PANHARD AUTOMOBIELCLUB NEDERLAND

PANHARD KOERIER

№ 197 Jr 50, 1 12 2018

- Strip
- Najaarsrit
- KNAC
- Boete
- 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
PANHARDKOERIER:
Uitgave van
Panhard Automobiel Club NL
REDACTIELEDEN:
Frans van Thor
Frank van Nieuwkerk,
Jaap Margry,plv hoofdredacteur
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

Kennis delen: het thema voor 2019?
Binnen veel oldtimerclubs —en inmiddels ook bij de FEHAC— is het een groeiende zorg: de vergrijzing van onze hobby. Ondanks dat er hier en daar wat échte jeugd in een 'ouwe bak' stapt, is de jeugd bij de meeste clubs ergens in de 40…Ook onze club ontkomt niet aan die vergrijzing, maar we zijn er de afgelopen jaren meestal in geslaagd tóch een levendige club te zijn. Een club die, gezien de relatieve onbekendheid van Panhard, pakweg in de afgelopen 10 jaar best veel nieuwe leden heeft mogen verwelkomen. Inmiddels schommelt het ledental rond de 150.

Juist omdat nieuwe (en sommige oude) leden NIET de sleutelervaring hebben van sommigen van de 'oude garde', lijkt er behoefte te zijn aan het delen van kennis en ervaring op verschillende niveaus. Als bestuur zoeken we nog naar de juiste vorm en inhoud (en locaties!) om technische workshops van een volledige dag te organiseren door en voor leden waarin onze 'clubauto' (de Kieft PL17) een belangrijke rol zal spelen. We hebben ons laten inspireren door de 'stage mécanique' van de Franse DCPL, maar hebben ook gesproken met DS-Technisch Team die bereid zijn tot samenwerking voor generieke cursussen zoals plaatwerk. Kortom: het begin van een nieuwe activiteit om leden zelfredzamer te maken bij het rijden in een Panhard.
We willen echter graag met leden in gesprek hierover. Kom daarom naar een praatavond en zeker naar de ALV in februari. 2019 wordt vast een leuk, praktisch Panhard-jaar!
André Ros

REDACTIE

Toen was het alweer december, en Sinterklaas, Kerst en Oud&Nieuw komen er aan. Een drukbezet jaar was het voor de club, met een 50-jarig bestaan, een RIPL-organisatie en een Antwerpenrit bovenop de "normale " zaken.Ook in de privésfeer was het voor uw hoofdredacteur behoorlijk spannend. De laatste van de twaalf chemokuren die ik moest ondergaan komt eraan. De vooruitzichten zijn niet al te slecht, gelukkig. Ik heb me voorgenomen door te gaan tot Koerier 200, maar daar heb ik, zoals altijd, uw medewerking bij nodig. Anders gezegd: KOPIJ!!. De Panhard-kalender die u ontvangen hebt bevat allerlei foto's over vakantie met de Panhard. Bij die foto's horen ongetwijfeld verhalen. Op zo'n kalender kan je die niet kwijt, maar in de Koerier wél. Als u dus nog een verhaaltje in uw hoofd hebt zitten, stuur het naar de redactie als een e-mailtje en stop er als het kan nog wat foto's bij. Kan een mooi goed voornemen vormen bij de jaarwisseling en uw redactie zal u hondsdankbaar zijn.
En nu we het toch over die jaarwisseling hebben:
Goede feestdagen en een voorspoedig 2019 worden u door de redactie toegewenst.
redactie@panhardclub.nl -
Henk Ottevangers

Agenda

** **1-9 december 2018, Essen**
Essen Motor Show
http://siha.de
** **13 januari 2019, Maastricht MECC**
Interclassics Maastricht
interclassicsmaastricht.nl/nl/
** **6-10 februari 2019 Parijs**
Retro Mobile Paris
www.retromobile.com
** **15 februari 2019, Veenendaal**
Algemene Leden Vergadering
www.panhardclub.nl
** **1-3 maart 2019, Antwerpen**
Antwerp Classic Salon
www.antwerpclassicsalon.be

Inhoud

Voorplaat: najaarsrit Veenhuizen

Van de redactie	2
Colofon	2
Agenda	2
Inhoud	2
Najaarsrit	3, 4
Pennelikker 14	5
Antwerpenrit	6
Dynavia	7-9
Paul Frère in de Miglie Milia	10, 11
Strip	12, 13
Toekomst	14
Pennelikker 15	15, 16
Oppassen geblazen	16
Doornroosje	17-19
Registreren in Brussel	19
Embouteillage	20
Haastklus	21, 22
Gezocht	22

NAJAARSRIT PAN

Rare jongens hoor, die Trechterbekers. Ze bouwden hunne bedden van enorme stenen, met blote handen, wat maanden werk kostte, maar vonden ze dan kennelijk niet comfortabel genoeg om in te liggen. Dat deden ze pas als ze dood waren, maar wat heb je er dan nog aan? Okay, Beter Bed bestond toen nog niet, maar toch….
Dit als inleiding op de Panhardclub Nederland najaarsrit, die zich dit keer in Drenthe afspeelde en georganiseerd was door Frank en Freek, ons vaste noordse duo.
De ontvangst was in het gevangenismuseum van Veenhuizen, een dorp dat zich kenmerkt door huizen met heel stichtelijke opschriften als ORDE EN TUCHT, BITTER EN ZOET, HUIS EN HAARD en WERK EN BID. Veenhuizen was namelijk ooit een dwangkolonie waar de Maatschappij van Weldadigheid landlopers, nietsnutten, rapalje en ander schuim der natie naar toe stuurde om heropgevoed te worden met behulp van hard werk in de veenontginning, orde en tucht. Vrouwen en kinderen mochten mee, maar alles werd gescheiden in drie aparte gestichten ondergebracht.

Op de binnenplaats van het gevangenismuseum stonden onze auto's (15 in getal, uit twee verschillende landen dankzij Franek en Chris) nu aan te kijken tegen een veld vol foto's van arme sloebers met hun bijbehorende signalementkaart waarop heel vaak onder het kopje **laatste woonplaats** de tekst **zonder** was waar te nemen. Verder werd heel hun doopceel daarop weergegeven. Hoezo wet op de privacy?
Tegenwoordig bevat Veenhuizen een stel "normale" gevangenissen, maar daar kwamen wij niet voor.
In het restaurant van het gevangenismuseum stond de koffie met gebak klaar en draaide op een groot scherm een beeldpresentatie van oude ansichtkaarten rond, waarvoor het motto gold: zoek de Panhard. Meestal duidelijk, soms heel lastig. Kaarten van Ilona van Nieuwkerk.

Na het welkomstwoord van een als heer vermomde Frank en een toelichting op de rest van de dag door Freek verplaatste het gezelschap zich naar de oude energiecentrale van Veenhuizen. Behalve de turfverwerking stonden er in het dorp ooit veel kleine fabrieken, meubelmakerijen e.d. waardoor Veenhuizen autarkisch was, maar dan ook behoefte had aan een eigen energiecentrale.
Hier stonden nog twee grote motoren met generatoren, die voor onze lol aan de praat werden gebracht. De centrale is verder niet meer in gebruik.

Een schitterende tweecilinder viertakt gasmotor uit 1918, oorspronkelijk bedreven met gas uit een turfgasgenerator (genoeg turf in de omgeving, nietwaar) maar nu met LPG, was het eerst aan de beurt. Het opstarten vergde vier man en tien minuten, maar toen kwamen toch alle 140 pk uit de 100.000 cc los. De Kromhout driecilinder tweetakt middenoliemotor (soort diesel),

overgebleven na de Afsluitdijkwerken, werd vervolgens na een voorgloeiperiode van 10 minuten aan de praat gebracht en bleek zowaar een 15W gloeilampje tot gloeien te kunnen brengen. Prachtig gerestaureerde machines, enthousiaste toelichting en overduidelijk veel toewijding bij het centraleteam.

Daarna kon het echte puzzelritwerk beginnen dat ons door venen, bossen, beekdalen en oude dorpen langs een keur van hunebedden (5 stuks in totaal, ooit opgericht door leden van het Trechterbekervolk, ofwel de Hunebedbouwers) voerde waar we geacht werden de stenen van te tellen, zodat we in ieder geval telkens de auto uit moesten om van de omgeving te genieten. Uiteraard bleek het weer niet doenlijk om met een kolonne te rijden, en reed iedereen minstens twee keer fout, maar dat mocht de pret niet drukken; van tijd tot tijd ontmoetten we elkaar wel weer. Bij de oeroude Magnuskerk van Anloo (behalve kerk ook rechtszaal van het Dingspil, hoogste rechtscollege in het oude Drenthe) mochten we raden naar de internationale veldslag die omstreeks de bouw van de kerk had plaatsgevonden (1066, slag bij Hastings) en om half zes kwam de laatste deelnemer, uiteraard zoals gewoonlijk Henk Ottevangers, op het eindpunt in Schipborg aan bij de uitspanning “de liefde van de Drentsche Aa”, vanzelfsprekend gelegen aan de Drentsche Aa.
Hier werd het weer een gezellig samenzijn, en werden de prijzen verdeeld. Hoofdprijs voor Henk Ottevangers, dankzij het feit dat Wim Boers er niet bij was, en nog wat kleinere prijzen voor anderen.

Dank aan de organisatoren, met een flesje, en toen was het wel weer zo’n beetje bekeken.
Aan het slotdiner namen nog 15 mensen deel, en toen ging een ieder zijns weegs, terugblikkend op een heel mooie dag in een heel mooie provincie, die veel te weinig in de rest van Nederland bekend is.
Frank en Freek, en wie jullie verder nog geholpen hebben, heel erg bedankt!
OttHW

Pennenlikker en Panhard 14

Enige jaren eerder, in 1987, heb ik al kunnen rijden, of eigenlijk weer opnieuw kunnen rijden met een 24 CT voor het tijdschrift AutoHebdo waar ik toen medewerker was. Deze rode 24 CT uit 1967 was van een stel vrienden. Ik was dolgelukkig deze auto terug te zien, bijna 20 jaar nadat ik me genoodzaakt zag de mijne nogal snel te verkopen. De verzameling van AutoHebdo heb ik helaas niet meer, alleen nog een slechte kopie van de uitgevouwen openingspagina's met de titel ""Gemengde gevoelens"", geïnspireerd op de novellebundel van Stefan Zweig aan het eind van de jaren 20.

Essai

HISTOIRES POUR DEMAIN

PANHARD 24 CT

La confusion des sentiments

Waarom deze titel? Ik kwam vreselijk teleurgesteld terug van de proefrit en dat moest in het artikel duidelijk te merken zijn. Het was een weerzien van de gebeeldhouwde vormen van de 24 met zijn stoutmoedige en geslaagde esthetiek van het dashboard, zijn niet te versmaden wegligging en het uitstekende remvermogen. Maar ik werd heel erg sikkeneurig van de motor: het gebrek aan trekkracht onder de 3500 toeren, het flauwe optrekken en de slappe koppeling. Juist door deze motor was de auto met haar nog altijd fascinerende schoonheid zo gedateerd geraakt. Ik ben zondermeer veel te hard in mijn oordeel geweest met een onhandige en verkeerde woordkeuze. De veelschrijvers die voor de klassieker-tijdschriften werken weten dat ze de liefhebbers van een merk nooit moeten tegenspreken of voor het hoofd moeten stoten, zij zijn de kopers van deze tijdschriften die er graag hun eigen opvatting erop na houden. En daar ging ik nu juist de fout in, vandaar mijn slechte reputatie bij deze bladen.

