mooi gemaakt en zit op de juiste plek. Precies waar de koopkrachtige klanten het verwachten want Renault hoopt met deze eerste Berlinette het merk te laten herleven. De eerste 1955 exemplaren van de première édition waren in een mum op bestelling vooraf verkocht. Voor een nieuwe serie kan worden ingetekend à raison van € 3000. De carrosserie is van aluminium en in de hele auto is geprobeerd de auto licht te houden. Daarin is Alpine wonderwel geslaagd en de concurrent -de Porsche Boxster- is duurder, zwaarder maar niet wendbaarder.
En hoe beviel die? Met Bas in de bijrijdersstoel reden we Warmond uit. Oeps bij een rotonde over een verhoogde richel: de auto is veel breder dan de D.B. De versnellingsbak met dubbele koppeling kan ook met flippers bediend worden. Wennen. Op de grote weg kennismaking met de eigenaardigheden van een snelle turbomotor. Wat een power! En wat een comfort tegelijk!
Wat mij betreft na het heengaan van de C6 de enige Franse auto die hebberig maakt... Knap gedaan en ik hoop vurig dat het lukt dit op de markt rond te krijgen!
Peter Drijver met dank aan Bas van Putten

Naschrift: in 1955 begon Jean Rédelé met het merk Alpine: aanvankelijk met behulp van Chappe et Gessalin. Vóór die tijd had hij bij D.B een coach laten maken op een eigen chassis met Renault motor. De voorloper van de HBR5. Kritiek is er ook: eerdere pogingen van Renault om in Dieppe een Alpine Heritage afdeling te openen liepen stuk. De onderdelen service werd weer opgedoekt en de stock voorraad werd onlangs gewoon aan een particulier verkocht.

Zondag 2 september 15e ANTWERPENRIT

De Antwerpenrit zal in verband met milieuzones en aanverwant ongemak dit jaar een wat andere invulling hebben dan anders. Maar de motards zijn er weer! En de mederijders zijn DATSUN. **9u.** Samenkomst en bezoek NISSAN garage ZAGERS Handelslei 274 te 2980 Zoersel. Koffiekoek + drank. **10u.** Vertrek naar het 14de Antwerp Concours d'Elegance in Kasteel Belvedere te Wijnegem. o.a. Expo Maserati. Begeleiding door burgermotards. Entree inbegrepen bij inschrijfgeld. **14u.** Rit naar Brasschaat. Begeleiding door burgermotards. **15u.** Aankomst Brasschaat Bredabaan. Expo van onze wagens ter gelegenheid van de Dorpsdag. Kosten: 14 € pp. Betaling vóór 20/8 op rekening van APB: BE43 7390 1484 1001 BIC: KREDBEBB. Inschrijvingen e.hufkens@gmail.com met vermelding van naam, wagen en het aantal personen. Tel +32 3 646 03 72 (vast) of +32 495 51 78 96 (mobiel)

Pennenlikker en Panhard 12

Na het hoofdstuk over de betrouwbaarheid van de Panhard gaan we met uw goedvinden nu verder met de wegligging.

Ik heb lang moeten wachten eer ik een Dyna X type X 86 met een 750 cm3 motor kon uitproberen. Het model had als bijnaam Louis XV wegens zijn altijd wat tobberige of haast lelijke vormgeving ondanks enkele stilistische aanpassingen sinds hij voor het eerst in 1946 op de markt kwam.
Deze proefrit werd eind 1995 gepubliceerd in het tijdschrift Autodefense. Ik meen me te herinneren dat het artikel aanvankelijk bedoeld was voor het tijdschrift Autopassion, maar ondertussen had ik daar ontslag genomen omdat de richting waarin het blad zich bewoog mij niet beviel. Ooit, onder leiding van Christian Moity, vond ik dat het beste blad met aandacht voor oude auto's.

Met gouden handjes!
Ik lees de zinnen van 20 jaar geleden nog eens over. Het ging over een cabriolet model 750cm3 uit 1951 dat toebehoorde aan Paul Pelletier, die 10 jaar van zijn leven had besteed aan een restauratie tot in perfecte staat. Wat me verbaasde was het nogal middelmatige zicht van achter het stuurwiel, de wonderlijke handrem midden op het dashboard en natuurlijk de onderin verstopte kleine versnellingshendel. De versnellingsbak vereiste een zachte hand: een geleiding voor de pook ontbrak en dubbel clutchen was zeer noodzakelijk om "tandenpoetsen" te vermijden. Alleen de derde en vierde versnelling waren gesynchroniseerd. De motor knetterde er vrolijk op los, want het geluid dat langs de koelvinnen stroomde werd nog niet verminderd door een turbine
Er kwam een mooi geluid uit de uitlaat als teken van een motor in uitstekende gezondheid. In de 750 cm3 versie leverde deze 33 pk, wel even wat meer dan de 21 pk die de 750 cm3 van de Renault 4 uit die tijd.
33 pk voor de in serie geleverde Panhard was bijna het motorvermogen van de raceversie van de 4 CV "1063", ofwel 50% meer motorvermogen!! Het zorgde voor een buitensporige prestatie voor deze cilinderinhoud met 115 km/u tegenover 100 km van de Reanult 4, en in de sprint-versie was dit 120 km en bij de 850 cm3 motor werd zelfs 40 pk bereikt.

4CV, maar eigenlijk 7 CV
120 km/u was toen de snelheid van een goede 7CV zoals de Simca Aronde of een Peugeot 203.
Daar kwam nog eens bij dat de Dyna X een zodanige goede wegligging had met zijn voorwielaandrijving dat hij bij wedstrijden flink wat prijzen in de wacht sleepte.
Ik herinner me nog dat ik sprakeloos was, zo goed en constant als de kleine Panhard aan de weg kleefde. Zowel de vooras als de achteras had een geringe neiging zijn eigen weg te gaan. Paul had me uitgelegd dat een goede afstelling van de bladveren en de schokbrekers onontbeerlijk was.
De X 86 blonk niet alleen uit in goede wegligging, maar had bovendien voor die tijd een uitzonderlijke goed remsysteem. Het moet gezegd dat hij forse remtrommels had in de 400 velgen, wat men kan beschouwen als de tegenwoordige 16 inch velgen, waarop 135 banden waren gemonteerd. Laten we niet vergeten dat dit vedergewicht, in aluminium gegoten, slechts 550kg woog.
Een ander punt van verbazing treft het lawaai en het water dat doordringt binnen in het koetswerk (dat zonder geluiddempend materiaal werkt als een klankkast) en dat alles als gevolg van de slecht sluitende portieren en de ontbrekende regengootjes, voor die tijd normaal. Ik heb nog een artikel liggen uit die tijd waarin de bezitters van de Dyna X over dit bekende euvel klagen. Het water kwam makkelijk naar binnen, en omdat de X86 nog geen verwarming had vernikkelden de passagiers in de winter en stikten ze de moord in de zomer omdat de enige ventilatie bestond uit het openen van de kleine zijruitjes.

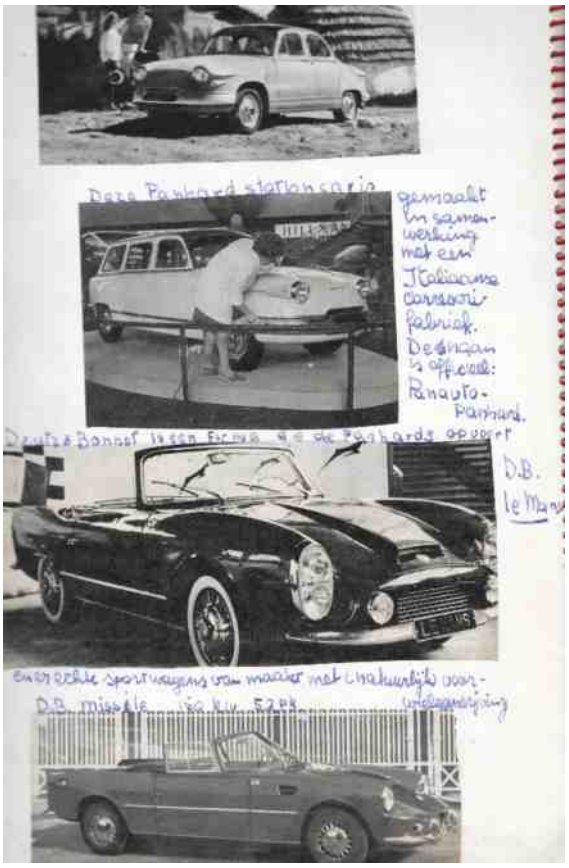
Veel te duur!
De generatie van de DynaX was werkelijk iets anders dan zijn soortgenoten uit die tijd. Afgezien van zijn intrinsieke minpunten werden de verkopen beperkt door zijn slechte reputatie als gevolg van het al eerder opgemerkte gebrek aan degelijkheid maar vooral door zijn niet op te brengen verkoopprijs. Met een catalogusprijs in 1952 van 560.000 franc was hij 30-40% duurder dan een Renault 4CV. Feitelijk lag zijn verkoopprijs dichter bij een Aronde of een Peugeot 203, waarvan, zoals gezegd, hij wel de prestaties had, maar zeker niet het comfort, het aantal zitplaatsen, de degelijkheid, reputatie of aantal cilinders.

De oorzaak lag in een schamele productie van niet meer dan 60 auto's per dag, en vooral door de onderaanbesteding van het koetswerk bij Facel. De carrosseriebouwer had trouwens een restyling voorgesteld, welke door Panhard werd geweigerd omdat men inmiddels alle kaarten op de revolutionaire Z had gezet.
In mijn boekje "de auto's waarvan mijn vader droomde", uitgegeven bij ETAI, heb ik ook een uiteenzetting kunnen geven over een zeldzame en beeldschone X cabriolet. Een prachtig exemplaar uitgevoerd in twee kleuren en schitterend gefotografeerd door mijn vriend Xavier de Nombel.
De volgende keer zullen we het hebben over de PL17 met uw goedvinden.

