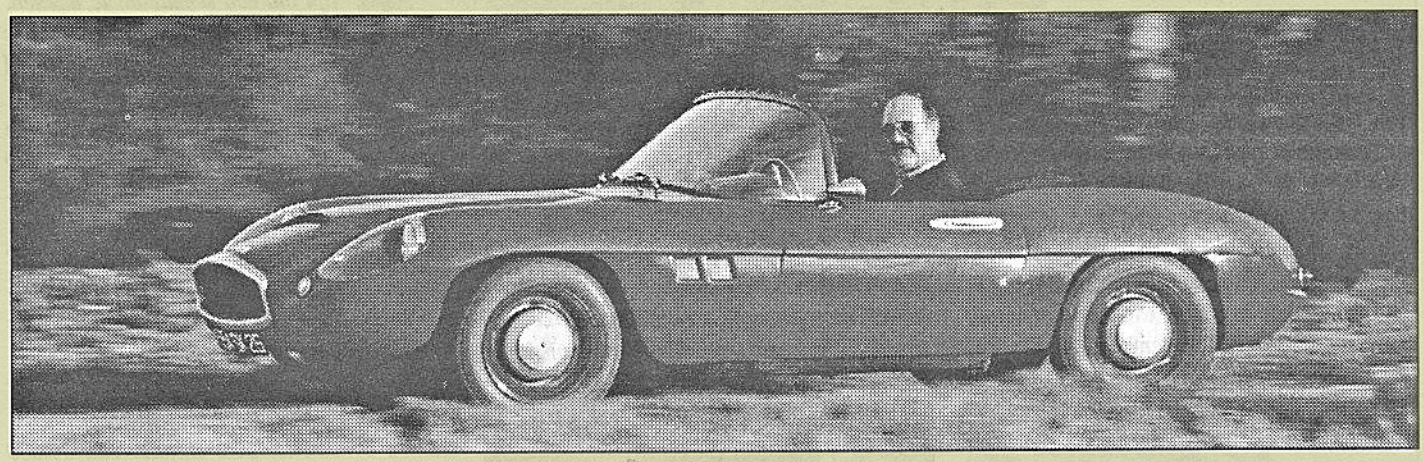
EEN ONBEKENDE VAN DE STRAAT - DE SERA

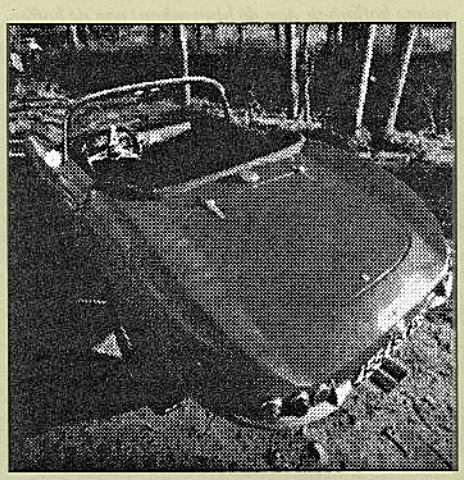
Rétro Passion, mei 2001
tekst en foto's: Daniel Colas / met de waardevolle medewerking van Benoît Pérot. Vertaling: Mike Schellekens



Aan het eind van de jaren '50 was de kleine Dyna Junior al vier jaar niet meer in productie bij de 'oude dame' van de Avenue d'Ivry. Panhard richtte zich vooral op de nieuwe PL 17 en op het militaire gamma. Dientengevolge was er in Frankrijk geen kleine sportieve, goedkope tweezitscabriolet meer. Er viel dus nog een graantje te pikken in dit bijzondere marktsegment. Jacques Durant, een Fransman die gepassioneerd was door mooie auto's, ging aan het werk en presenteerde begin 1960 een cabriolet op basis van de techniek van de PL 17.