Polemiek omtrent de 24CT

Dit weekblad verkocht destijds goed (50.000 exemplaren) en deze rijervaring bracht een stroom van wraakzuchtige brieven aan mijn adres op gang waarvan ik er een aantal heb gescand. Helaas niet die van meneer Maccajone (goedendag, overigens) die zeldzaam gewelddadig en vooringenomen was hetgeen hem op zijn beurt weer kritiek opleverde van aanhangers die vonden dat hij de 24CT te absoluut en blind verdedigde. Kortom de affaire liep zo hoog op dat wijlen Jean Panhard een repliek eiste. Met mijn kritiek op de motor van de 24 CT had ik niet gedacht een dergelijke polemiek los te maken bij de lezers die me schreven dat dit de beste auto van de wereld was. En dat alleen maar door te vermelden dat Citroen ermee stopte in 1967 omdat er dat jaar slechts 2454 exemplaren waren verkocht en dat het altijd de kopers zijn die beslissen over het voortbestaan van een auto en niet de fabrikant. Enkele jaren later heb ik het goed kunnen maken door opnieuw in een 24 CT te rijden, ditmaal de tadeloos mooie blauw metalen 24 van mijn vriend Paul. Maar dat is iets voor de volgende keer, met de rijervaring van zijn DB le Mans.

Panpan

In de verwachting eens het stuur van zijn 24 in handen te krijgen bracht ik mijn passie voor het merk tevens tot uiting door er in mijn boekje ""de mooie auto's waar mijn vader van droomde' een lang hoofdstuk aan te wijden. Een fantastische two-tone gespoten 24 uit 1964 die schitterend in beeld werd gebracht door Xavier de Nombel. Vervolgens heb ik een personnage geschapen, genaamd "Panpan", niet te verwarren met de sympathieke David Panpan die op Facebook zeer actief is. Het is een verzonnen personage die een grote rol gespeeld heeft in drie van mijn politieromans. Een fanatieke liefhebber van Panhard die uitleg geeft over zijn bijnaam in "On a marché sur Arcachon", helaas niet meer leverbaar, en dat zich afspeelt in 1963, waarin hij aan het stuur zit van een Z1 uit 1957, uitgerust met EPAF banden. Hij is helemaal gek van Panhard en als de hoofdpersoon bij hem in de auto stapt en zich erover verbaast dat de deuren slecht sluiten, antwoordt deze Panpan hem ""dat is normaal, dit is een Panhard.""

Eens, tijdens een signeer sessie, kruiste ik in de rij wachtenden de blik van een niet echt vriendelijke lezer die zijn boek kwam laten signeren. Eenmaal aan de beurt beet hij me toe: ""Meneer, ik heb twee Panhards en daarvan sluiten de deuren uitstekend."" Ik heb begrepen dat je zelfs in romans een Panhard geen onrecht aan mag doen. Onthoudt dat goed!!

In "Tempete sur le bassin" dat zich afspeelt in 1967 heeft Panpan zijn Z1 ingeruild voor een grijze 24 CT uit 1966 waar hij tot afgrijzen van zijn maat vreselijk in rond scheurt.

In "On a marché sur Arcachon" heeft Panpan nog zo'n 24 CT gekocht voor de onderdelen die steeds moeilijker verkrijgbaar worden. Hij leent hem uit aan de hoofdpersoon van het boek die zich verbaast over de wegligging, hij die zelf in een Mustang uit 1967 pleegt te rijden. In mijn volgende boek dat uitkomt in 2016 komt Panpan niet meer voor want in 2011 was ik zo wijs hem te vermoorden door hem met de handen vast te spijkeren aan het hoofdeinde van een bed nadat ik hem eerst de ogen had uitgestoken. Ik heb er nog steeds spijt van en de lezers hebben het me vaak verweten. Het was een sympathieke en innemende man zoals alle kerels die in een Panhard rijden.

Behalve diegenen die mij een vergelijkbaar lot wilden laten ondergaan na het lezen van dat artikel over de 24 CT in de Hebdo van 1987

Scribouillard

Antwerpenrit 2018

Zondag 2 september was weer de grote dag die we eens in de twee jaar mogen beleven: de Antwerpenrit met motards van de rijkspolitie en showen op het Astridplein.
Maar helaas, ook al had organisator Ernest Hufkens aanvankelijk de toezegging gekregen dat het weer als vanouds kon gaan, op het moment suprême lag de gemeente Antwerpen dwars, waardoor de dag een wat andere invulling moest krijgen. Nu werd het een rit door de omgeving van Antwerpen, met burgermotards. En die deden het geweldig goed!! We vroegen ons wel eens af of ze nu zomaar al die kruispunten konden afzetten, wat ze deden, maar hoe dan ook, het liep allemaal zeer gesmeerd.
De start was 's ochtends in Zoersel, een gemeente naast Westmalle (bij de bierdrinkers onder ons zeer bekend) waar het ooit een dubbelgemeente mee vormde. We werden geacht ons bij de Nissangarage Zegers te melden, want zoals gebruikelijk was er weer een andere oldtimerclub bij het gebeuren uitgenodigd, en dat was de Datsunclub (Nissan verkocht vroeger in Europa de auto's onder de naam Datsun). Omdat ikzelf vroeger ooit nog in een Datsun 100A (ook wel Cherry genaamd) heb gereden kon ik me helemaal in deze keuze vinden.
Vriend Harry, mijn bijrijder, en ik meldden ons bij Chris de Meulenaere voor de waterflesjes en het rallyeschild, waarna we aan de koffie met gebak en de inspectie van de opgestelde Datsuns en Panhards konden beginnen. En jawel, er stond een Cherry bij, helaas niet in Ferrarirood, zoals de mijne, maar in het bij die tijd passende mosterdgeel. Het gevoel bleef in ieder geval nostalgisch.

Na de opwekkende woorden van Ernest konden we vervolgens beginnen aan de rit, die door velden, beemden en dorpen voerde (o.a. West en Oostmalle) waar we de eenvoudige stulpjes van de door de fiscus uit Nederland verjaagde stakkers konden aanschouwen. Zeer fraai allemaal, vooral die omgeving. Weinig pechgevallen (ik had nog even brand onder het dashboard omdat de moer van mijn knipperlichtunit het begaf; hoera voor de massaonderbreker!), en iedereen kwam netjes op de lunchstop aan, Kasteel Belvedère in Wijnegem. Op de parkeerplaats stonden Ernest, Chris, Franek en nog wat mensen klaar om ons van champagne te voorzien, en ziedaar: er was ook weer de jaarlijkse Antwerp Concours. Voor de regelmatige Antwerpenritrijders een bekend punt, waar de fraaiste auto's weer stonden uitgestald om het kasteel, met in de hoofdrol Maserati, en in wat bijrollen o.a. zeer zeldzame Bugatti's en Apal's. Het weer was, zoals de hele zomer al, fantastisch, dus alles stond er mooi op. Na het nuttigen van wat leeftocht en met verkrampte kaken van het aangapen ging het tweede deel, weer met de fantastische motards, door bossen en velden naar Brasschaat, waar we onze auto's op het plein voor de supermarkt konden showen. En er was erg veel publiek voor, want het bleek de Dorpsdag van Brasschaat te zijn, waarbij over een lengte van een kilometer de plaatselijke Bredase baan volgeplempt is met stalletjes, verkoopplaatsen en mensen. Mijn hemel, wat een volk was daar op de been. Heel gezellig allemaal.

Na afloop was er nog voor een select gezelschap de culinaire afsluiting in een Marokkaans restaurant, door Chris en Franek aangedragen, waarna een ieder voldaan zijns weegs ging.
Ernest en heel jouw ploeg: bedankt allemaal, en we komen graag over twee jaar terug.
En Franek, dank dat je thuis even tussendoor een vervangende moer voor mijn unit bent gaan halen. Klasse!

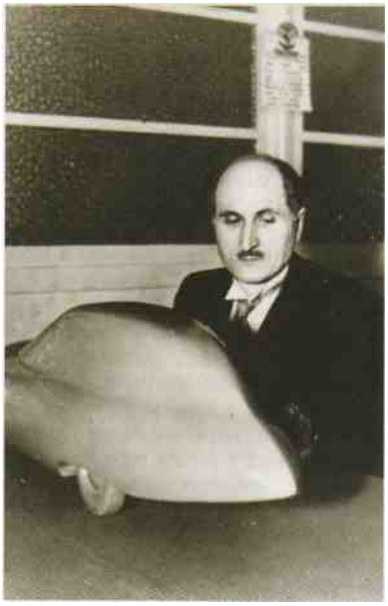
OttHW

De DYNAVIA

Bij de lancering van de kleine Dyna X op de Salon de l'Auto van 1948 in Parijs maakt Panhard de blits met de presentatie van het prototype van de Dynavia

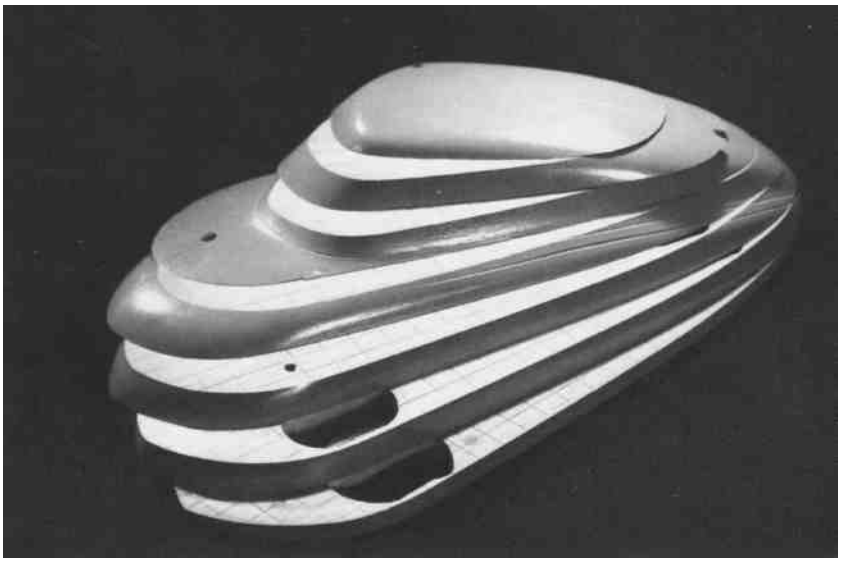
Laten we een stukje teruggaan in de tijd.
Tijdens de tweede wereldoorlog hebben de verantwoordelijken bij Panhard veel nagedacht over de toekomst van het merk. Een groot deel van de fabriek heeft zich teruggetrokken naar Tarbes op de locatie van de SNCF (de spoorwegen) op de Lagesnelheidsstraat (hoe verzin je het!). Onder leiding van Jean Panhard krijgen de heren Bionnier en Delagarde, na hun demobilisatie in 1942, de zware opdracht om de na-oorlogse modellen te gaan ontwikkelen. Vóór de oorlog hadden de wagens al moeite om hun publiek te bereiken, met hun hoge prestatieniveau, gekoppeld aan een al net zo hoge prijs, terwijl hoe langer hoe meer kopers een auto wilden waar je prettig mee kon reizen in alle vrijheid-blijheid. Afgezien van enkele profiteurs is de clientèle behoorlijk verarmd uit een lange, harde oorlogstijd gekomen; de Dynamics, hoewel voorzien van een modernere motor (zoals de 6-cilinder van Hotchkiss) zouden de grootste moeite hebben om voldoende klanten te vinden teneinde het voortbestaan van het merk te verzekeren.
Geen sprake van dat er op deze weg voortgegaan kan worden en men moet zich richten op een heel andere markt, rekening houdend met een lagere aanschaf- en gebruiksprijs, en zonder de aerodynamica uit het oog te verliezen, die hoe langer hoe belangrijker wordt, en zich niet beperkt tot een carrosserie met achteroverliggende radiateur, een hoop rondingen en een aflopende kont…..De Dynamic van 1936 had dit al in zich, maar er bleef op dit gebied nog veel te ontdekken met betrekking tot de luchtweerstand en rolweerstand, dus om het verbruik te verminderen en de prestaties te verbeteren zonder een grotere motor na te streven maar wel de kosten te drukken.