Een zomeravondgesprek

Een filosofische overpeinzing van twee oude 24-adepten

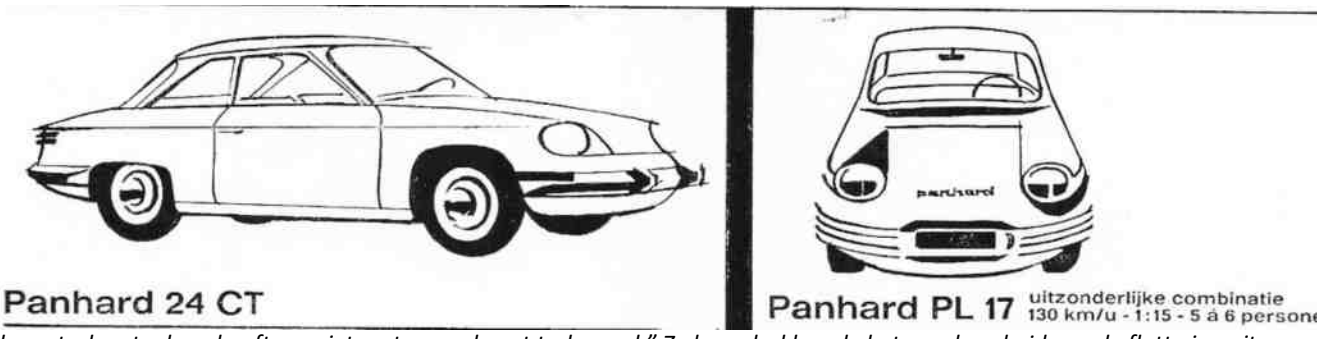
Ha Jaap,
Kort geleden kreeg ik het boekje ""Kies uw auto"", het KNAC autojaarboek uit 1967 in handen. Als eerste zocht ik natuurlijk of mijn 24 BT er nog in voorkwam. En jawel hoor, daar staat ie: Panhard 24CT, tweepersoons, tweedeurs sportieve coupé. Prijs, zowel voor de BT als de CT: f 12.150
Eerder had ik al eens een advertentie op Marktplaats gelezen waarin een Panhard 24 BT werd aangeprezen als de duurste 2 cilinder boxermotor ooit gemaakt, maar dat leek me toen een bijzondere vorm van een verkooptrucje.
Maar al bladerend door dit boekje bekroop me toch het gevoel dat je niet alleen in deze tijd een beetje gek moet zijn om in een Panhard te willen rijden, maar zeker ook in 1967. Als je ziet welke alternatieven er toen voorhanden waren voor het zelfde geld of minder……
Let op, daar komen ze: Alfa Romeo Giulia TI (mijn Engelse leraar had er een), Audi 80 (f 9580), Austin 1800 Balanza, BMW 1800, Citroen ID 19, Datsun 2000 6 cilinder, Fiat 2300 6 cilinder. Ik meende eens in een Frans autoblaadje gelezen te hebben dat de Jaguar MkII in Frankrijk nauwelijks duurder was dan de 24 BT. In Nederland kostte die overigens in 1967 toch f 20650. Dus of dat klopt??



Ik ga nog even door: Lancia Fulvia, Opel Rekord 1900 6 cilinder, Peugeot 404 super injectie, Toyota Crown 2000 6 cilinder, Triumph 2000 6 cilinder, Vauxhall Cresta 6 cilinder, Volvo Amazon 122S.

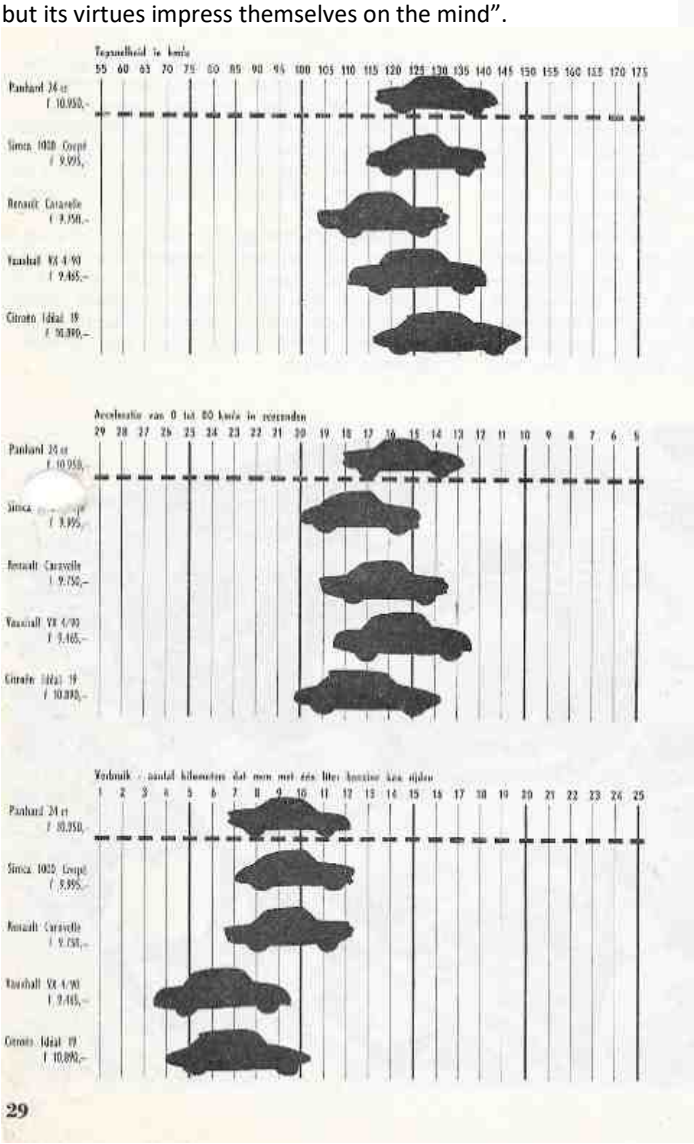
Je moet dus absoluut liefhebber van het merk zijn geweest want met deze alternatieven voorhanden kun je onmogelijk beweren dat een Panhard 24 BT een verstandige keuze was. Ja, ik hoor je al zeggen dat de aanschaf van een auto altijd een kwestie van emotie is, maar een mens moest in die tijd toch echt ook een beetje zijn hersens gebruiken. Ik kan me nog goed herinneren hoe lang mijn vader er over deed om te kiezen tussen een Ford Cortina en uiteindelijk een Skoda Octavia! Zijn zuinige aard heb ik dus van geen vreemde.
Nu ben jij stedenbouwkundige en heb je wellicht meer gevoel voor esthetiek en andere waarden dan puur economische. Ik ben toch benieuwd hoe jij daar tegen aan kijkt.
Ja Cees, je raakt een gevoelig punt! Ik ben vanaf mijn dertiende al verliefd op die prachtige lijn! En dat motortje, tja. De 24 was eigenlijk een onmogelijke spagaat waar Panhard door Citroën in was gedwongen: er mocht geen PL-opvolger komen, geen 4 cilinderblok, nee, maakt u maar een luxe coupé met een 2 cilinder van 850 cc! Was het een wondertje dat er 26.000 kopers waren? Je moet het natuurlijk zien in het tijdsbeeld van begin jaren zestig. De afwerking van de auto's was onvergelijkbaar met nu, en dat geldt voor al die auto's in je boekje. En die 4- en 6-cilinders presteerden echt niet zoveel beter dan onze flattwin! Een paar honderd gulden was aanleiding om een totaal ander model te kiezen. We pakken er wat oude autoblaadjes bij
Ach Jaap!! Heb je die allemaal bewaard? En wat is dit? Een plakboek met je favoriete auto's? Hoe oud was je toen je dat maakte?

12 jaar Cees! 1963. Mijn oom was geabonneerd op l'Automobile en met mijn neefje Dik probeerde ik mijn eigen autoboek te knippen en plakken. Toen kende ik de D.B's, CD's, Bonnets en Panhards al!
Pa reed DS, geweldig, maar een 24CT zag ik nooit bij de Citroën-dealer. De Panhard 24 werd in de pers bejubeld om zijn schitterende vormgeving en zijn sublieme wegligging, maar ook de afwerking en veiligheidsmaatregelen. "Panhard heeft met deze 24CT een reiswagen van allure willen scheppen en is daarin naar onze mening volledig geslaagd" schrijft Autovisie hier (nr 18, 6 maart 1964). Kijk, De Autokampioen waarschuwt voorzichtig: "De bestuurder dient steeds voor ogen te houden dat hij met een gevoelig raspaardje



onder de motorkap te doen heeft, en niet met een robuust trekpaard." Ze benadrukken de betrouwbaarheid van de flattwin, mits op de juiste wijze bespeeld.
De nuchtere Hollanders bleken hier tamelijk ongevoelig voor, volgens mij zijn er hier nog geen 20 nieuwe 24's verkocht, ondanks de mooie schetsjes van Suyling.
Dus de advertenties die wij in Nederland te zien kregen kwamen niet uit Frankrijk maar werden door een Nederlander hier getekend?
Jazeker! Karel Suyling was een bekende grafisch vormgever die vooral voor Citroën werkte. Peter Drijver heeft nog contact met hem had.

Moet je zien, het Engelse commentaar van Motor Magazine in 1964: "Üncompromisingly French… you may not like it at first but its virtues impress themselves on the mind".