De eerste schreden op autogebied waren voor de gebroeders Arbel enkele prototypes van de "Symétric" waarvan zowel het revolutionaire concept (elektrische aandrijving* en symmetrische carrosserie) alsook de financiële perikelen heel wat inkt hebben doen vloeien. Maar intussen had een van de twee broers de smaak van auto's goed te pakken. En de getalenteerde tekenaar Jacques Durant had zijn kunnen laten zien met het ontwerp voor de carrosserie voor een origineel sportwagentje met Renault-motor: de Atla. Hij zou voor Arbel het eerste en tevens laatste model van het nieuwe merk Sera tekenen.
De S.E.R.A. (Société d'Etude et de Réalisations Automobiles) was een kleine, zeer lage cabriolet met een bijzonder pure lijnvoering. Deze auto, waarvan er zo'n twintig stuks zijn gebouwd, is gebaseerd op het mechaniek van de Panhard PL 17. Daar heeft hij dus de motor van (de beroemde Tigre), de versnellingsbak, de voorwielophanging (een beetje aangepast met een andere bevestiging van de schokdempers), de achterwielophanging en tot slot de stuurinrichting en het remsysteem. Het chassis bestaat uit een centrale buis met twee dwarsbalken, en lijkt daarmee erg op dat van de DB's. René Bonnet (de "B" van DB) komt met het verwijt van plagiaat. De bediening van de versnellingsbak met de vrij in lengterichting bevestigt dat de mensen van Sera de DB goed bekeken hebben voordat ze zelf een auto gingen bouwen. Maar het chassis haalt het niet bij het origineel. De stalen ruggegraat is te dun en niet stevig genoeg. Er moest een driehoeksversteviging aan worden toegevoegd. De carrosserie uit een stuk is gemaakt van gelaagd en gewapend polyester. De voorruit komt van de Simca Océane. Hij is ondersteboven gemonteerd, om zo het silhouet van de auto nog lager te krijgen. De achterruit is van de DS 19. En de benzinetank komt van de PL 17.

S.E.R.A. was niet op tijd om zich in te schrijven voor de Parijse Autosalon van oktober 1959. Desondanks wist de Sera, die buiten tentoongesteld stond, enkele klanten te verleiden om een bestelling te plaatsen. En dat is niet zo verbazingwekkend want Jacques Durant had een van de mooiste auto's van dat moment ontworpen.



De ontwerper Jacques Durant heeft een puur en origineel model gemaakt. De achterkant was waarschijnlijk inspiratie voor de Fiat Barchetta van 25 jaar later.

* Er was zelfs sprake van een hybride auto: een Simca Aronde-motor dreef een generator aan die de stroom leverde voor de elektromotoren in alle vier de wielen (MS)

JACQUES DURANT: EEN CARRIÈRE MET KLEINE MERKEN

Jacques Durant had met de Atla zijn ontwerptalent getoond. En dat talent heeft hij kortweg op een briljante manier bevestigd met de SERA. Toch was zijn carrière hiermee nog niet teneinde. Er volgde nog samen met Raymond Gaillard de Arista, ook met Panhard-motor. En vervolgens zien we hem bij SOVAM die een kleine voorwielaandrijver bouwde met Renault-mechaniek.
Sportiever werd de Berlinette Jidé (voor JD, Jacques Durant) die door hem werd gerealiseerd, met gebruik van een centraal geplaatste Renault-motor. De Jidé werd voortgezet onder de naam Scora.

Niemand bleef onverschillig bij deze pure en originele vormgeving. Bovendien was het vaste dak dat afneembaar was en in de koffer kon worden opgeborgen, een echte noviteit. Het was een eenvoudigere en elegantere oplossing dan de traditionele kap.

De fabriek van S.E.R.A. aan de Avenue de la Porte de Villiers in Parijs produceert 13 auto's: 12 met Panhard-techniek en een met een driecilinder tweetakt DKW-motor. Eind 1960 verhuist de firma naar Bordeaux, maar er is geen geld meer om de productie op dezelfde voet voort te zetten. Het personeel zet nog 5 auto's in elkaar met de overgebleven voorraad onderdelen. Sera is inmiddels het Pantheon van de talrijke kleine Franse automerken binnengetreden. En dat is jammer want deze mooie en pittige cabriolet zou een geheel andere carrière verdiend hebben.