De ontwikkelingsafdeling komt pas in 1946/47 terug naar Parijs, omdat de fabriek in 1944 gebombardeerd is. Louis Bionnier denkt gelijktijdig aan twee prototypes: een snelle en een familiewagen. Dat worden de Dynavia en de VP2, met zijn handelsnaam Dyna X. Deze twee types hebben in principe hetzelfde chassis en dezelfde motorinhoud: 610 cc. Beslist wordt om snel met de Dyna X verder te gaan. Maar de studies aangaande de



Dynavia gaan door en er wordt besloten tot het bouwen van twee prototypes, waarvan er één op de Salon van 1948 belandt. Op papier hebben er enkele ontwerpen en een maquette van een vierdeurs Dynavia bestaan, maar om in het echt een carrosserie met vier deuren in zo'n kleine wagen te maken wordt als erg lastig beschouwd.

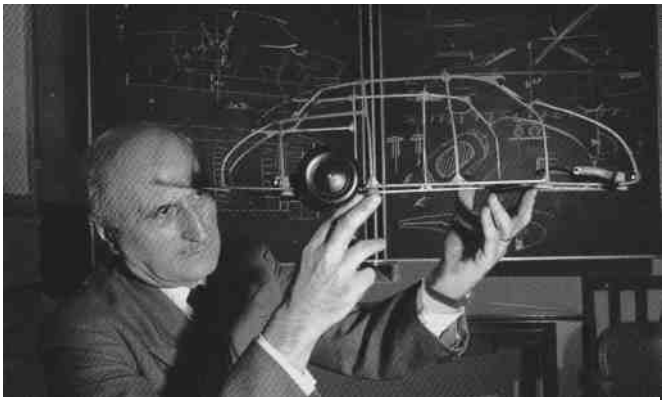
Diverse maquettes die de vorm van de Dynavia aangeven en getuigen van Bionnier's zorg voor aerodyna mica



Fernand Picard, die aan de Renault 4 werkt, loopt tegen hetzelfde aan. De eerste prototypes hebben ook maar twee portieren, net als het grote voorbeeld VW kever.
Bionnier laat zijn verbeelding vrijuit gaan bij het bedenken van een familiewagen waarvan het prototype de naam VP6 gaat dragen. De wagen is revolutionair en krijgt echt de vorm van een waterdruppel, waardoor hij er zeer avant-gardistisch uit gaat zien. Er moeten zeven mensen inkunnen, verdeeld over drie zitrijen. Alle elementen als bumpers, handgrepen en lichten zijn in de carrosserie geïntegreerd en de wielen zijn maximaal gestroomlijnd.

De keus valt op de motor, versnellingsbak en koelradiateur voorin; in dit stadium is de motor nog watergekoeld. De ophanging is als in de Traction Avant van Citroën, op dat moment het ijkpunt. Dus geen transmissietunnel tussn voor en achter, waardoor de zitplaatsen laag kunnen blijven, passagiersruimte wordt gewonnen en de bodemplaat vlak blijft, wat weer scheelt in luchtweerstand. Rubberen silent-blocs isoleren het mechaniek van de carrosserie, waardoor lawaai en trillingen verminderd worden. Voor deze elementen wordt een apart frame gemaakt. Een tweede frame draagt de stoelen en de achter-kant van de wagen. Dit project is in het stadium van maquette blijven steken, maar heeft veel bijgedragen aan de uitwerking van het volgende, met heel wat kleinere afmetingen, want gebaseerd op de Dyna X. Er worden 2 Dynavia's gebouwd om de superioriteit van de toegepaste oplossingen in de seriewagens van het merk Panhard aan te tonen dat er dan toch maar in is geslaagd de productie van seriewagens in aluminium te

Ook buitenlandse bladen bejubelen deze toekomstauto zonder gelijken in 1949



In 1963 poseert Bionnier voor fotograaf Jack Garofolo met een ijzerdraadmaquette van de Dynavia

De geïntegreerde deurgrepen vinden we later terug op de Dyna Z1, evenals de achterspatborden die alleen het onderste deel van de wielen vrijlaten, en natuurlijk de zeer ronde vormen van bumpers, voorruit en dak.

Het dashboard is ook naar een ontwerp van Bionnier. Compleet, functioneel en een beetje kitscherig

integreren in het plan Pons, dat in eerste aanleg geen plaats liet voor de Deken der Merken in de organisatie voor de na-oorlogse autoindustrie.
Deze auto moet zich gaan bezighouden met snelheids- en duurproeven om zijn mechanische kwaliteiten te tonen, en altijd in het kader van zuinigheid, wat men goed in het achterhoofd moet houden om het belang van de Dynavia te begrijpen.
Er moeten dus technische oplossingen verzonnen worden om een auto die mechanisch al helemaal operationeel is toegankelijk te maken voor vier tot vijf passagiers. Voorin is de auto groter dan de Dyna, en als men de deuren opent (n.b. tweedeursuitvoering) ziet men dat het chassis van de Dyna ver teruggetrokken ligt, wat de zeer grote portieren aan de onderkant een bijzondere vorm geeft om dit te compenseren. De achterkant van de wagen loopt in een punt uit, maar daarmee is de achterbank beslist niet dwergachtig. Integendeel! De bagageruimte is beperkt. In de achterpunt is een luik waarachter de reserveband schuilt. Op de Dyna Z en de PL17 zal deze goed gescheiden zijn van de bagage. Het afgesloten compartiment van de 24 stoelt op hetzelfde idee. De motor is al een keer vervangen door de experimenteerafdeling van de fabriek. Toen de aerodynamische proeven eenmaal achter de rug waren ging Bionnier er motorproeven mee doen; bij Panhard gaat niets verloren…..In de carrosserie zitten nog de gaatjes waar de lintjes inzaten die gefilmd werden tijdens het rijden om de consequenties van bepaalde vormveranderingen op de luchtstroming om de auto vast te leggen. Sommige gaatjes zijn hun afsluitdopje kwijt.
Er zijn twee prototypes gebouwd, maar die op de Rétromobile te zien was is nog de enige. De fabriek heeft het tweede exemplaar, na voltooiing van alle proeven, verkocht aan de dealer in Grenoble. Etienne Valence heeft hem persoonlijk gebracht, en daarna heeft een klant hem gekocht. Hij is dus gebruikt en daarna gesloopt.

Deze kostbare getuigenis van de door de fabriek uitgevoerde onderzoeken in die belangrijke na-oorlogse tijd van de democratisering van de auto staat tegenwoordig in de Cité de l'Automobile van Mulhouse.

Yves Derrien, Panhard Magazine 107
Vertaling en bewerking: OttHW

Tweedeurs, maar een ruime achterbank voor twee personen. De bekleding is nog prima

Op deze foto is te zien dat het chassis veel smaller is dan de auto. Daarom een bijzonder portier

Paul Frère in de Mille Miglia 1956

Paul Frère (1917-2008) is een legendarische Belgische F1 coureur/journalist, een semiprof dus, die onder meer Le Mans won, en tweede werd in de GP van België. Hij beschreef zijn racecarrière uitvoerig in het heerlijk boekje 'From starting grid to chequered flag" dat bij antiquariaten nog wel te bestellen is. Na een ongeluk in Zweden in 1955, vlak na de grote ramp in Le Mans, herstart hij aarzelend en vol twijfel zijn carrière door deel te nemen aan de Mille Miglia, in een kleine Dauphine, zojuist door Renault aan de wereld gepresenteerd. Belangrijkste tegenstander van de Renaults is Robert Manzon in een DB HBR5. Een prachtige sfeertekening van de wegraces in de jaren '50.

…. Ik had keuze uit een fabrieks 300 SL Mercedes en een 850 cc Renault 'Dauphine', die mij werd aangeboden door Francois Landon, de competitiechef van Renault. Het werd de Dauphine. Dit werd vooral ingegeven door het feit dat de Renault mij minder angst inboezemde, maar ook werd ik aangetrokken door de leuke sfeer in het Renault team, gezeteld aan het Gardameer. Het bestond uit Gilberte Thrion, een Belgische jongedame, en verder Maurice Trintignant, Louis Rosier, Jean Redelé, Louis Pons en Maurice Michy. Ik had het goed gezien.

Frère, Rédelé, Thirion, Trintignant en Rosier aan het Gardameer

Michy reed een 4CV Alpine, met een fabrieks geprepareerde motor, terwijl het officiële fabrieksteam bestond uit vijf Dauphines. Gilberte, Rosier en ik reden alleen, om gewicht te besparen. Voor de traditie reden Redelé en Pons samen en nam Trintignant zijn neef mee. De auto's hadden standaard wielophanging en bodywork, de wijzigingen betroffen een extra tank voorin, een directere besturing en natuurlijk een aangepaste motor. Een speciale nokkenas, kop met grotere inlaten en kleppen, een enorme dubbele 35mm Solex carb en een verhoogde compressie tot 8,5:1 stuwden het vermogen van 30 pk bij 4500 toeren naar 52 pk bij 5800 met een limiet van 6500 toeren. Met een vijfbak kon het beste uit het motortje worden gehaald, dat onder 4600 toeren niet veel vermogen had. Dankzij deze bak waren de Dauphines, ondanks hun gewicht, uitstekende klimmers.