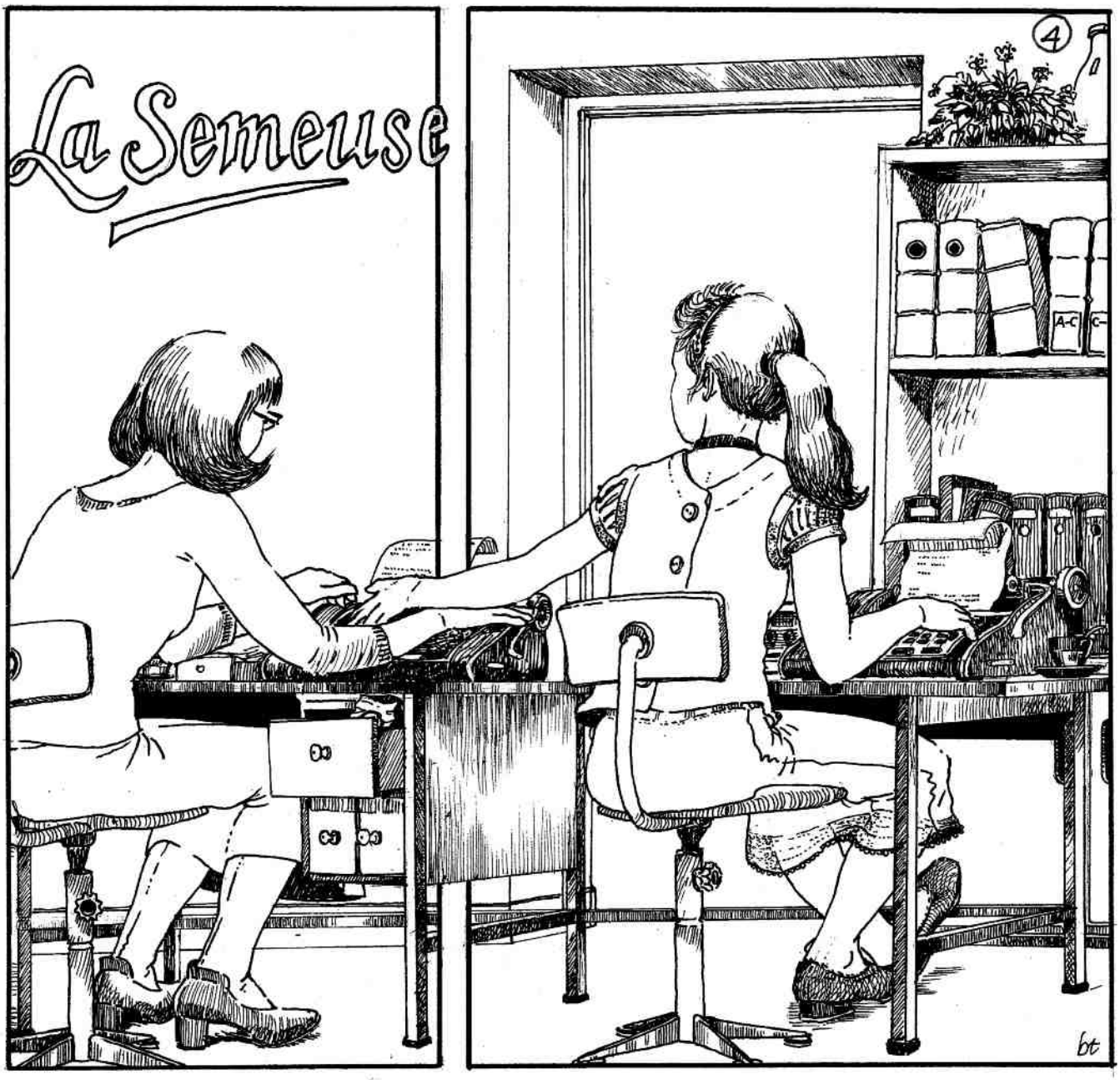


Een Bond Equipe presteert ongeveer gelijk en kost daar iets meer dan de helft….
Mij valt trouwens altijd de motorlucht op, als je in de 24 zit. Hilde ruikt meteen als ik erin heb gereden. Oudere watergekoelde auto's hebben daar nauwelijks last van. Zou dat met schutbordisolatie te maken hebben? Of is het de verwarming? Ik denk dat dit bij nieuwe 24's veel minder het geval was. Toch Peter Breed eens vragen.
Ja, maar als ik nu die ontwaseming een beetje kritisch bekijk, dan moet ik toch vaststellen dat het meer symboliek is dan echt een werkend systeem. In de winter heb ik niets van enig effect op de achterruit gemerkt en ook de voorruit heeft veel tijd nodig om dampvrij te raken. Voor dat geld konden ze in die tijd zich toch ook nog wel een blower veroorloven. Of ben ik nu te streng in mijn oordeel?
Het kan toch echt werken Cees! Hier de Autokampioen: "Dit systeem werkt bijzonder goed en een beslagen ruit is op deze manier in korte tijd glashelder te maken. Overigens is de hoeveelheid toegevoerde lucht (…) afhankelijk van het toerental".
Ja ,kijk, daar heb je het al. Je leert dat je bij het wegrijden de motor niet meteen flink de sokken moet geven, dus voorzichtig aan op tempratuur laten komen. Ondertussen gaat er een zielig stroompje lucht langs de voorruit.

Lees verder op pagina 15

LE MARCHÉ DES FLEURS

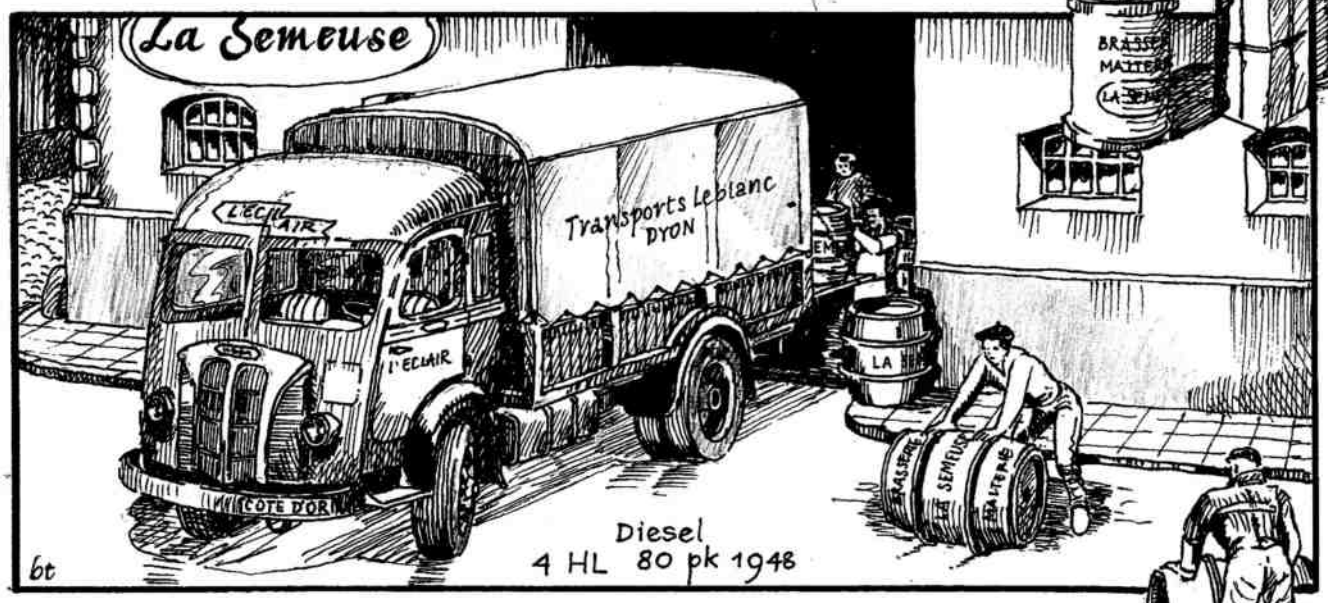
Een strip van Boyo Teulings



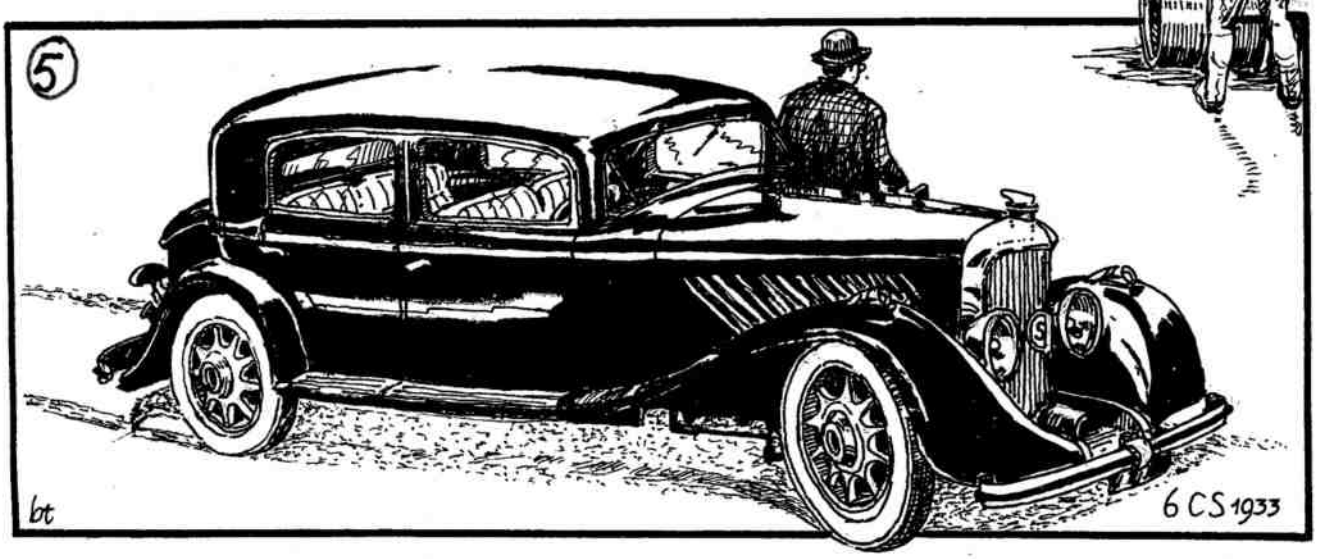
DE BEIDE VROUWEN WAREN INDERTYD COLLEGA'S VAN ELKAAR OP DE ADMINISTRATIE VAN DE BROUWERY IN NOLAY-OP DIT MOMENT EEN INEENSTORTEND MONUMENTAAL GEBOUW, MAAR TOEN EEN BLOEIEND BEDRYF, LA SEMEUSE (de zaaister) GEHETEN.