De Sera is ontegenzeggelijk een van de mooiste van de vele auto's die in de jaren '60 door kleine constructeurs met het mechaniek van Panhard of Renault werden gemaakt.

DE SERA VAN ROGER ESPIARD

Roger Espiard was 25 jaar geleden de oprichter van de Ecurie Mistral, een van de meest dynamische renstallen voor oude auto's in het Rhônedal. Onze man heeft uiteraard een echte passie voor oude auto's, die hij al sinds het begin van de jaren '60 verzamelt. Nadat hij zo'n twintig verschillende auto's had, heeft Roger om persoonlijke redenen zijn collectie moeten schiften en onder andere afstand moeten nemen van zijn 4CV Brissoneau en zijn Matra "JET". Maar tegenwoordig heeft hij nog steeds een Rosengart Super Traction, verscheidene Panhards waaronder een Dyna X Break en een PL 17 cabriolet en, natuurlijk, een van de uiterst zeldzame rijdende Sera's ter wereld.

"Ik heb mijn Sera in 1983 gevonden. Hij was in rijdende en redelijk goede staat. De teller stond op iets meer dan 30.000 originele kilometers. Ik heb de motor en de bak, evenals het remsysteem gereviseerd. Aan de carrosserie heb ik niet veel hoeven doen - bij dit soort koetswerken is het òf in orde, òf het moet vervangen worden! Het is natuurlijk altijd mogelijk om een scheur bij te werken, maar dat blijf je altijd zien en is nooit erg mooi. De auto als geheel is erg makkelijk te onderhouden... voor wie weet om te gaan met een Panhard. De echte problemen die bij een Sera op kunnen duiken, zitten in de specifieke onderdelen. Als bijvoorbeeld de voorruit breekt, moet er welhaast een wonder gebeuren om een nieuwe te vinden. Ook zou een aanrijding catastrofaal zijn, want er zijn nergens meer losse onderdelen te vinden. Op dit moment zoek ik andere Sera-eigenaren. Samen zouden we voor minder dan 20.000 francs een nieuwe mal voor de koets kunnen laten maken. Zo zou het na een ongeluk geen probleem meer zijn om nieuwe carrosserieonderdelen te vinden."

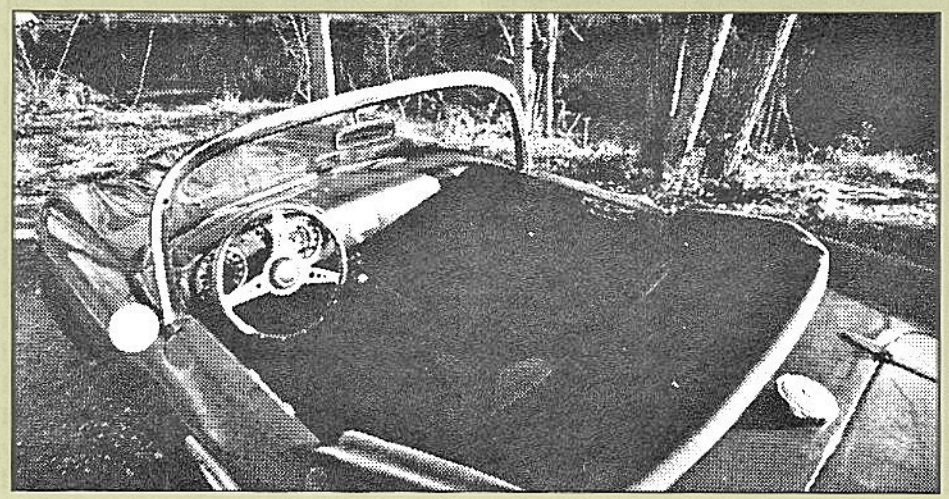
De beroemde "Flat-Twin" van Panhard zit, zoals het hoort, heel ver naar voren. Hoewel de stoelen niet verstelbaar zijn is het dashboard daarentegen zeer compleet en perfect ingedeeld.
Ondanks zijn kleine afmetingen biedt de Sera een ruime kofferbak. Aan de binnenkant van de kofferklep is het "weefsel" van het gelaagde polyester goed te zien.