Robert Manzon in HBR5

De verkenningen die ik voorafgaand aan de race maakte met Gilberte Thirion, kenden een incident dat het enthousiasme van de Italianen, zowel als het vakmanschap en de toewijding van de Italiaanse mecaniciens, prachtig illustreert. Een paar kilometer voor Pescara begon de bak een verschrikkelijk lawaai te maken. Het had niet verder van Parijs af kunnen zijn, en een nieuwe bak laten komen, daarvan kon geen sprake zijn. We zouden het ter plaatse moeten oplossen. Gelukkig zijn Italianen tot ieder offer bereid als het erop aankomt, een deelnemer aan de Mille Miglia te helpen. Om 7 uur 's ochtends waren ze in de kleine werkplaats al begonnen, en alle lopende reparaties even opzij gezet. De aanwezige uitrusting was uitermate primitief, en pas na wonderbaarlijke balanceerprestaties kon de motor uit het achterste van de wagen worden gehaald. Want er was geen takel aanwezig. Vervolgens zette de chef werkplaats zich met twee hulpen, op de grond bij de voordeurdrempel, aan de ontmanteling van de bak.
Ondanks de hitte brak het koude zweet mij uit toen ik hem één voor één tandwielen, lagers, afstandsringen, lagerkooien, borgringen, en wat al niet meer, uit de bak zag halen. Kennelijk zonder enige aantekening in welke volgorde ze naar buiten kwamen. Daarna werd alles tot mijn ontzetting in één groot blik met wat benzine gegooid. We hoefden niet lang te zoeken naar de oorzaak van het geluid: een tandwiel was doormidden en door een lagerkooi gegaan. Enige oplossing: het tandwiel verwijderen, ongelukkigerwijs dat van de vijfde versnelling. En onze verkenning zien te voltooien met een maximumsnelheid van 90 km/u.
Na een halfuur lunchpauze zette de chef zijn andere bril op, zijn pet recht en begon hij de bak weer in elkaar te zetten, zijn arm strekkend naar ieder onderdeeltje uitgestald op de werkbank. Hij maakte niet één vergissing, en hoefde niet één keer iets opnieuw te doen. Voor hen die de complexiteit van de Renault bak kennen (Jelle!) is dit een prestatie die het bevattingsvermogen haast te boven gaat. Met een hulpje werkte hij door tot 's nachts half 2 en ging pas naar huis toen de bak helemaal in elkaar zat.
De volgende dag, zondag, was hij om 8 uur al weer aan de slag, bijgestaan door twee assistenten met de pittoreske namen Carmine en Ciccolino. Zonder lunchpauze kon om half 3 de motorklep worden gesloten en gaf hij mij de sleuteltjes. Een korte testrit wees uit dat niets hoefde te worden bijgesteld, het was perfect! De kosten, daar laat ik me maar niet over uit, anders willen alle Franse en Belgische automobilisten in Italië wonen.
Drie dagen voor de race waren we terug in Garda, klaar voor de keuring en de laatste tuning. Daar Gilberte's (en ook mijn) kennis van het traject veel groter was dan die van de anderen, en aangemoedigd door het idee dat de auto's van Trintinant en Redelé een passagier meenamen, was haar moreel

Gilberte doet een dansje met Gendebien

uitstekend. Zij, die voor de start altijd erg nerveus was en overtuigd dat ze er niets van zou bakken, zag deze keer kansen om goed te presteren. Niets aan het toeval over latend ging ze twee dagen voor de start
om half 3 's nachts het nachtelijk deel van de route nog eens te verkennen. Zo'n gedegenheid moest wel vruchten afwerpen.
Hoewel onze "modified touring cars" in een speciale klasse reden tussen de "grand touring cars" van 1000 cc, was de enige "grand touring car" die ons gevaarlijk leek de DB Panhard van Robert Manzon. Met zijn lichtgewicht, gestroomlijnde plastic koets moest die in staat zijn tot een aanzienlijk hoger maximum dan onze Dauphines. Omdat Gilberte en ik het circuit beter kenden dan hij, hoopten we kans te hebben om hem in het vizier te houden of toch zeker het hem lastig te maken. We gingen daarom meteen in de aanval.
Dat we allebei tot het uiterste gingen blijkt wel uit het feit dat we, gestart met een interval van 6,5 minuten, elkaar onderweg niet zagen op de 187 mijl tussen Brescia en Ravenna, en bij aankomst slechts één seconde in tijd verschilden. Toen lag Manzon al 3 minuten op ons voor, zo hoorden we later.

Gilberte Thirion

Paul Frère

Louis Rosier

Maurice Trintignant

50 km verder, na Forti, begon het te regenen wat het in de duisternis niet makkelijker of leuker maakte. Maar omdat onze concurrent de weg minder goed kende zou hij er wel meer last van hebben. Bij de controle in Pescada lag mijn Dauphine op kop in onze klasse, 6 seconden voor Manzon, op wie Gilberte ook 2 minuten had teruggewonnen. Ze zat nog één minuut achter hem. Hoe meer ik er aan denk, hoe verbaasder ik ben over de vakkundige en koelbloedige manier waarop ze haar race reed. Ik zelf kon niet sneller in deze zware condities: ik pushte zelfs zo hard dat ik, 50 km voor Pescara, nogal hard de strobalen in gleed.
Ondanks het vroege uur en het hondenweer was er al een flinke menigte rond de controle in Rome waar, zo las ik pas later in de krant, Manzon twee minuten op mij was ingelopen in het Abruzzini gebergte. Ik wist dat toen nog niet en hoopte dat mijn Dauphine de D.B van het lijf kon houden op de natte en gladde wegen die ik zo goed kende.

Hechard in D.B

Een dikke mist op de Radicofani pas, en soms kreeg ik het idee dat er zich ijs vormde op de carburateur, die het motorvermogen wat afkneep. Reden temeer om zoveel mogelijk tijd goed te maken op de bochtige afdaling. Helaas! Een van de bochten bleek niet die ik had verwacht. Mijn arme Dauphine, die al voor de tweede keer wat strobalen deed opvliegen bij Montefiascone, schoot over de rand en kwam tot rust op zijn zij, een paar meter van een beek, en had een complete rol gemaakt.

D.B Antem

Onbeschadigd uit de auto gekropen, dacht ik eerst dat het voor mij afgelopen was. Maar uit de mist en regen sprongen toeschouwers tevoorschijn, en met hun hulp kreeg ik de auto weer op zijn wielen en vervolgens weer op de weg. Ondanks het ingedeukte dak en verbogen stuurinrichting was het nog steeds een runner, zij het met gereduceerde snelheid. Ik dacht meteen door te steken naar Brescia, maar na een snelle inspectie in een garage kreeg ik toch vertrouwen en besloot de race uit te rijden. Het was met enige bitterheid dat ik mijn teamgenoten in de achteruitkijkspiegel zag naderen, groter worden en in de verte zag verdwijnen. Niet alleen zou het gevaarlijk zijn geweest, te proberen hen bij te houden met de auto in deze staat, maar de splayed-out wielen, wrijvend over het wegoppervlak, beperkten de maximumsnelheid met ongeveer 15 km/u. Zich realiserend dat ze Manzon waarschijnlijk niet kon inhalen, terwijl ze mij in de problemen zag, vertraagde Gilberte, die zeker was van de overwinning in de "touring" subklasse, en ze ontspande wat. Dat betreurde ze enkele uren later, want daardoor verloor ze de Coupe des Dames aan Nancy Mitchell in haar MG met 7 minuten. Maar wat was dat verlies vergeleken met de enorme persoonlijke triomf door al haar teamgenoten te verslaan, stuk voor stuk beroemde Grand Prix coureurs!

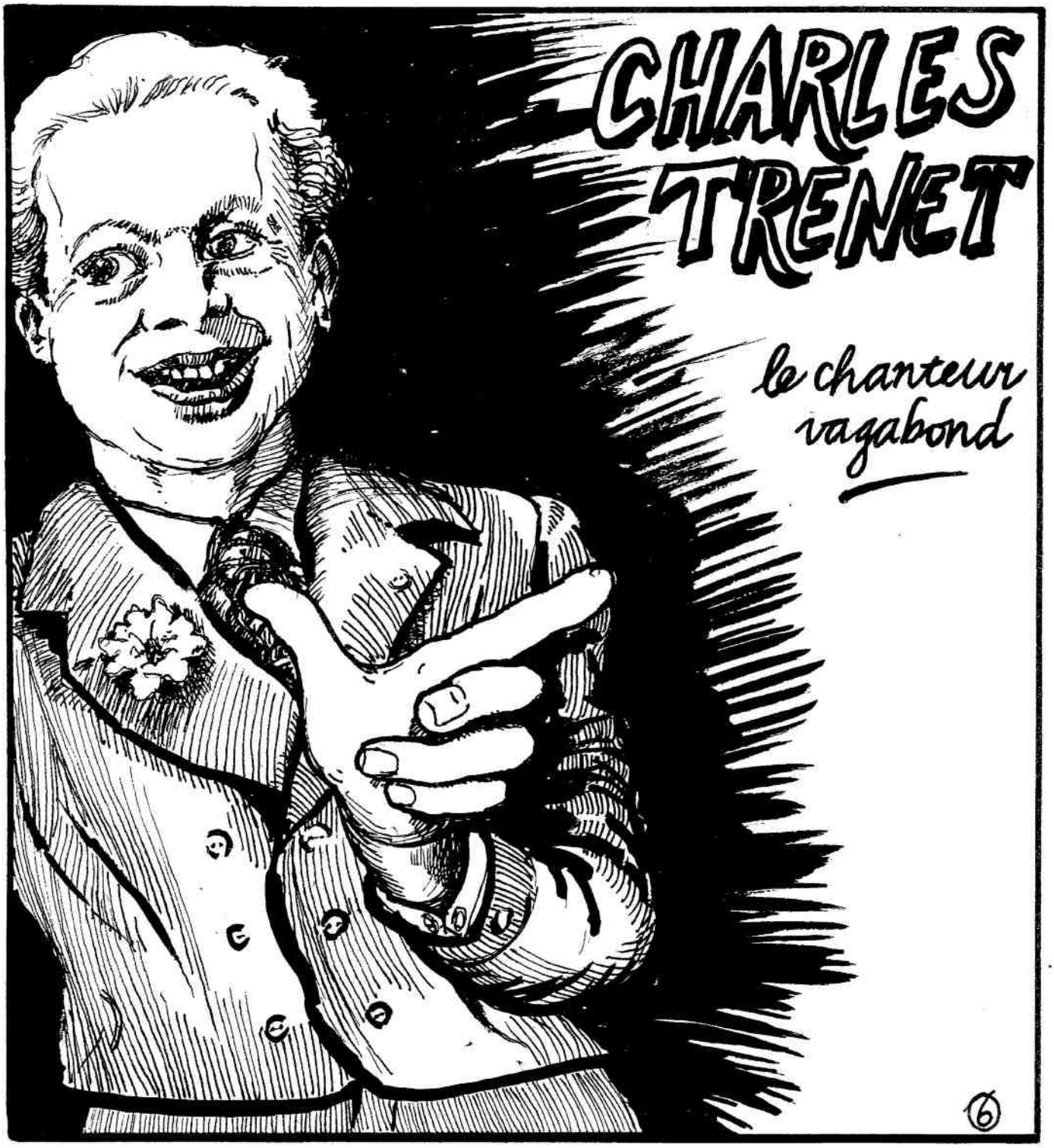
Voor de Dauphines, die juist op grote schaal in productie gingen, was deze viervoudige overwinning (viervoudig omdat ik toch nog eindigde voor de andere merken in onze klasse), was dit succes in een race van het kaliber Mille Miglia, een magnifiek debuut. Wat Michy betreft, die domineerde de 750 cc "grand Touring" klasse, en na een geweldige race was hij de eerste die in Brescia terugkeerde, sneller dan de Dauphines (en Manzon!). Pikant detail: Manzon zou eigenlijk in een Dauphine starten. Dat werd op het laatste moment geannuleerd. Uit nijd startte hij daarom in een voor zijn doen kleine D.B, teneinde de Renaults in hun klasse te kloppen!