DE BAAS WAS EEN OUDERWETSE, DEFTIGE AUTOCRAAT IN EEN DEFTIGE AUTO. ZYN ZOON OLIVIER, AANBEDEN DOOR VEEL DAMES, WAS MEER EEN DANDY. HY REED IN EEN OPEN SPORTWAGEN, EN LEIDDE DE BROUWERY ALS VADER OP ZAKENREIS WAS. EN HAD 2'N EIGEN AFDELING IN DE KELDER, WAAR HY EXPERIMENTEERDE MET BIERSMAKEN EN ANDERE BROUWWYZEN.

DEDÉ STAPT OM KWART OVER VYF IN Z'N OUWE ÉCLAIR. HY HAALT DE LEGE FUSTEN OP VAN DE VORIGE WEEK, START Z'N RONDE IN DYON, VERVOLGENS BEAUNE EN DAN NAAR NOLAY. IEDERE DAG EEN ANDERE RONDE. HOEWEL NIET DE NIEUWSTE, VOLDOET DE ÉCLAIR (=bliksemschicht) UIT '48 NOG UITSTEKEND VOOR DIT WERK OM EEN GEHEEL ANDERE REDEN: DE DICTATORIALE DIRECTEUR DULDT SLECHTS ÉÉN MERK OP Z'N PROPRIÉTÉ (eigendom) EN DAT IS: PANHARD!!



Diesel
4 HL 80 pk 1948



6 CS 1933

DE DYNA WENDLER, WAAR VOLKWAGEN PANHARD ONTMOET

In de jaren vijftig van de vorige eeuw is er een goede markt voor kleine sportwagens die veelal door gespecialiseerde carossiers worden gebouwd. De Panhard Dyna X vormt een aantrekkelijk ontwerp dat niet alleen de Italiaanse haute couture onder de carrosseriebouwers weet te verleiden maar ook enkele minder bekende bedrijven waaronder het Duitse Wendler.

Het bedrijf van Erhard Wendler , gevestigd in Reutlingen, is opgericht in 1840 als koetsenfabriek; vanaf 1920 worden er ook carrosserieën voor personen wagens gebouwd. Deze omschakeling vind plaats onder leiding van de getalenteerde constructeur Helmut Schwandler. Aanvankelijk in de 20-er jaren zijn dat een 60-tal, in de jaren '30 zijn dat er al ruim 250 stuks. Er werken dan inmiddels ruim 100 vaklieden. Onder de clientèle bevinden zich vooral vooraanstaande Duitsers.

Na een noodgedwongen pauze vanwege de 2e wereld oorlog worden begin jaren '50 de activiteiten weer opgepakt. Nu worden er carrosserieën gemaakt op basis van het zgn. "ponton ontwerp", een van een rechthoekig blok afgeleide vorm, die toen onder autofabrikanten furore maakte. In die jaren leidt dat tot een specialisatie van het bouwen van kleine series sportwagens; het bedrijf maakt echter ook vele prototypes voor de grote constructeurs zoals Adler, BMW, Mercedes, Bugatti, Fiat, Porsche, Bentley en Cadillac in totaal wordt er wel voor een 35-tal grote merken gewerkt.

Later gaat het bedrijf zich verder specialiseren in restauratieprojecten en in de bouw van gepantserde limousines. Helaas is ondanks een fusie het bedrijf in het begin van de 21-ste eeuw ter ziele gegaan.

Terug naar de Dyna X. Het is uiteindelijk in begin jaren '50 een debutant, nl. de Firma Völke, agent voor Panhard in Bäle , die Wendler vraagt om een cabriolet te ontwikkelen op basis van de Dyna X, met het doel deze in kleine serie te gaan produceren.

Voorkant Porsche 365

Het ontwerp, blijkbaar bij gebrek aan inspiratie, wordt een cocktail: de voorkant gebaseerd op een Porsche 365 en de achterkant op die van een Simca 9 Sport. De Porsche voorkant heeft wel een grote grill nodig om de nu voorin aanwezige motor van de nodige koeling te voorzien. Ondanks deze mélange vormt het ontwerp toch een elegant geheel.

Achterkant Simca 9

Het karkas van deze "Dyna Speciaal", een assemblage van hout en metalen buizen, gebouwd op het chassis van de Dyna X, moest een ruime 2-zits cabriolet gaan worden.

De samenwerking van de carossier Wendler en Panhard, begint officieel de 20ste juni 1952 met een brief geadresseerd aan Dhr. Paul Panhard, de CEO in die periode. De brief is een gevolg van het bezoek van Dhr. Bousset, medewerker van de directie van Panhard aan de ateliers van Wendler.

Het enige wat Panhard aan het project hoefde bij te dragen was het leveren van het kale chassis met aandrijving. In de archieven staat vermeld dat er 27 st. Panhard X87 break chassis zijn geleverd aan de firma Wendler .

De afgebouwde wagens worden dan doorgeleverd aan de Zwitserse firma Wölkle die ze verder gaat distribueren.

De Panhard-Wendler cabriolet wordt in 1953 op de autobeurs van Geneve gepresenteerd onder de naamm "Dyna speciale"; alleen het logo van de firma Wendler is op de flanken aangebracht.

Het is een goed gebouwde cabriolet, uitgerust met een 750 cc (3cv) blok en met een mooie afwerking van het interieur in imitatie leer. Van de 26 gebouwde exemplaren zijn er slechts 2 overgebleven waarvan zich er één in Frankrijk bevindt en de ander in Nederland (bij wie?)

Het Franse exemplaar wordt vanaf 1975 in het automuseum van Colmar tentoongesteld, maar is in de jaren '80 doorverkocht aan een privé verzamelaar, Het verhaal is dat de auto toen geregistreerd stond als een 5cv met 4 zitplaatsen. De huidige eigenaar die in de buurt van Auvers sur Oise woont heeft de auto in de jaren '90 geheel volgens de regels van de kunst gerestaureerd en in zijn originele staat teruggebracht. (zie foto's)

Tijdens de restauratie kwam men erachter dat de deurklinken, de koplampen en de rozetten van de bumpers afkomstig waren van Volkswagen. De nummerplaatverlichting en de wieldoppen waren echter weer van Porsche. Het cabriolet dak, voorzien van binnenverlichting, bleek identiek aan die van de Volkswagen Kever cabriolet.

De bedekking van de houten! dorpels, is gemaakt van aluminium. Ook de B stijl en de ondersteuning van het cabrioletdak zijn van hout; dit laatste vind je overigens ook bij de Dyna Junior.

Vertaling door Jaco de Boer van het artikel over Wendler van Charly Rampal (panhard-racing-team.fr)
Met dank aan de huidige eigenaar van het Franse exemplaar.(foto's)

Vervolg van pagina 11

En Cees, tussen het verschijnen van de 24 in 1964 en jouw boekje van 1967 gingen de ontwikkelingen snel. De Peugeot 204 coupé van 1966 was de nekslag voor ons speeltje.
Ja, maar Jaap, weet je, ook nu nog, moet ik naar argumenten zoeken om aan anderen uit te waarom ik zo graag in een Panhard rijdt. De lijn is ontegenzeggelijk mooi. Bij iedere rit overkomt het me dat ik complimenten krijg. Laatst reed een dame van een jaar of dertig in haar nieuwe Mini Cabrio net zo lang om me heen tot ze bij het stoplicht eindelijk tegen me kon zeggen dat ik in een prachtige auto reed. Daar zit toch een hele autogeneratie of meer tussen. En dan blijkt de schoonheid universeel en echt tijdloos te zijn.

Maar midden in de jaren zestig moest je toch goed op je geld letten en dan vind ik het niet gek dat de 24 ondanks haar schoonheid niet goed verkocht. Een Fiat 2300 roestte al in de catalogus, maar je kreeg er veel ruimte en 6 cilinders voor! Nee voor mij staat vast dat je eerst je verstand moest hebben verloren voordat je een 24 kocht. Oh ja, Jaap, en vergeet ook niet dat zelfs de Fransen tegen die ""verfijnde"" autotechniek opzagen. In de stukjes van Pennelikker en Panhard kom je dat meermaals tegen. Lekker hoor, na 40000 km je motor eruit halen om de krukas te reinigen!!
Daar gaat het helemaal niet om, Cees! Wie eenmaal van een Panhard heeft leren genieten, komt er nooit meer helemaal van los. Met zo weinig middelen zo'n rijgenot genereren, dat is toch zijn tijd ver vooruit! Martin Buckley van Autocar & Motor formuleerde dit misschien het mooiste (in 1991): "You take mental, not physical therapy from this car; it's the concept, the idea that's important, not what the 24CT does – although it can entertain admirably!" *Of, zoals ik ooit met Pierre Peters vaststelde: de Panhard is eigenlijk meer een diertje, een levend stuk techniek waar je een band mee opbouwt. En was het niet de Pennelikker (Patrice Vergès) zelf die het Panhardisme als een soort religie beschreef?*
Kortom Cees, een spiritueler auto is bestaat niet. De door Citroën opgelegde spagaat heeft geresulteerd een juweeltje dat veel zorg en aandacht behoeft, maar dat meer dan waard is. Alles van waarde is kwetsbaar – vrij naar Lucebert. Of lul ik nou uit mijn nek?
Als je veel ijzer voor je geld wil hebben, koop dan maar een 6 cilinder Opel Rekord uit 1965. Maar ik geniet van de exclusiviteit, de schoonheid en het onvergelijkbare rijgenot en van de vele leuke en interessante vrienden die ik, dank zij de 24, heb leren kennen.