Vert. JM

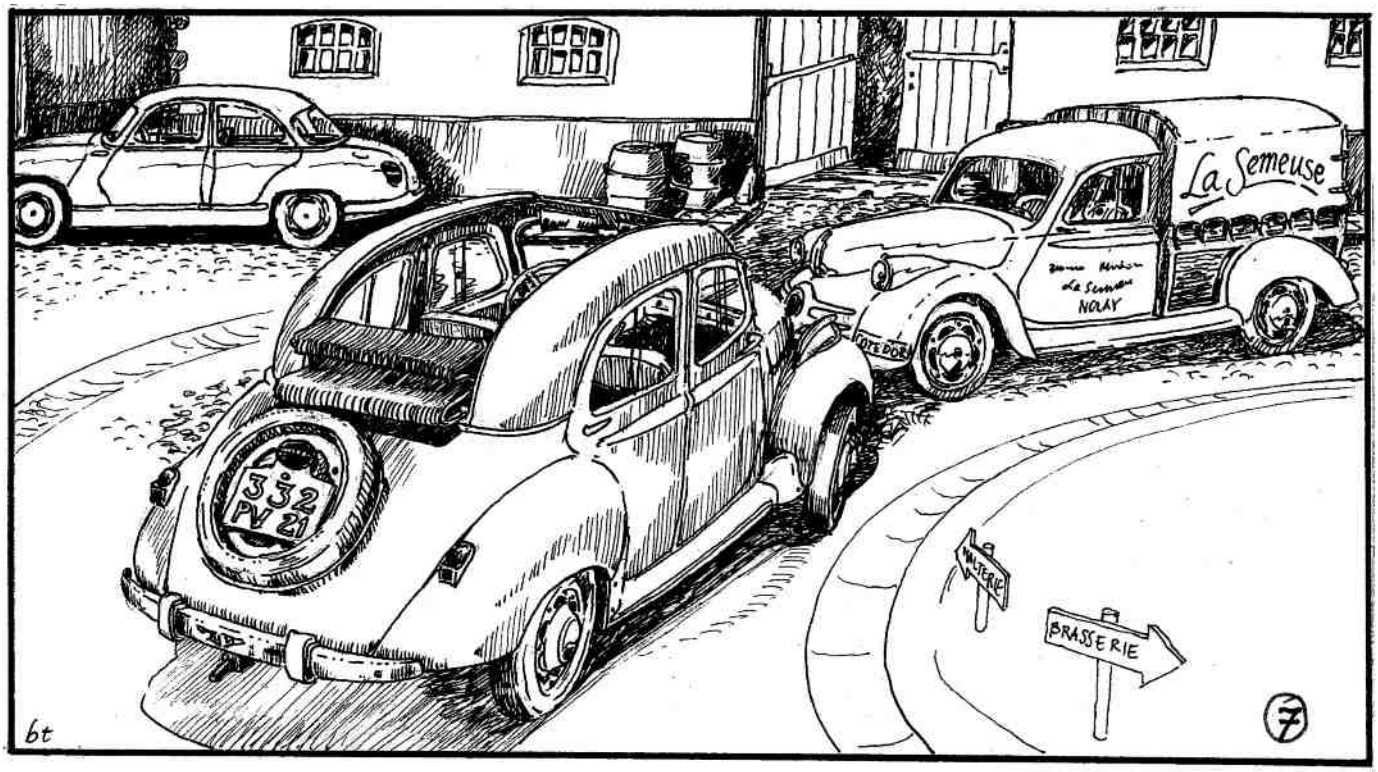
Naschrift redactie:
Op 365 starters werden er uiteindelijk 182 geklasseerd, ongeveer de helft dus. Castelotti won als eerste van 5 Ferrari's. Daarachter 3 Mercedessen 300 SL. Er reden liefst 29 Panhard-powered auto's mee (Dyna X86, X87, Z1, D.B, Anthem, Monopole, Dolomite) waarvan er slechts 11 geklasseerd werden (zie ook de website van Panhard Racing Team). We kunnen dus wel spreken van een slagveld, ware het niet dat Robert Manzon zich in zijn DB HBR5 als eerste klasseerde bij de Grand Touringklasse van 750 tot 1000 cc. Wel een dikke minuut achter Michy in zijn kleine Alpine, die het met 100 cc minder moest doen (en magistraal de klasse tot 750 cc won).

Pages in D.B

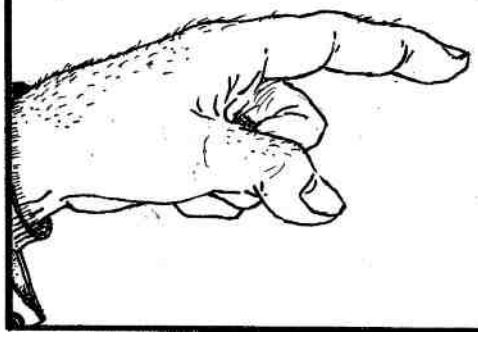
Vander en Motte in D.B Dolomite



DE DICTATOR IS WEER OP DIENSTREIS. EN MONSIEUR OLIVIER HOUDT WEL VAN EEN LOLLETJE : HY ZET Z'N TRANSISTORRADIO VOOR DE INTERCOM, EN NA EEN AARZELEND BEGIN, ZINGEN VELEN MEE. VOORAL DE ZOETGEVOOISDE STEM VAN CHARLES TRENET MET LIEDJES ALS LA MER, BOUM!, MESNIL-MONTANT LATEN ZICH HEERLYK MEE-ZINGEN. EN WAT TE DENKEN VAN MAURICE CHEVALIER, MISTINGETT, DALIDA OF PIAF... ACH, DAT WAREN NOG 'NS TYDEN, N' EST-CE PAS? bt



BABETTE GAAT HÉLEMAAL LOS. ZE SCHUIFT EERST DE TAFELS TEGEN DE MUUR EN KIEPT DE TYPEMACHINES IN EEN ARCHIEFKAST. DAN DOET ZE HAAR BYNAAM - LA DANSEUSE - ALLE EER AAN EN DANST OP TAFEL. OP DAT MOMENT KOMT DE WOEDENDE DICTATOR ONVERWACHT BINNEN EN IS HET UIT MET DE PRET. DE MEIDEN WORDEN OP STAANDE VOET ONTSLAGEN, SÁMEN MET DE AANSTICHTER VAN HET KWAAD, MENEER OLIVIER ...



IS ER EEN TOEKOMST VOOR ONZE AUTO'S

Van Citroën Contact kregen we onderstaand stuk toegestuurd met het verzoek om onze leden hiervan in kennis te stellen. OK, ik geef toe, van tijd tot tijd klinkt de naam Citroën in onze kringen een beetje als een vloek, maar er rijden toch verdacht veel van onze leden in zo'n apparaat. En officieel maken wij deel uit van de kring van clubs Citroën /Panhard. Dus toch maar hier opgevoerd. En er staan veel behartenswaardige dingen in - OttHW

Misschien al in korte tijd zal het straatbeeld volkomen veranderd zijn. Wij laten ons vervoeren in alsmaar rondrijdende karretjes, die zich zelf koppelen aan andere karretjes die dezelfde richting uitgaan. Parkeerplaatsen zijn overbodig geworden, auto's ook.
De huidige bedreigingen van ons rijden met onze heerlijke auto's zijn kortweg:

a. Het automatisch, stuurloos rijden
b. De milieuzones.

Ad. a.
De laatste auto's op markt zijn uitgerust met allerlei elektronische snufjes, die het rijden door de mens zelf, overnemen. De auto blijft automatisch op de weg en zelf remmen is ook niet nodig. De auto doet dat voor jou. Het tijdperk van het stuurloze rijden is aangebroken. Het is eigenlijk overbodig om auto's nog uit te rusten met een stuur. Met als gevolg dat de wegbeheerder niet zit te wachten op die gevaarlijke auto's die nog door hun bestuurder bestuurd en geremd worden. Is die wegbeheerder nog wel bereid om aan onze klassieke Citroëns en Panhards ruimte op de weg te verschaffen?

Ad b.
De Raad van State heeft onlangs in beroep over de Rotterdamse milieuzone geoordeeld dat de toegang ook van benzineauto' s beperkt mag worden in een milieusituatie waarin maar een geringe milieuwinst te behalen valt mits het een onderdeel is van een totaalpakket aan maatregelen. De Utrechtse rechter (milieuzone Utrecht) oordeelde zelfs dat benzineauto's geweerd mogen worden zelfs als er geen enkele milieuwinst wordt gerealiseerd door de beperking. Willekeur noemen juristen dat, een willekeur die door de Duitse Raad van State wel is uitgebannen door te eisen dat alleen maar straten voor verkeersdeelnemers mogen worden beperkt als dat een verbetering van de luchtkwaliteit oplevert.
In dat licht bezien heeft de Stad Hamburg vorige maand twee straten aangewezen als verboden voor diesels tot euronorm 3 of lager.
In Nederland worden in het algemeen klassieke auto's ouder dan 40 jaar wel tot milieuzones toegelaten.
Het kabinet is bezig om een wetsvoorstel over milieuzones voor te bereiden. Uit het lobbywerk van de Fehac valt lichtjes op te maken dat de regering wat meer oog heeft voor onze auto's.
En wat de Rotterdamse milieuzone betreft heb ik begrepen dat de nieuwe coalitie voorlopig geen milieuzone aldaar wil in voeren.
Daarbij is het van belang om binnen de Europese Unie alert te blijven, Belangrijk is dat er een Europese richtlijn komt. Nederlandse clubs lopen voorop in vergelijking met Europese zusterclubs.
Vanzelfsprekend blijven wij met onze auto's niet aan de kant staan. Deskundigen zeggen dat met goed onderhoud, bijvoorbeeld goede afstelling van de motor, kleppen, enz, wijziging van de sproeierbezetting van de carburateur, elektronische ontsteking en superbougies er een milieuwinst te behalen valt van 30% gemeten aan de uitlaat.
Binnen de Fehac wordt nu bijvoorbeeld met de gebruikmaking van de relaties met partnergarages van de ID/DS club een milieusticker ontworpen, die toegang zal verschaffen tot een milieuzone. Het is een idee dat verder uitgewerkt moet worden. Deskundige input van de leden is noodzakelijk op dat vlak.
De politiek heeft massaal ingezet op elektrisch rijden als brandstof. En als de Tesla's en concurrenten 2/3 in prijs worden verlaagd zal er nergens meer benzine worden verkocht.
Er zijn andere brandstoffen beschikbaar voor onze auto's die nu al min of meer beschikbaar zijn. Bij sommige schonere zal een wetswijziging moeten worden doorgevoerd omdat vastgelegd is dat benzine een s.g van 0.7 moet hebben. Schonere benzine heeft een lager s.g. en mag daarom niet als benzine verkocht worden, superbenzine ligt in s.g. een beetje hoger.
Het is de ID/DS club na te geven dat zij al hard nadenken over het toekomstig rijden. Dit zou ook hoog op de agenda van andere Citroënclubs moeten prijken.
Daarom wil het bestuur van Citroën Contact een platform oprichten waarin vanuit alle Citroënclubs mensen worden bijeen gebracht worden, die willen nadenken en werken aan de toekomst van onze auto's.
Maak uw vereniging warm voor die gedachte en geef belangstellenden op bij het bestuur van Citroën Contact.
Herman Sluiter,
Bestuurslid Citroën Contact

Pennelikker en Panhard 15

Zes jaar na mijn reportage voor AutoHebdo zat ik weer achter het stuur van een 24CT, deze keer voor Autopassion, en wel in de auto van Paul, die, ik zeg het nog maar eens, maar liefst 485 Panhards in bezit heeft gehad.
Het ging om een model uit 1967 dat hij terug had gebracht naar de uitvoering van 1965. Als pure liefhebber van het merk aan de porte d'Ivry was een uitvoering met het embleem van Citroën erop geen echte Panhard meer. Immers, men kan met recht zeggen dat Citroën het oudste Franse automerk om zeep heeft gebracht door eerst een samenwerking aan te gaan om daarna de controle volledig over te nemen in 1965 alvorens de productie in juli 1967 te staken. Vandaar mijn titel ""de moordenaar woont op nummer 139,"" dat wil zeggen in die tijd Quai de Javel. Om trouw te blijven aan de geest van Panhard had hij het model uit 1967 terug gebracht tot de uitvoering van 1965 met sierlijsten op de wielen en interieurversiering.
Zijn blauw metalen 24 CT verkeerde in een uitstekende staat.

Tijdloos silhouet.
Ik beleefde opnieuw zijn buitengewone wegligging, ondanks zijn hoge leeftijd, samen met zijn krachtige remmen, (zeker vergeleken met inmiddels beter presterende en veel modernere auto's), die overigens wel wat reactie opwekten in de voortrein, en zijn nog altijd verbazingwekkend comfort voor een coupé met sportieve roeping. Vanzelfsprekend waren de minpunten nog onveranderd. Het duidelijk gebrek aan koppel onder de 3500 toeren in de kleine motor, alsmede het moeizaam opschakelen van de versnellingsbak, waarin de verkorte versnellingspook in de auto van Paul wel verbetering gaf en daarenboven de directe en precieze maar in de stad zware besturing. Natuurlijk raakte ik weer in vervoering door de tijdloze uitstraling van zijn verschijning en hoewel tegenwoordig heel gewoon, verschaften zijn ouderwets grote 15 inch velgen hem in 1967 een eeuwige jeugd. En altijd weer het zelfde liedje: wat jammer toch dat de motor niet sterker was met wat meer cilinders!! Ik legde Citroën het vuur aan de schenen omdat ze de auto uit productie hadden gehaald. Ik wist toen heel goed welke positie Pierre Bercot , die aan het hoofd stond van Citroën, had ingenomen tegenover Panhard. Heel wat later in 2012 beschreef ik in mijn boek over Michelin voor ETAI (uitgever van technische autoboeken), de moeizame verhouding tussen de twee firma's. ik had het geluk om nog kort voor zijn dood langdurig te kunnen spreken met Alain Sarre die uitvoerend directeur was bij Citroën Automobile onder bestuursvoorzitter Bercot van de Groupe Citroën, Geconfronteerd met zoveel incompetentie gaf Sarre er in 1969 de voorkeur aan zijn ontslag in te dienen voordat zijn geesteskind, de GS, het daglicht zag. Als historicus schreef hij later een boek over Panhard dat elke liefhebber gelezen zou moeten hebben. Daarin geeft hij een beschrijving van de moeilijke verhouding tussen Paul en Jean Panhard en Pierre Bercot die de Dyna vanaf 1955 wilde tegenhouden.
Zeker, de familie Panhard wilde de onderneming en het personeel behouden maar hebben zij voldoende gezag en vastbeslotenheid getoond tegenover de hooghartigheid van deze bestuurder, die meer filosoof was dan captain of industrie? We moeten niet vergeten dat het Robert Puiseux was die namens Michelin het bewind voerde bij Citroën. Het is makkelijk om de geschiedenis te herschrijven, maar aan beide kanten zijn er fouten gemaakt!

PANHARD RAJEUNIT

APRES avoir fait vibrer les tympans des spectateurs de maints circuits au son de sa mécanique aux multiples victoires, Panhard s'est pratiquement retiré de la compétition.

Toutefois, comme notre constructeur de la porte d'Ivry voue, depuis des lustres, une sainte haine au silence, il a mis au point une nouvelle émission de bruit : on parle toujours de Panhard, on en parle même beaucoup trop.

Et si les clameurs ne sont plus accompagnées, comme jadis après les courses, des éclats de la « Marseillaise », le concert de protestations des propriétaires de 24 n'en retentit pas moins à tous les échos.

Pour mécanique qu'elle soit, l'origine de ces bruits semble d'ailleurs échapper à Panhard, pourtant spécialiste en la matière.

Il semble, en fait, que l'on ait consacré beaucoup moins d'efforts à la mise au point des 24 que ce ne fut le cas en d'autres circonstances pour certaines campagnes de propagande !

De quoi se plaignent les utilisateurs de ce modèle aux lignes et aux caractéristiques [illegible]

ment à refaire. Pour un troisième, ce sont, en quatre mois, vingt stages au garage, dont quatorze pour le moteur. Pour cet autre encore, la malédiction du chiffre 24, puisqu'il n'a pas été constaté moins de 24 défections sur son véhicule.

Parfois, c'est encore la carrosserie qui frotte sur les cardans ou entaille les pneus.

On croit rêver !

Cultiver le cauchemar n'est évidemment pas une innovation avenue d'Ivry. Nous avons connu les lignes caractéristiques des premières Dyna et patiemment écouté le long murmure de plaintes des propriétaires des réputées Z 1. Mais tout cela s'était sensiblement estompé. Les pétarades plus régulières des PL 17, puis des 17, n'avaient pas déplu aux oreilles les plus vigilantes.

Nieuwe Panhard in 1964?
Uit angst voor concurrentie met het eigen programma had Citroen verboden om een model uit te brengen met 4 portieren en geweigerd de middelen ter beschikking te stellen om de beroemde 4 cilinder boxermotor te ontwikkelen. Dat strookte niet met het artikel van Auto Journal van mei 1963 waarin een nieuwe sedan van Panhard voor 1964 werd aangekondigd. Zo'n primeur bevorderde in die tijd de oplagecijfers. De tekening van de getalenteerde René Bellu was opvallend. In principe publiceerde Auto Journal foto's van prototypes door ze voor de duidelijkheid met verf aan te scherpen. Hier betrof het echter eenvoudige schetsen. De zeer geringe speelruimte die Panhard onder het juk van Citroen kreeg in aanmerking nemende, kan men zich afvragen of

Auto Journal dit verhaal niet verzonnen heeft en dat de vervanger van de PL 17 niet de vrucht was van de verbeeldingskracht ter redactie. Het artikel was ondertekend door Jean Mistral, een door alle redacteuren gebruikte schuilnaam die niet hoorde bij een persoon in het bijzonder. Helaas is er niemand meer bij Auto Journal die daar nu nog wat over zeggen kan. Dat gaat misschien niet op voor Etienne de Valance die op de juiste plaats zat om er meer van te kunnen weten of de uitstekende geschiedschrijver van het merk, Bernard Vermeijlen die verschillende boeken over zijn geliefde merk heeft geschreven. Het is bekend dat Auto Journal niet zachtzinnig om ging met Panhard in tegenstelling tot Action Auto dat vriendschapsbanden onderhield met de familie. Maar toegegeven, er was reden voor. De handel in onderdelen en het alsnog gebruiken van afgekeurde motoren (maar ook banden) alsmede de gebrekkige controle aan de lopende band in 1964 heb ik hier al eens eerder ter sprake gebracht. Lezing van dit onlangs teruggevonden povere artikel bewijst dat men inderdaad problemen had met de teruggelopen kwaliteit van de in 1964 en 1965 geproduceerde modellen.
Als u wilt zullen we de volgende keer de aandacht richten op de DB, een merk dat me zeer aan het hart ligt en dat de moeite waarde was om een tiental jaar geleden een boekje over te schrijven. Een werkje waar de tempelbewaarders die meenden als enigen het recht van spreken te hebben de banvloekzweep over hebben gelegd. Het valt niet mee om het iedereen naar de zin te maken!
Tot spoedig ziens
Scribouillard

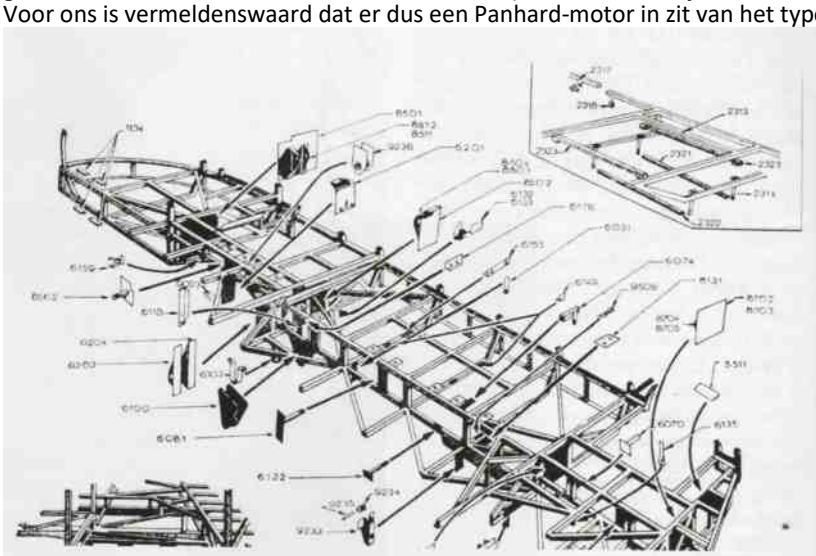
Het valt niet mee om het iedereen naar de zin te maken!

Oppassen geblazen

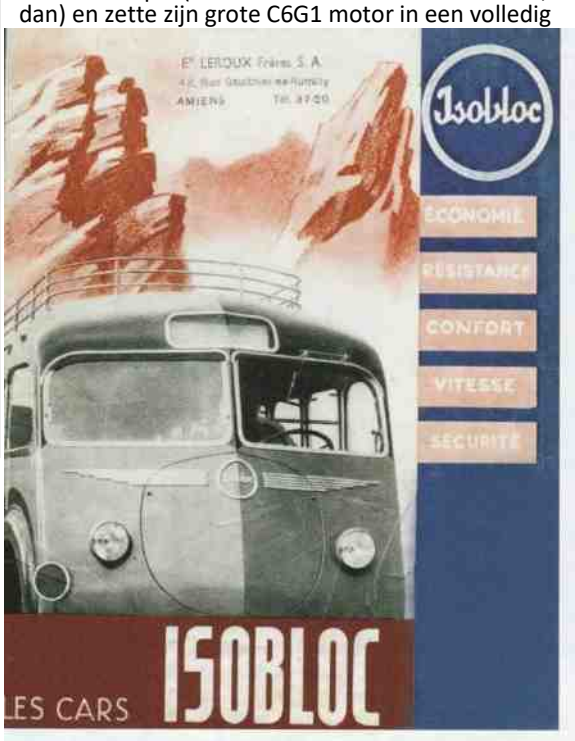
Onze Panhard Dyna heeft een redelijk vermogen.
Vergeleken met moderne auto's is het misschien niet zoveel maar het is genoeg om met het verkeer mee te komen.
Daarbij denk je niet direct aan snelheidsovertredingen. Toch blijkt dat je daar ook voor een Panhard op moet passen.
Op de terugweg van een oldtimer dag in Millingen aan de Rijn, waar onze club goed vertegenwoordigd was met zes auto's, kwam ik langs Elzendorp. Wie daar vaker langskomt weet dat er twee flitspalen staan.
Ik wist dat dus niet. En na enige weken kreeg ik van het CJB te horen dat ik te hard gereden had. Een duur lesje dat je ook met een oldtimer nog te hard kan rijden. **Peter**