Ik begrijp je helemaal Jaap! Dat geldt voor mij ook. In ieder geval zou die dame in haar Mini Cabrio nooit naast me zijn gaan staan bij het stoplicht als ik in een Opel Rekord met 6 cilinders had gereden.
Hoe weinig men van de 24 heeft begrepen blijkt wel uit het feit dat in mijn boekje uit 1967 onder het kopje Panhard 24CT een mooie 24BT staat afgebeeld.
Als jongen van 16 werd ik op schoolreis in Parijs verliefd: op bovenstaand plaatje.
Jeugdliefdes schijnen het langst stand te houden…….
Cees Visser en Jaap Margry

Millingen 2018

Op 1 juli van dit jaar werd ik geconfronteerd met een ernstig gebrek in mijn opvoeding: ik moest gaan opzoeken waar Millingen aan de Rijn ligt. Want daar zou de 31e "Historisch Vervoer" gehouden worden, en wij, als Panhardclub, waren uitgenodigd om acte de présence te geven. Ze waren daar in Millingen ooit mee begonnen in 1988 met 38 deelnemers in de stromende regen, en nu, bij de 31e uitgave, waren het, in prachtweer, zo'n 350 oldtimers die aan de toerrit begonnen, terwijl wij, ergens op een pleintje, een boeket Panhards neerzetten. Op een pleintje aan de andere kant van het dorp deed de eveneens uitgenodigde Daf-club hetzelfde, zodat de tweecilinderboxers ruimschoots aanwezig waren. Het onderschrift bij "Historisch Vervoer" luidt: voor alles wat wielen heeft, van twee tot acht, zodat er op de pleintjes waar Millingen rijk aan bleek te zijn ook flink wat (stok)oude tweewielers vielen te bewonderen, een enorme verzameling oude tractoren en vrachtwagens en zelfs een stel oude kinderwagens, die door dames in bij de tijd passende kledij op bepaalde momenten in een stoet door het dorp trokken, begeleid door de muziek van draaiorgel De Korsikaan, of her en der optredende shantykoren.
Dat het woord "vervoer" met een korrel zout genomen diende te worden bewees een groot plein vol stationaire motoren, van een enorme tweecilinder Brons-scheepsmotor via een ééncilinder fabrieksdiesel (die uit een cilinderinhoud van 37 liter wel 60 pk wist te peuteren) tot heel kleine 1 pk dieseltjes om een pompje aan te drijven.
Kortom: voor elck wat wils.

De toerrit werd om 10.00 uur afgeschoten vanaf de zojuist heropende scheepswerf Bodewes, en zolang die bezig was hadden wij het op ons pleintje tamelijk rustig. Maar om

een uur of één stelden ook de toerritters zich op de straatjes en de pleinen op, zodat er ineens heel veel te zien was, en dat trok volk. Pierre praatte zich de blaren op zijn tong bij zijn CD met de motorkap omhoog om uit te leggen dat onze cilinder met vaste kop regelrecht uit de luchtvaart stamde, in het voorlichtingsstandje kwamen Jolanda en Elly handen tekort om de folders en bladen uit te delen, en onder een boom in een ligstoel met een glas wijn erbij droeg Hans het echte Franse gevoel uit. De DB's van Peter en André trokken ook veel aandacht, de PL 17's van Dago en Henk toonden ook hun ingewanden en de 86X cabrio van Wim werd alom bewonderd. Nog wat Dyna Z's van Pascal en Hans, en de 24's van Joost en Jan completeerden het geheel.

Overal in het dorp stonden nu verzamelingen bij elkaar, van meccanomodellen, pickups (sommige dans son jus americaine), Fiat, MG, VW en wat al niet meer. Persoonlijk heb ik me een tijd staan verlekkeren aan een prachtige Borgward Cabrio. De eigenaar wist te vertellen dat hij thuis ook nog een Borgward Coupé had staan, maar dat het daar nu te mooi weer voor was.
Om 16.30 uur werd de burgemeester in een Stanley steamer het dorp binnengereden voor de prijsuitreiking, maar toen zaten wij allang achter een verkoelende witte wijn op een terras, dus dat gebeuren heeft zich helaas aan mijn aandacht onttrokken. Nog een helaas was dat we net iets te

lang op dat terras bleven hangen, zodat we, toe we wegreden, precies achter die enorme verzameling oude tractoren zaten, die met de hun voorgeschreven 16 km/u over die smalle tweebaansweg richting Nijmegen reden, waar wij ook heen moesten. Voordat ik die 21 exemplaren gepasseerd was is er heel wat tijd verstreken. Maar we zijn toch thuis gekomen.Voor volgend jaar van harte aanbevolen. Dan kunnen we daar de Panhard zomerrit verrijden.

Henk Ottevangers

Pennenlikker en Panhard 13

In 1991 zat ik, op verzoek van het autoblad Autopassion, weer achter het stuur van een PL17 Tigre uit 1962 toebehorend aan Paul Dupuis-Philiponnet. Hij is tegenwoordig heel actief met Panhard, en heeft ooit de ""Vrienden van Panhard en Levassor""opgericht. Als er iemand is die recht van spreken heeft over Panhard is hij het wel, immers hij heeft bij de firma gewerkt sinds 1974 (zo oud is hij nog niet) toen ze alleen nog militaire voertuigen produceerden. Als kind reed hij al mee in een PL17 waarvan hij ons al eens enkele foto's stuurde, maar hij heeft meer dan 1,5 miljoen kilometers afgelegd achter het stuur van diverse modellen Panhard waarvan hij er in totaal 485 in bezit heeft gehad. Nu heeft hij alleen nog een getrouwe kopie van de PL17 uit juni 1959 waarin zijn ouders ooit reden.

Wees gegroet, Panhard!
Hij was toen de trotse eigenaar van deze lindegroene Relmax Tigre die op de gevoelige plaat werd vastgelegd door Christian Badei, een uitstekend fotograaf met wie ik bij Autopassion samen heb gewerkt. Ik loop nog eens door het lange artikel van 10 bladzijden (zie de vertaling in Koerier 174, 1-3-2013 – OttHW), met de ingetogen titel ""Wees gegroet, Panhard""waarvan ik tegen eind van het verhaal de titel pas begreep. Bijna 25 jaar leerde ik tal van zaken die ik niet meer wist en eerlijk gezegd is het ontmoedigend. Wat je zoal kunt vergeten met het klimmen der jaren en in de loop van de tijd. Alles kwam weer terug: de trillingen, de sensaties, de eigen geur van de materialen, de beroemde slag met de pols om hem in zijn achteruit te krijgen, het stuurwiel dat tot bijna op de borst kwam zodat je met de armen op 11u05 moest rijden en de bijna niet tillen motorkap. Dat alles had ik al beleefd achter het stuur van mijn PL17 uit 1961 (zie Pennelikker nummer 3).

En dan nog zoiets dat verbaast in 2016. De PL17 woog omstreeks 850 kg en met een consequente wielbasis van 4,60 meter was dat zo'n 150 kg meer dan de eerste versie die in aluminium was uitgevoerd. Het is tegenwoordig een belachelijk gewicht, nu auto's van dit formaat makkelijk 1500 kg wegen. Het is waar dat in 1962 de koetswerken nog niet verstevigd werden om de crashtest te kunnen doorstaan, en dat er nog niet een heel arsenaal aan zwaar wegende veiligheidsvoorzieningen bestond, evenmin als alle elektronica aan boord en de aparte airco en andere vaak overbodige snuisterijen. En dat de 850 cm^3 voorin niet het gewicht had van een gietijzeren viercilinder motor. Er kwamen me weer heel wat persoonlijke herinneringen voor ogen: zoals het op de weg kijken door (of bijna) het stuurwiel heen, de kleine zijruitjes, de beroemde panoramische achteruitkijkspiegel die het achtergelegen landschap (te sterk) verkleinde en die je deed geloven dat de achterligger nog ver weg was, de dikke vloerbedekking waar de voeten diep in weg zakten, de slechte positie van het startslot en het zo bijzondere en karakteristieke geluid van de flat twin motor. Ik maakte in het artikel duidelijk dat Panhard het in zijn advertenties nooit had over een tweecilinder (te bescheiden), maar voor hen die er niet zoveel van wisten de meerduidige term flat twin motor gebruikte. Men moet niet vergeten dat een Panhard Tigre Relmax bijna net zoveel kostte als een Peugeot 404 met 4 cilinders en 1600 cc inhoud. Hetgeen verklaart waarom er in 1962 slechts 30.000 stuks PL17 werden verkocht tegen 150.000 exemplaren van de 404.

Wat een beleving in een Panhard!!

Ik had opgemerkt dat het gebrek aan souplesse van de motor met zich meebracht dat pas vanaf 3500 toeren de motor een beetje begon te presteren en men niet moest aarzelen de versnellingsbak flink aan te spreken; tenslotte ging onder die enorme motorkap slechts een 850 cc motortje schuil.
Het precieze stuurgedrag, het comfort, de stilte binnenin met gesloten zijruiten en natuurlijk het fameuze weggedrag met de voortrein aan het wegdek gekleefd, dat alles had me in de verleiding gebracht. Maar dat alles was niet nieuw!! Opnieuw wees ik nadrukkelijk op de dubbelzinnige betrouwbaarheid van Panhard 25 jaar geleden en het nauwkeurige onderhoud dat werd vereist met de 26 smeerpunten en de regelmatige olieverversingen. Ik citeer Etienne de Valance die van 1950 tot 1964 bij Panhard gewerkt heeft en die er heel moedig de voorkeur aan gaf de firma vaarwel te zeggen toen Citroen de volledige zeggenschap verwierf. Hij heeft trouwens net een boekje met herinneringen uitgebracht waarvoor ik nog niet de tijd heb gehad om het te lezen. Van hem is

de uitspraak: “” bij Panhard wisten we heel goed hoe je een auto moest ontwerpen, alleen niet hoe je die dan in elkaar moest zetten””.
En dan als uitsmijter: “” eerlijk gezegd, als u in uw leven nooit een Panhard in bezit heeft gehad, komt u iets te kort. Er is nog tijd om dit gemis goed te maken. Met een beetje overdrijving (ik overdrijf graag) kan men zeggen dat na het christendom, het boedhisme, het hindoeïsme en het jodendom ook nog (en waarom niet?) het Panhardisme bestaat. Sommigen zullen lachen, maar laten ze niet vergeten dat er meer godsdienst bestaat dan ze geloven””.
Ik zal niet gauw een woord van deze conclusie veranderen, maar ik weet heel goed dat men 25 jaar later elkaar de kop insloeg omwille van het geloof. Het Panhardisme is de meeste vreedzame godsdienst ooit.
Wordt, met uw welnemen, vervolgd…….

Comme toutes les religions, celle de la Panhard a ses mythes, ses dogmes, son fanatisme aussi, ses rituels, ses croyances... et ses guerres.
En exagérant un peu, on peut dire qu'après le christianisme, le bouddisme, l'hindouisme, le judaïsme, il y a, pourquoi pas, le panhardisme. Certains riront. Mais, qu'ils n'oublient pas qu'on a toujours plus de religion qu'on ne le dit, et qu'on ne le croit...

Texte : Patrice Vergès
Photos : Christian Bedeï

Joost van Noorden stuurde mij onderstaand bericht:
Op mobile.de staat een Z1 aangeboden. Onderstaande tekst hoort daarbij. Ik zag deze auto in Maart aangeboden op Leboncoin voor ik meen €11.900,00. Getwijfeld. Van de ene kant een bijzonder leuke aluminium Panhard maar met enkele niet originele modificaties. De toegepaste modificaties komen wel uit de Panhardstal en dat is weer leuk.
Ik durfde het niet aan. De aanbieder uit Berlijn wel en hij biedt de auto nu voor ongeveer het dubbele aan.

Panhard Dyna Z1, toestand 2+, Prijs: 22.500 € (Bruto), Limousine, Oldtimer 10/1955

100.000 km
Benzine
51 kW (69 pk)
Handgeschakeld
Aanrijdingvrij
EU-uitvoering

Cilinderinhoud 954 cm³
6 zitplaatsen
4/5 deuren
Kleur: Wit
Binnenbekleding: Grijs

Beschrijving van het voertuig:
Panhard is het oudste automerk van de wereld, want je kon al in 1890 een auto bestellen, wat toen bij Benz en Daimler nog niet mogelijk was. En vanaf het begin was Panhard al een van de innovatiefste automerken.
Van 1922 tot 1939 bouwde Panhard uitsluitend grote auto’s met een kleploze schuivenmotor, en in 1926 construeerden ze tot op heden snelste schuivenmotorauto (topsnelheid 222 km/u).
Na 1945 schakelde Panhard snel over naar een productie van zuinige auto’s met hoge-prestatie 2-cilindermotoren. In 1953 werden deze motoren in het nieuwe model Dyna Z ingebouwd, de eerste seriewagen met zelfdragende aluminium carrosserie. De kale carrosserie woog, inclusief deuren en kleppen, slechts 98,5 kg. De Panhard Dyna Z was echter niet alleen door zijn motor en tout-alu carrosserie een succesnummer, maar ook door zijn gunstige stroomlijn (C_w-waarde 0,24!!). Af fabriek werden deze auto’s met motoren van 848 cc en vermogens van 42 tot 50 pk uitgerust, waarmee ze 144 km/u konden halen. Begin jaren 1990 werden de aluminium Panhards minutieus onderzocht voor de ontwikkeling van het Alu-Space-frame van de Audi A8. Op dat moment waren deze auto’s al 40 jaar oud!
In 1965 nam Citroën de meerderheid van de Panhard-aandelen over en in 1967 draaiden ze de kraan dicht.

Deze Panhard Dyna Z1 Luxe hebben wij van een oudere heer die diverse Panhard’s bezit, ze allemaal zelf heeft gerestaureerd en uiterst zorgvuldig bewaart. De achterkleindochter van René Panhard, de stichter van de fabriek Panhard et Levassor (1886), heeft haar Panhard Dyna X cabrio ook bij deze heer staan.
Hij heeft een onderdelenmagazijn waar alleen al 2 ton Panhardcilinders liggen. Zijn auto’s zijn van de beste onderdelen voorzien en

altijd met de felbegeerde 954 cc motoren van de topmodellen van de DB LeMans uitgerust. Bovendien zijn deze motoren net zoals bij de rallye-auto’s uit die tijd voorzien van twee bougies per cilinder en een elektronische ontsteking. De wiel/remcombinatie komt ook uit de DB, en aangezien originele achterlichten van een model ’55 uiterst zeldzaam zijn zitten de achterlichten van model ‘57 er op.
De algemene toestand van de auto kan als 2^+ gekenschetst worden, en de auto krijgt bij ons uiteraard een controle, een APK en een H-bewijs. De oudere heer houdt zijn Panhards allemaal ten volle inzetbaar, gebruikt ze voor alle dag, en rijdt ermee dwars door heel
Frankrijk heen naar alle Panhard-bijeenkomsten. Deze auto hebben wij met Pasen op zijn eigen wielen van Bordeaux naar Berlijn gereden, zonder een enkel probleem! Een betere Panhard Dyna Z zul je moeilijk vinden.

Een leuk Juniorretje

Ik denk dat we allemaal wel eens op allerlei veilingsites kijken om op de hoogte te blijven van de prijsontwikkelingen of om wat onderdelen te scoren. Zo is er natuurlijk Catawiki in Nederland maar ook het franse Le Bon Coin en Mikadoracing zijn niet te versmaden. De ontwikkelingen aan de andere kant van het water zijn soms wel aardig om te volgen op de site Bring a Trailer. Hierop wordt niet alleen door Amerikanen geadverteerd maar ook door Europeanen. Het aanbod is zeer divers en het valt me op dat bijvoorbeeld oude Engelse sportauto's naar verhouding goedkoop zijn en soms BMW's en Mercedessen weer duur. Zeker als je in aanmerking neemt dat er nogal wat transportkosten voor ons bijkomen. Overigens heb ik van meerdere kanten gehoord dat de Amerikanen niet zo van uitdeuken houden maar liever met kilo's plamuur aan de gang gaan. Wat dus leuk gerestaureerd lijkt kan daarom nog wel eens tegenvallen.

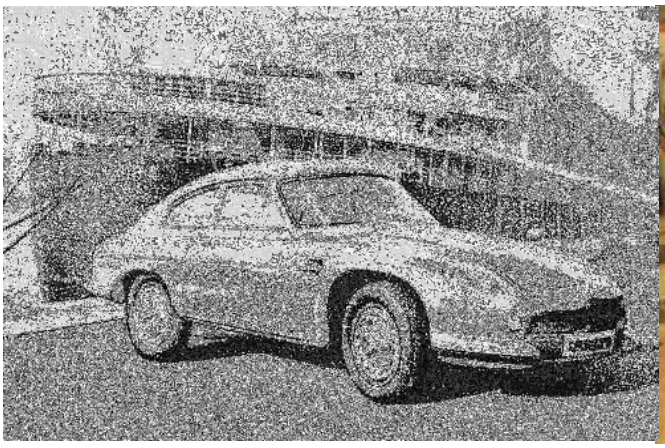
Frans spul is niet heel dik gezaaid maar af en toe duikt er een SM op of zomaar een Peugeot pickup. Ik zat op een avond rustig te scrollen toen er plotseling een Juniorretje opdook! Het meest aardige was dat hij was uitgerust met een compressor! Ik weet natuurlijk dat er in de jaren 50 behoorlijk wat HBR 5en naar de USA zijn gegaan en af en toe een Z maar kennelijk hebben begin jaren 50 ook wat Juniors hun weg gevonden richting de States! Ik heb begrepen dat er dan ook wel mee geraced werd in de kleinste inhoudsklasse. Een heel leuke Amerikaanse raceauto uit die tijd met zeer opgevoerd Panhard mechaniek was overigens de Devin, maar dit terzijde. Aan de grond genageld was ik door de vondst van de Junior met compressor die op een bod van 8000USD stond. De veiling zou een dag of vijf later aflopen en ik heb dagelijks gekeken hoe er op geboden werd. Nou, niet dus. Onbegrijpelijk. Op de laatste dag dacht ik dat ik toch maar eens wat leven in de brouwerij moest brengen door een wild bod van 9000USD uit te brengen. Weer bleef het aanvankelijk rustig maar circa een uur voor het aflopen van de veiling begonnen wat mensen wakker te worden. De prijs liep aanvankelijk heel voorzichtig op in stapjes van 250 en 500USD. Plotseling waren 8 a 10 bieders bezig. Dus toch wakker en de tijd waarop de veiling sloot was inmiddels al verstreken. Na deze tijd wordt, als er nog steeds geboden wordt, de veiling elke keer met twee minuten verlengd. Ik had mijn bieding al een keer met 1000USD verhoogd om, naar ik dacht, de andere bieders de mond te snoeren en af te bluffen. Nu moet je weten dat het bieden wordt gevolgd door een soort forum van lieden die kennelijk niets beters te doen hebben. Zij geven commentaar en maken flauwe opmerkingen. Toen echter de biedingen maar door bleven gaan merkte er eentje op: ''We've got some heavyweights in the ring''. Zo voelde het ook moet ik zeggen.

Plotseling verscheen er een bieder die kennelijk even had zitten afwachten en ik meende in de naam iets Nederlands te ontdekken. Er waren nog drie bieders over en ik begon me te ergeren aan die ene ''peusjoost'' die ook niet van ophouden wist. Lang verhaal kort, op een gegeven moment moet je gewoon jezelf niet gek laten maken en ik hield op bij 20.000USD. Vergeet niet dat, zoals gemeld, er nog veiling- en transportkosten bijkomen etc. Peusjoost deed daarna nog een bod maar dat werd onmiddellijk afgetroefd door de derde bieder die overgebleven was. Daarna hield ook Peusjoost op. Achteraf bleek dat het Juniorretje door een verzamelaar in Florida gekocht was. Ik volgde de laatste minuten nog even, het was inmiddels rond 21.- uur, en de telefoon ging. Ik nam niet op want ik willde weten hoe het zou aflopen. Tien minuten later ging de telefoon weer en ik nam op. Het bleek Joost van Noorden te zijn die via Peter Drijver het telefoonnummer van die ''edejonge'' te pakken had gekregen. Zo ontmoet je nog eens een clublid!