Doornroosje

Rob v/d Rol (die het latent aanwezige Panhard-virus bij mij deed ontbranden zodat ik – ooit – een Panhard Dyna kocht) kwam langsgefietst om even in mijn Citroënboekerij te neuzen voor een technisch advies aan een beller. Hij bracht het clubblad van de Dynamic Club Panhard et Levassor mee: want er zou vast wel wat te vertalen in staan. En dat stond er: een verslag van "onze" RIPL in Doorn, en een artikel over een teruggevonden Isobloc-bus uit december 1948. Een bus!!
Ik kreeg meteen rode oortjes! De meeste wagens voor transport (vrachtauto's, bussen) werden immers opgereden tot ze uit elkaar vielen en niet meer opgelapt konden worden, of door hun enorme leeftijd niet meer aan de eisen van de dag voldeden, qua verbruik of snelheid of grootte. En uiteindelijk gesloopt en opgeruimd werden. Auto's werden weggezet en vergeten (ik heb ze nog wel geschilderd, tractions vol deuken en brandnetels) maar waar laat je nu een bus verpieteren?
Voor ons is vermeldenswaard dat er dus een Panhard-motor in zit van het type 4 HL (4 Huile Lourd, Zware Olie = diesel) maar de bus zelf is van een ander fabricaat, een Franse licentie van het Amerikaanse Gar Wood.
In 1931 vond men in de États-Unis een nieuwe lasmethode uit: het elektrisch lassen. André Citroën was er als de kippen bij om deze productiewijze in Europa te introduceren, smeet al het houtwerk op de brandstapel (het framewerk van de carrosserie, dan) en zette zijn grote C6G1 motor in een volledig



Les longerons de châssis traditionnels sont remplacés par une poutre composée de quatre treillis verticaux en tubes soudés. Les tubes horizontaux reliés par des entretoises vont travailler en compression pour les tubes supérieurs et en allongement pour les tubes inférieurs. Toutes les autres barres vont contribuer à la rigidité de l'ensemble.



blikken bus – en rijdt er zelfs de Monte-Carlo rallye mee!
Een carrosseriebedrijf (Joseph Besset uit Annoncay) wil ook de markt van deze lichtere constructie instappen, en vraagt de licentierechten van het Amerikaanse Gar-Wood aan, en verkrijgt deze ook. Zo hoeft hij niet zelf het wiel uit te vinden, en vanaf april 1937 fabriceert hij zijn eigen Franse bussen volgens het Gar Wood principe. Een frame van, in tegenstelling tot de Amerikanen< ronde buis (in Frankrijk was de vierkante buis geen gemeengoed) en nu in metrische maten. Het loodzware ladderchassisis vervangen door een lichtere constructie van buizen, een soort van platte schoenendoos van buizen die een licht maar stijf en onvervormbaar geheel

zijn en door die doosvorm niet kunnen buigen. De motor zit achterin, in een afgeronde stroomlijnvorm, en de voorzijde is van het front-stuur type.
De bus is 8,90 m lang, bij een wielbasis van 5,075 m. De breedte is 2,45 m, de hoogte 2,52 m en het hoogste punt in geval van een galerie (zo heet een dakdrager) 2,75 m. Meneer Besset volgt de Amerikaanse vorm; alleen zit in Frankrijk het dak lager t.o.v. de zijramen vanwege dat kofferrek bovenop. De Franse schrijver vermeldt ook nog dat de naam Isobloc komt van een in mijn ogen vreemde samentrekking van de woorden Isos (=grieks voor gelijk, plat, vlak) en het Nederlandse woord blok – een verwijzing naar die schoenendoos?
Volgens het Franse verkeersreglement (Code de la Route) mogen er in een bus van 10 m maximaal 45 personen. Onze bus is met 8,90 m wat korter en er kunnen maximaal 33 personen in. Hij weegt rijklaar 2150 kg en beladen 6900 kg. Als je dat vergelijkt met een oude chassisbus als de Renault ZP (7200 kg respectievelijk 11000 kg, 31 zitplaatsen) dan scheelt die nieuwe constructie dus enorm. Door de motorplaatsing achterin, in een apart compartiment dat men getracht heeft te isoleren, is zo'n bus stiller dan eentje met de motor voorin (die in de bus staat). De motorruimte wordt geserviced door een centraal luik in het midden – in feite een rooster om de motorwarmte kwijt te raken – en twee rondlopende zijdeuren, behoorlijk groot, maar onpraktisch hoog gesitueerd. Of dienden ze daar enkel als daglicht bij het sleutelen? Het verbruik is bescheiden te noemen: onder gunstige omstandigheden 20 l/100 km, oplopend tot 28 l/100 km onder zware omstandigheden.
Vóór de oorlog zaten in de bussen benzinemotoren, vaak van Ford. Ford Franse fabrieken, o.a. in Bordeaux. Na de fusie met Mathis heette die fabriek voortaan Matford, en die leverde de motoren, de 4-bak en de achterbrug. In en direct na de oorlog is het een wat rommelige periode. Weliswaar liggen de fabrieken in de vrije zone, maar de burgerproductie hapert, en men produceert voor leger en vliegtuigen (of repareert die). Er wordt met motoren geëxperimenteerd: een V8 van Ford, daarna een viercilinder van Rochet-Schneider (110x140 mm, 90 cm lang, aardig koffieblik dus) die 75 pk levert in de benzine uitvoering, maar ook op houtgas (70 pk) of stadsgas (60 pk) kan lopen. Er worden 61 bussen geproduceerd waarvan de meeste naar het ministerie van Binnenlandse Zaken gaan, en een paar naar enkele ondernemingen. Op 21 juli 1943 eindigt de W 538 FD serie (van Ford) en wordt het de W 538 M (van Mercury, ook behorend tot Ford). De motor wordt stiller door een oliebadluchtfilter, de bus krijgt een grotere radiator, het aantal wielmoeren gaat van 5 naar 8 en de beremming wordt verbeterd. Als er een jaar later een grotere V8 Mercury motor komt (3920 cc, 80,9x95,25 mm) met 95 pk gaat de fiscale heffing over van 17 naar 19 CV, en de typering wordt W 843 MZ. De motorexperimenten met Buick, Chevrolet, Renault en Rochet-Schneider verhuizen naar de vergetelheid. Kabelremmen worden hydraulisch, en er komt een bekrachtiging van Westinghouse. Als verwarming dient een uitlaatbuis die door het passagierscompartiment loopt.

Onze bus uit 1948 bezit een dieselmotor van Panhard. Die is groter, zwaarder en ligt ook in de merken Chausson, MGT, Delahaye en Verney. Vermeldenswaardig is dat binnen het plan Pons – die minister van wederopbouw die na de oorlog Panhard als autoproducent "vergat" waardoor men wel móest overgaan op aluminium omdat er geen toegewezen hoeveelheid ijzer/staal op de Franse industrieplank lag voor de Av. d'Ivry – er in 1945 2 leidende busfirma's waren qua productie: Isobloc met 213 en Chausson met 193. Verney (44) en Berliet (43) waren een slag kleiner. In 1947, nog steeds in de jaren der schaarste, produceerde Isobloc er 591!

Nog even wat cijfertjes over de Isobloc met "onze" motor; de 4 HL is, als diesel, natuurlijk fors zwaarder dan met een kleinere, lichtere benzinemotor. Het motorgewicht stijgt van 330 naar 565 kg, wat tot allerlei verzwaringen leidt. Het rijklaar gewicht gaat van 2150 naar 4100 kg, en het vollastgewicht van 6900 naar 8600 kg. De Panhard motor meet 5700 cc met 4 cilinders van 110 x 150 mm en levert 85 pk, wat als 15 CV belast wordt. De motor is langer (1016 ipv 841 mm) en draait tot 2000 tpm. De bak heeft 5 versnellingen vooruit en komt ook van de Av. d'Ivry. Het geheel zit gekoppeld aan de achterbrug van Ford. De bus wordt geleverd met serienummer 16033 in 1948 aan een onderneming in de buurt van Toulouse, de fa. Esperon. Jammer genoeg is bij een brand in 1991 ook hun archief in rook opgegaan. Jean Claude Esperon herinnert zich dat de bus op 3 augustus 1956 in andere handen is overgegaan naar een ander departement – vandaar het nieuwe nummer 123CC81. In 1959 koopt Alfred Carivenc, uit Rayssac bij Teillet de bus. De goede man was slager annex kruidenier en kocht de bus om de boeren in de omgeving in staat te stellen om hun producten naar de markt te brengen, naast passagiers natuurlijk. Hij volgt daarbij het ritme van de grote streekmarkten ui9t de buurt, zoals Albi – Alban – Réalmont. In 1975 wordt de bus binnengestald, 27 jaar oud, te oud om hem om te bouwen naar de moderne eisen (de controlographe, die de rit registreert, wordt op dat moment verplicht.

In 1988 wordt de bus ontdekt door Alexis Rouguette, een busfanaat en lid van de Association Car-Histo-Bus, in een hal in Rayssac, vlakbij Monts d'Alban. De eigenaar wil hem niet schenken aan de bussenclub en Doornroosje sluimert verder. Ook de zoon houdt voet bij stuk, en pas na diens dood in 2016 neemt de familie contact op met Jaques Vaisson, de man die in 1988 getipt werd door de vinder en tevergeefs bij de familie Carivenc aanklopte.Uiteindelijk wordt de bus geschonken aan Autocars Anciens de France, in de hoop dat hij in het museum van Wissembourg terechtkomt. Zowel het exterieur als het interieur

bevinden zich in prima staat. De bus zit nog altijd in zijn eerste lak, alleen heeft men ooit de dichte achterzijde, waar de motor zit, van passende ramen voorzien van een latere

Isobloc-versie. Alleen de motor behoeft natuurlijk extra zorg na zo'n lange tijd van stilstand. De bus is helemaal compleet en behoeft (zie foto's) geen uiterlijke zorg, is nagenoeg roest- en deukvrij. Alleen de bumper rechts-achter hangt er wat frivool bij.

Uit: Panhard Magazine 107
Vertaling en bewerking: Boyo Teulings, Henk Ottevangers

De KNAC Meldt:

Verplicht auto registreren om Brussel in te mogen

Sinds 1 oktober van dit jaar is de stad Brussel met alle deelgemeenten begonnen met het handhaven van de milieuzone die eigenlijk al op 1 janauri van dit jaar werd ingevoerd. Wie nu als Nederlander in Brussel moet zijn, zal zijn auto eerst moeten registreren via de website anders volgt er automatisch een boete van 150 euro.
Met een personenauto met een dieselmotor die niet aan de Euro 2-norm voldoet – ingevoerd op 1 januari 1996, maar sporadisch zijn er voor die datum diesels verkocht die al wel aan de Euro 2-norm voldeden – mag je nu Brussel in elk geval niet meer in op straffe van een boete van 350 euro. Het is wel mogelijk om een dagpas te kopen voor 35 euro om er toch in te mogen. Per 1 januari 2019 mogen overigens ook Euro 2-diesels de milieuzone in Brussel niet meer in. Handhaving daarvan vind vanaf 1 april 2019 plaats.
Het registreren van een auto die wel aan de eisen voldoet blijft verplicht voor automobilisten die niet uit België afkomstig zijn, ook als uw auto keurig aan de eisen voldoet. Het is een soort omgekeerde bewijslast, want je moet vooraf bewijzen dat je onschuldig bent. Het registreren van je auto kan op de website van de milieuzone van Brussel, lez.brussels/nl/content/registratie , maar is een tamelijk moeizaam proces omdat de website of heel traag is of halverwege blijft hangen. We hadden zelf ruim een half uur nodig om een schone auto te registreren op een internetverbinding van 500 Mb, dus aan onze kant zat het probleem niet. Ons advies is om te volharden in het registreren, waarvoor je in elk geval een gescande kopie van het kentekenbewijs nodig hebt. De registratie blijft drie jaar geldig, tenzij de auto van eigenaar wisselt.