We hebben er smakelijk om gelachen en hebben afgesproken dat we het de volgende keer anders gaan doen!

Erik de Jonge

DB HBR of Panhard CD: welke te kiezen?



Op zijn onvolprezen website Panhard Racing Team plaatste Charly Rampal, vlak voor nieuwjaar 2018, een "vergelijkende test" van de DB HBR5 en de Panhard CD, grotendeels gebaseerd op 2 rij-ervaringen die destijds in de Franse autopers verschenen. Enigszins van de hak op de tak, maar amusant om te lezen!

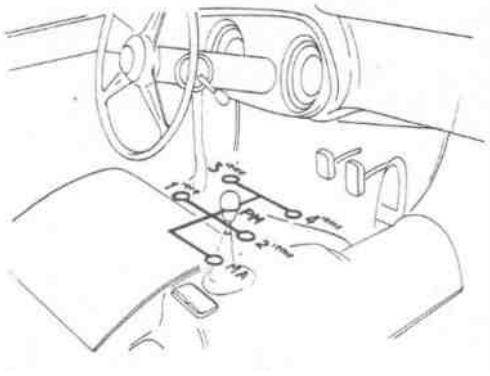
De (Panhard) tweecilinder is altijd een voorbeeld geweest wat betreft een gunstige verhouding tussen cilinderinhoud en vermogen. Een horde sportieve constructeurs heeft dan ook gebruik gemaakt van dit juweel, synoniem aan prestatie en rendement.
DB zag meteen het belang van zo'n krachtbron, eind jaren '40, na de breuk met Citroën.
Om uit beide auto's te kiezen, moeten ze zich bewijzen in een competitie.

Vooral de HBR5 heeft zich op de openbare weg, in het bijzonder in rally's, bewezen als een auto met een veelzijdig karakter: voor circuit zowel als op de straat.
De hierna volgende vergelijking is gebaseerd op twee testen uit de tijd dat de auto's op de markt kwamen, om subjectiviteit van mijn kant te vermijden, al heb ik beide modellen gebruikt en misbruikt…. Maar ik wil een beoordeling zoveel mogelijk in de authentieke context van het tijdperk waarin de wagens zijn ontwikkeld. Daarom laat ik het over aan twee gerenommeerde journalisten om u door de lastige vergelijking te leiden. De DB door André Costa in l' Auto Journal en de CD door Jean Bernardet voor de krant l' Equipe.

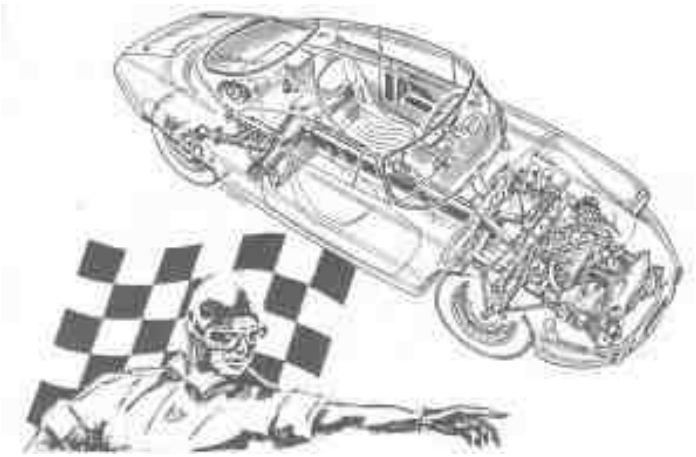
Mechaniek op niveau
De geteste DB is van 1959. De motor is die van de laatste Dyna Z, met turbine en de laatste verbeteringen; hij komt zo uit Champigny, met accessoires en afstellingen voor de competitie. Zo is de compressieverhouding verhoogd naar 8,2, is er meer spanning op de torsiestaven, een speciale nokkenas, een speciale stroomverdeler met bijzondere voorontsteking en tenslotte een in- en uitlatenensemble van grotere diameter bediend door een dubbele Zenith 38 mm carburateur. Hij haalt zo 52 PK bij een toerental tegen de 6000 t/m.
De CD profiteert van de Tigre-motor, die eveneens al van 1959 dateert en ook over al die verbeteringen beschikt, en zelfs méér, want zijn vermogen bedraagt bijna 60 PK.
Met zijn buitengewone rendement is de Panhard motor in deze auto's nog briljanter. In een carrosserie die past bij zijn vermogen en met een chauffeur die hem begrijpt, dan komt zijn vermogen volledig tot zijn recht. De verhouding gewicht / vermogen, dat is het geheim!
Al weegt de CD 20 kilo meer, de 7 PK winst maakt het verschil. Op Montlhéry is de topsnelheid van de DB 160,9 km/u tegen 175 voor de CD. Beide snelheden zijn hoger dan die door de constructeur zijn aangegeven! Beide wagens bezitten een adembenemende aerodynamische verfijning, vooral de CD. Het is ook waar dat de vierde versnelling iets langer is voor de CD: 25,8 bij 1000 toeren tegen 29,5 voor de DB. Bovendien heeft de CD een geringer frontaal oppervlak. Al die cijfers zie je terug in het benzineverbruik, iets waarmee de CD de DB verpulvert, zie de tabel.

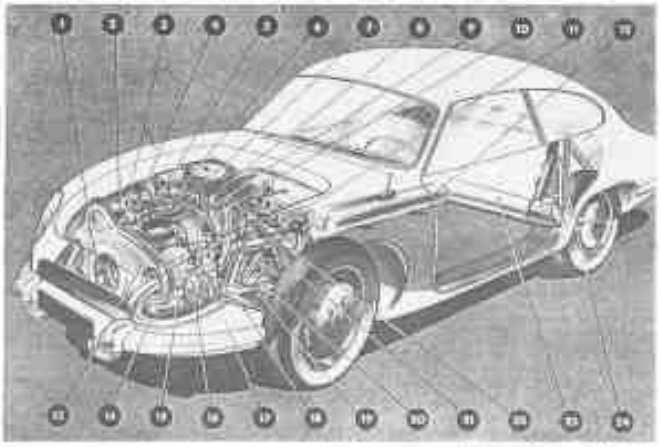
	CONSOMMATION							
	50 km/h	70 km/h	90 km/h	110 km/h	120 km/h	130 km/h	140 km/h	150 km/h
DB HBR	6,15	6	6,2	6,85	7,35	8	9	10,3
CD	4	3,7	4	4,5	4,9	5,3	6	6,9

Wat is de weg mooi, achter zo'n stuur
Plaatsnemen achter het stuurwiel van deze coaches levert geen enkel probleem op, in tegenstelling tot hun soortgenoten bij Renault. De DB doet het hier evenwel beter met zijn iets hogere cockpit. Wat betreft de plaatsing van de pedalen: ook licht voordeel voor de DB. De rijpositie is perfect in beide wagens, met een zeker voordeel voor de bediening van de versnelling van de CD: de positie en de precisie van de pook ruiken naar echte competitie! De DB heeft de eigenaardigheid dat de versnellingen niet naar voor en achter, maar naar links en rechts moeten worden bewogen!
In het begin is dat verwarrend, maar het went heel snel, zelfs al druist het volledig in tegen de Europese normen! Eenmaal op weg jongleer je heel naturel tussen 3 en 4. De afstanden tussen de versnellingen in de bakken laten geen enkel gat. Daar de 1 en 2 erg kort zijn, als in al onze Panhards, kunnen de wielen doorslaan, zelfs bij wegrijden in 2.
In tegenstelling tot de CD is de DB in onze test niet uitgerust met remtrommels met koelribben. De CD heeft de ETA trommels van de PL en de 24 van 1963. Later



zal de DB worden uitgerust met Alfin trommels die beter tegen hitte kunnen: progressief en effectief. Maar welk type ook, een onregelmatig functioneren treedt op bij hoge snelheid waarbij de voortrein robuust lijkt en de remreacties goed opvangt.
Hoe dan ook, rijden met deze juweeltjes is niet alleen aangenaam bij hoge snelheid, Maar geheel anders dan bij een 24 CT, zijn we ook onder de indruk van de souplesse en het beschikbaar vermogen bij lage toerentallen die, met een enkele carburateur, een perfect normaal stadsgebruik oplevert. Dat kan ook eigenlijk niet anders bij zo'n laag gewicht. Legerité oblige! In het geheel geen





carburatieproblemen bij lage snelheid bij beide modellen en geen neigingen tot schokken of wiebelen. Sterker nog, je kunt als je wilt zonder protest de gasklep helemaal openzetten vanaf 2000 toeren in 3 hij accelereert moeiteloos weg.
Bij deze modellen laat de motor zich wel veel duidelijker horen dan in een 24CT, waarvan de geluidsisolatie met zorg is ontworpen. Maar de sportieve rijder zal het stevige geluid van de speciale uitaten graag voor lief nemen.

Wegligging: de legende gaat voort
Beide wagens zijn uitgerust met een centrale balk-chassis en een min of meer gelijke vering. De DB voelt steviger en reageert met een zekere lichtvoetigheid: je voelt dat de Rallye-feeën aan de wieg hebben gestaan. De CD heeft niet hetzelfde weggedrag. Hij is begunstigd met een hoge top en houdt van snel bochtenwerk. Maar in scherpe bochten wordt hij sterk onderstuurd. Heel wat anders dan de 4 wagens van Le Mans, die perfect waren, maar Bernard Boyer is dan ook niet meer bij de wegversie betrokken! Trouwens, Georges Philippe moest alles uit de kast halen om in de toerwagen-kampioenschappen competitief te zijn: de CD die hij prepareerde voor Alain Guénet kreeg achter telescopische schokbrekers in plaats van de Houdailles. De smallere spoorbreedte achter doet ook geen goed: de keuze voor een druppelvorm kan niet voor alles de juiste zijn; het is het één of het ander!