Aantekeningen van OttHW:

Volgens de site van de Lage Emissie Zone is een boete tot € 350 ook mogelijk!
De registratiepagina van de site site is inderdaad niet bijster vriendelijk. Je moet bijvoorbeeld 2x je emailadres invoeren, waarbij onder die tweede keer standaard de tekst staat dat ze niet gelijk zijn, ook al typ je keurig twee keer hetzelfde. Maar ziedaar, zodra je het veld verlaat verdwijnt die tekst (als je het goed hebt gedaan tenminste). Na het uploaden van je kentekenbewijs staat er een rood kruis achter. Je komt dan in de verleiding om daarop te drukken. Dan mag je het nog een keer invoeren. Gewoon verder gaan dus en dat kruis het kruis laten.
En onze auto's worden geaccepteerd. Tenminste, mijn auto! Ik weet niet hoe de vooroorlogse auto's eruit komen.
De LEZ-site heeft meerdere pagina's waarop je zogenaamd naar de registratie kunt gaan. Maar dan werkt de link niet! Of er staat helemaal geen link. Met het bovenvermelde adres gaat het moeiteloos. Je zit dan rechtstreeks op de juiste pagina.

LE GRAND EMBOUTEILLAGE LAPALISSE

Mijn goede vriendin Lia, die in het verleden vaak met onze ritten heeft meegereden en daar een behoorlijke Panhard-tic aan heeft overgehouden, toerde in de maanden september en oktober met man en camper door Frankrijk. En dan stuit je wel eens op Panhards. Zij stuurde me onderstaand berichtje met foto's.

Zoek zelf maar uit welke je wilt gebruiken want er zijn ook een paar leuke eenden en snoeken bij. Vooral veel Franse auto's natuurlijk. Het is een tweejarige happening hier in Lapalisse. (25 km ten o van Vichy). Er reed een grote optocht door het stadje met allerlei soorten voertuigen, dus ook brommers, motoren, fietsen, vrachtwagens. De mensen die erin zaten waren in stijl aangekleed,

de agenten stapten uit en begonnen het verkeer te regelen a la Louis de Funes. Kortom ze maakten er een spektakel van, het was moeilijk om over de hoofden heen te kunnen kijken, maar ze reden wel een paar keer heen en weer. Ook stond er vanmorgen een aantal stil hier bij de buurman waar ook een expositie was. Vooral van landbouwtractoren en machines.
Ik probeer er een verzameling foto's aan te hangen; weet niet of internet hier sterk genoeg is.

Zoiets maakt een mens toch nieuwsgierig, dus ik heb maar een gegoogled naar Lapalisse. En daar het volgende gelezen.

Wie houdt er nu van om uren te verliezen met bumper aan bumper rijden? In ieder geval de Fransen op de vakantieroutes, wat in de jaren 60 en 70 bevestigd werd wanneer de juli- en augustusvakantiehorden weer op pad gingen (maar is er met de bouw van de autosnelwegen echt veel veranderd?). Voor de gebruikers van de RN7 was het een onvermijdbaar ritueel wanneer ze van Noord naar Zuid wilden gaan (en uiteraard ook weer een maandje later op de terugweg naar huis).

uit die tijd Le Grand Embouteillage (de grote opstopping) vieren. Waar ze veel lol in hebben, gezien het feit dat in het weekend van 13 tot 15 oktober 25.000 toeschouwers verwacht worden om hun goede jeugdherinneringen te komen vieren.

Lapalisse in de Allier was één van de "hoogtepunten" in deze vrolijke verhuizing, en nostalgische figuren uit die tijd komen nu nog in alle even jaren (sinds 2006) met auto's en kleding

Lapalisse, tegenwoordig van die grote doortocht afgesneden door de Autoroute, houdt op deze manier de herinnering aan een roemrijk verleden levend. Het doet een beetje denken aan de jaarlijkse manifestatie in Millingen a/d Rijn, maar dan groter.
OttHW

ZORGVULDIGE HAASTKLUS

Op een vrijdagavond in februari 2018 werd ik gebeld door Rob Raeven eigenaar van een Panhard Dyna X 86.
Hij had mijn telefoonnummer gekregen van Wim Boers en was een beetje in paniek omdat hij dacht de deadline voor deelname met deze Panhard aan de Mille Miglia 2018 niet te kunnen halen.
Zijn gemonteerde 850 cc motor die in de winter van 2017/2018 was samengesteld uit losse onderdelen bleek niet aan de verwachtingen te voldoen.
Naar later bleek was de motor na een 30-tal testkilometers terminaal.
Dat is zelfs voor een Panhard motor wel erg snel !!
Ondanks dat ik mijn bedenkingen had aanvaarde ik de uitdaging om eerst naar zijn X 86 te kijken en vandaaruit actie te ondernemen.
De zaterdagochtend na het telefoontje bracht Rob vanuit Zuid Limburg de auto op een trailer.
Nieuwsgierig naar de motor heb ik die diezelfde zaterdagmiddag aan het lopen gekregen!!
De motor liep erg rauw en klonk of er tienduizenden kilometers waren afgelegd.
Omdat de motor voor en achter een zeer behoorlijke olielekkage liet zien was het duidelijk dat de motor uit de auto moest.
Ik had nooit aan een X gewerkt maar het viel me op dat alle handelingen om de motor uit een Panhard te verwijderen zeer eenvoudig waren bij dit type!!
Wat een genot om hieraan te mogen sleutelen!
De complete neus van de auto kan eenvoudig worden verwijdert en omdat de motor aan twee rubbers aan het koppelingshuis hangt is het verwijderen van de uitlaat een eitje!
Daarna heb ik de motor geheel gedemonteerd en moest ik het slechte nieuws doorgeven aan Rob.

Eigenlijk was er niets meer bruikbaar van de motor! Na het overleg met Rob was me een ding duidelijk! Rob wenste de best mogelijke motor in zijn Dyna en liet aan me over hoe ik dat zou doen en welke aanpassing noodzakelijk waren om dit doel te verwezenlijken.
De enkele 36 mm carburateur moest gemonteerd blijven dus een optie om de motor Tigre specificaties te geven verviel bij deze.
Omdat ik gewend ben om Panhard motoren op te bouwen uit losse onderdelen weet ik de diverse verschillen tussen de verschillende componenten.
Ik heb dan ook in mijn atelier verschillende motorblokken /cilinders/nokkenassen etc. die basis kunnen zijn voor een nieuwe motor.

Als carter heb ik het laatste type gebruikt. Dus die met de versterkte lagerzitting.
Ik heb de smering aangepast door twee gaten van 14 mm in het distributiehuis te boren.
Ook heb ik de openingen van de druksmering vergroot naar 5 mm.
Vervolgens heb ik een gloednieuwe krukas gemonteerd die met het bronzen drijfstangoog .Uiteraard zijn de hoofdlagers vernieuwd.
Als achterlagerdeksel heb ik een gietijzeren exemplaar gebruikt.
De nokkenas is die van een 50 pk M 8 N motor.
De zuigers zijn nieuwe exemplaren van Aprotech en de cilinders zijn vakkundig gereviseerde exemplaren van Jelle.

Jelle heeft nieuwe kleppen gemonteerd ,nieuwe trouwringen gemonteerd en de voorspanning van de torsie-staven op Tigre specificatie gezet.
De oliepomp is standaard gebleven met wat verbeteringen in het aanzuigtraject.

Natuurlijk is het distributietandwiel van aluminium. Het distributiedeksel is aangepast door een keerring te monteren.

De motor heb is zorgvuldig opgebouwd en alle onderdelen zijn kritisch bekeken en waar nodig gewogen.
Als motorolie gebruik ik Penrite HPR 50 met een viscositeit van 40W70.
Ik heb de motor proef laten lopen en dankzij alle nieuwe componenten was de motor bladstil.
Ook de relatief lage compressie van 1:7.8 zorgt voor een rustige loop.
Daarna heb ik de motor ingebouwd en heb ik Rob een proefrit aangeboden.
Die was in de zevende hemel !
De motor was nieuw dus hoge toerentallen hebben we vermeden.
In het vlakke Brabantse land liep de auto prima en

ik heb dankzij deze proefritten de Dyna X als rijdersauto leren waarderen.
Wat een fijne auto! Rob heeft de auto opgehaald en hij heeft eerst 1000 kilometer gereden om de auto in te rijden.
Toen de euforie verdwenen was meende Rob dat de motor vermogen tekort kwam.
Dus na een maand ben ik op uitnodiging van Rob naar het zuid Limburgse heuvelland gegaan. Rob toonde zich een waar gastheer.
Waarvoor nog hartelijk dank!! Ik heb daar de motorolie ververst, de kleppen gesteld en de ontsteking gecontroleerd.
Ook moest de diagnose gesteld worden waarom de Dyna wel snel was op het vlakke maar moeite had met de heuvels.
We hebben dankzij een lambdasonde en een testapparaat kunnen constateren dat het luchtfilter verstopt zat.

Toen we deze verwijdert hadden trok de motor als een lier en was Rob verbaasd over de nieuwe eigenschappen van de auto!
Dankzij de aanpassingen aan de motor is het mogelijk geworden om volgas te kunnen blijven rijden.
Dankzij de 50 pk motor is de Dyna veel levendiger geworden en mede door de gereviseerde versnellingsbak van Jelle met 4 gesynchroniseerde versnellingen is het rijden in deze auto een waar genoegen. De relatief lage compressie zorgt voor voldoende vermogen maar zorgt er tevens voor dat de motor niet snel zal worden overbelast.
In de test van de 17 zoals u die kunt lezen op de website van onze club : http://www.panhardclub.nl/de-pl17-1963/ was men destijds van mening dat die 50 pk motor te weinig trekkracht in de lagere toerentallen had.
Of het gewicht van de Dyna X hier alleen voor zorgt weet ik niet maar ik kan me hier niet in vinden!! De motor trekt in elke versnelling en in elk toerental .
En hoe!
Met die nieuwe motor heeft Rob zoals U heeft kunnen lezen in de vorige koerier succesvol de Mille Miglia gereden.
Zonder enig probleem en zonder olieverbruik!
Panhard continue!!
Pierre Peters

Gezocht

In 2015 heb ik mij een Panhard PL 17 b aangeschaft via de veilingsite Catawiki.
De staat waarin de auto verkeerde was niet best; hij reed wel, maar er moest wel het nodige aan gebeuren.
Dus begon ik een restauratie die nog niet klaar is.
Het verleden van mijn Panhard PL 17 b is voor mij een beetje een raadsel. Het is me bekend dat er vier eigenaren vóór mij zijn geweest, en dat er twee handelaren tussen zitten.
De eerste eigenaar had de auto 25 jaar en 9 maanden, de tweede 13 jaar en 2 maanden, de derde 5 jaar en 11 maanden, de vierde 3 jaar en 7 maanden en ik als vijfde

eigenaar heb hem nu vanaf 22-01-2015.
Het kenteken is GM-98-49, en de eerste uitgifte kenteken is 01-10-1964.
De vraag is nu: is er iemand in de club die iets over deze auto of zijn eigenaren weet?
Indien dat zo is zou ik dat graag willen weten omdat ik er nieuwsgierig naar ben.
Vriendelijke groet,
E.J. Bout
T. 0621860514
E. ejbout@planet.nl

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