SUSPENSIONS		
	DB HBR	CD
AVANT	Roues indépendantes double ressort à lames transversales. Bras de réaction de freinage	Roues indépendantes simple ressort supérieur à lames transversales. Triangle inférieur.
ARRIERE	Bras indépendant et barre de torsion	Roues tirées et barre de torsion

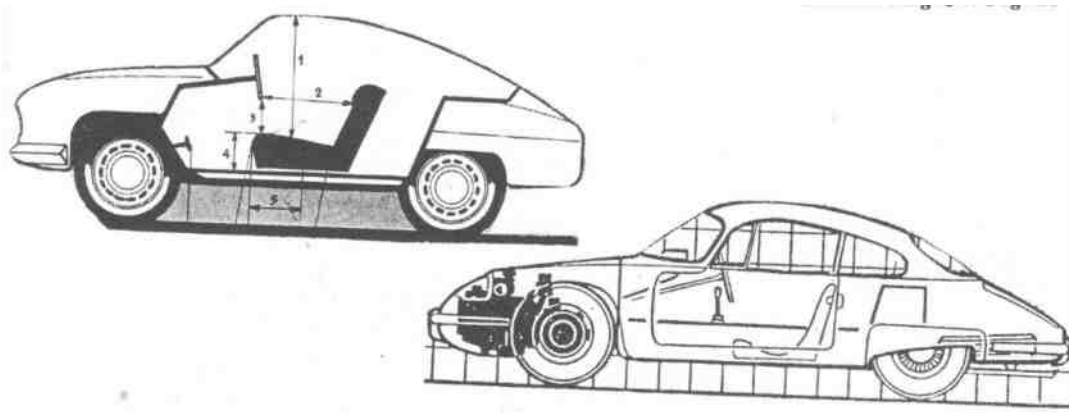
ACCELERATIONS								
	0 à 50 km/h	à 70 km/h	à 90 km/h	à 110 km/h	à 120 km/h	à 130 km/h	à 140 km/h	à 150 km/h
DB HBR	5 "	8" 6/10	13" 6/10	19" 6/10	24"	30"	37 3/10	50"
CD	4"6/10	8" 3/10	13"	19" 4/10	22"	27"	34	43"

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES		
	DB HBR	CD
MOTEUR	2 cylindres à plat refroidis par air Cylindrée : 850 Un carburateur Zénith 38 WIM Tubulure admission DB Rapport volumétrique : 8,2 Puissance : 52 cv à 6000 t/mn	2 cylindres à plat refroidis par air Cylindrée : 848 Un carburateur Zénith 38 DNIX Tubulure admission Panhard Rapport volumétrique : 8,1 Puissance : 59 cv à 6400 t/mn
Vitesse aux 1000 t/mn en 4ème	25,8 km/h	29,5 km/h

De DB daarentegen is van een formidabele efficiëntie. In rechte lijn houdt zij haar koers en ongeacht het wegdek houdt ze met het grootste gemak controle. Met een voorwielaandrijver accelereer je het liefst in de bocht, maar gaat dat mis dan laat de DB zich dociel corrigeren. Zelfs als je tot over de limiet wil gaan, dit wordt natuurlijk sterk afgeraden, reageert de auto onmiddellijk op het stuur en voelt ze vóór steeds zwaarder, maar in de handen van ervaren bestuurders staat ze op bochtige parcoursen snelheden toe die maar weinig, en veel krachtiger auto's kunnen volgen. Temeer daar de kleine afmetingen en het lage gewicht een haast diabolische wendbaarheid genereren. Dan begrijp je beter de successen in de Tour de France, de Monte Carlo of Lyon-Charbonnières!

De CD is een groot genoegen op de weg, maar op een rustiger manier. Licht en briljant, geeft de CD een rijplezier dat je alleen bij veel krachtiger wagens vindt. Hij richt zich vanzelfsprekend tot kenners die in staat zijn hem te begrijpen en zijn vormen hebben niets met de grillen van de stilisten.
Wat de vering betreft: de DB is comfortabeler dan de CD: de passagiers zullen nooit aan echt onaangename trillingen worden blootgesteld. Voor de bodemvrijheid is de CD weer in het voordeel, de kwetsbaarheid van de achterarmen geldt hier niet.
Gelijk scoren beide auto's op de kwaliteit van de besturing. Die is heel direct en juist zwaar genoeg voor een lichte snelle auto en geeft nooit de indruk te zweven. De draaicirkels zijn echter fors.

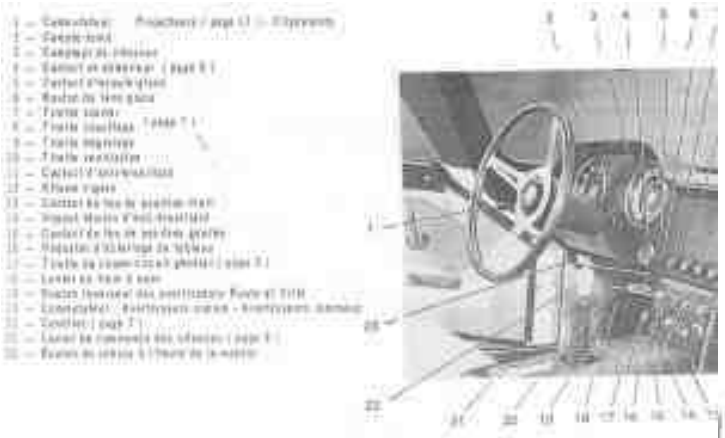
Carrosserie en interieur
De lijnen van de DB zijn sober en uitmuntend functioneel. De CD is natuurlijk prachtig, maar minder functioneel: ze is gemodelleerd naar de wind. "Schoonheid is eeuwig, het maakt een koningin van degene die haar bezit", zegt Oscar Wilde in de prachtige Panhard-CD prospectus. Het uiterlijk staat niet ter discussie: de CD is erg mooi.



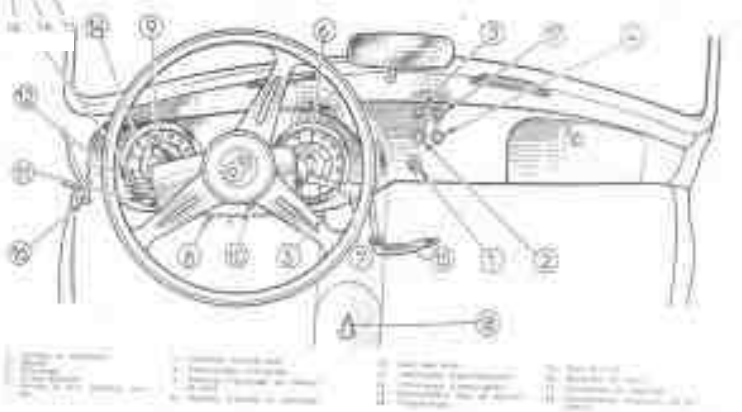
Beide wagens zien er verleidelijk uit, waar het interieur van de DB wat verouderd lijkt, is dat van de CD perfect.

De stoelen zijn erg comfortabel en perfect ontworpen, terwijl het interieur voor dit soort wagens vrij ruim is. Voor beiden geldt dat het uitzicht naar achter niet geweldig is bij regen, maar dat geldt voor de meeste "fastbacks". De achterzittingen zijn symbolisch, precies goed voor een klein kind. Daardoor is er het voordeel van een flinke kofferbak, ondanks een forse benzinetank van 60 liter; je kunt daarmee met de CD zowat de hele wereld rond! Een serieus probleem is de dop van de benzinetank. De positie en sluiting van de toevoer voorkomt niet dat regenwater in de tank kan doordringen en de gevolgen kan men zich voorstellen: een opvang is noodzakelijk om de gevolgen van deze fout op te heffen.
Bij de DB kan er gemakkelijk brandstof op de lak gemorst worden en zelfs in de kofferruimte doordringen! Daar kun je bij het benzinestation rekening mee houden, maar in de competitie met een jerrycan, dat is een ander verhaal!

			CARROSSERIE					
	Poids	Long	Largeur	hauteur	empatte	Voie AV	Voie AR	Garde sol
DB HBR	640 kg	400 cm	158 cm	126 cm	213 cm	122 cm	122 cm	14 cm
CD	660 kg	400 cm	160 cm	118 cm	225 cm	120 cm	110 cm	13 cm



Conclusie
De roeping van beide auto's is die van uitblinken in een marginaal segment.



De CD is de snelste productie Panhard ooit. Het is een "wagen van internationale standing" zegt het instructieboekje tegen de koper. We moeten toegeven dat deze kwalificatie hem toekomt, gezien zijn briljante staat van dienst en de originaliteit van zijn conceptie.
De DB, met zijn allures van een kleine Ferrari GTB, is een beest op de weg en op het circuit. Ze is nergens bang voor.
Beide zijn bedoeld voor de pure en volhardende liefhebbers, niet voor leerling-coureurs. Sportiviteit mag niet met wegpiraterij worden verward: pas op voor snelheidsovertredingen, want in deze auto's komen ze snel in de bus! Je moet ze waard zijn, en je moet de nodige bekwaamheid hebben om ze te onderhouden en er mee tot het uiterste te gaan.
Ze bevinden zich beide vandaag (2018) ongeveer in dezelfde prijsklasse rond de € 60.000,- voor een model in goede staat. Het is een goede investering, maar duur voor een productiekwaliteit die flink minder is dan die van een Panhard 24.
Welke te kiezen? De sportrijder zal beslist gaan voor de DB, en de gentleman voor de CD. De helm of de tweed? Hoe dan ook, de Panhard-addict moet een van de modellen zien te bezitten: ze zijn de vlaggenschepen van onze mechaniek.
Charly Rampal; Vert. Jaap Margry met dank aan Cees Visser

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