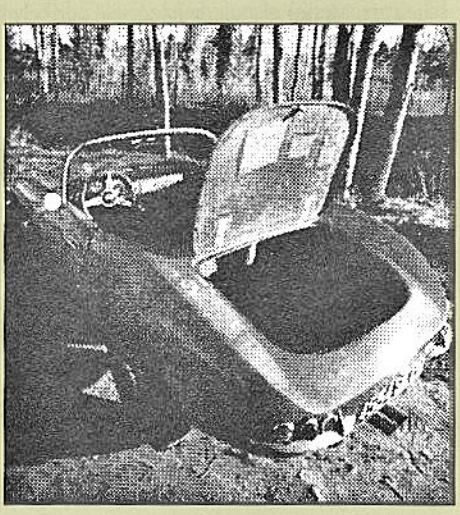
RIJDEN MET DE SERA

Omdat het ontwerp al bijna veertig jaar oud is, voldoet het niet echt aan moderne wegliggingscriteria. Toch heeft deze auto iets moderns. Zo doet de lijnvoering denken aan een... verkleinde BMW M3, of aan bepaalde Japanse spiders die in het bijzonder bij dames erg in trek zijn.

De instap is gemakkelijk, maar de vaste stoel heeft absoluut geen comfort en het driespaaksstuurwiel lijkt nogal dun voor een bestuurder die aan moderne auto's gewend is. Het starten van de tweecilinder Panhard gaat heel erg klassiek.

Het zeer bijzondere geluid verklapt onmiddellijk zijn herkomst. Het is dan ook sterk aan te beve-





RONDOM DE FOLDER

Omdat ze wilden profiteren van het goede imago van het merk van de Avenue d'Ivry bij sportwagenconstructeurs, stond er op de folder SERA (in grote letters) en Panhard (in kleine). Bij Panhard waren ze wel gewend om hun naam te zien in associatie met talloze kleine constructeurs, en ze lieten dit ook toe. Tot volgend incident: Een jonge journalist van het tijdschrift "L'Automobile" (tegenwoordig "L'Automobile Magazine") die geïnteresseerd was in Panhard en in kleine merken, telefoneert met de commercieel verantwoordelijke van S.E.R.A. die hem vertelt dat de Sera via de Panhard-dealers geleverd zal worden. De jonge journalist had nog niet geleerd om achterdochtig te zijn bij de verantwoordelijken van constructeurs (en vooral de commerciële!) en in goed vertrouwen hij publiceerde de informatie. Hierop kwam een felle reactie van de Avenue d'Ivry waar men wel had geleerd om de kleine constructeurs te wantrouwen, zelfs DB, de jarenlange partner die vaak erg langzaam was met het betalen van hun rekeningen! De verantwoordelijken van Panhard eisten een rectificatie van de folder, vanwaar de stempel "moteur" boven het Panhard-logo.

Er zijn verzamelaars die zowel de eerste folder als de gecorrigeerde versie hebben.

De Sera is een van de eerste auto's met een hard afneembaar dak dat in de koffer opgeborgen kan worden. Bij latere modellen was het dak in twee delen.

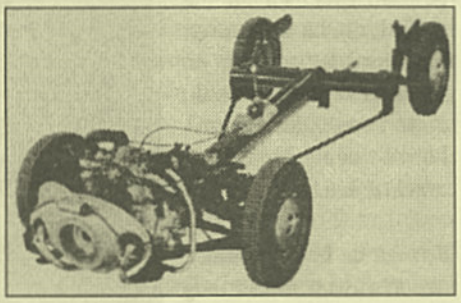
len om de motor enkele minuten op temperatuur te laten komen voordat je ermee de weg opgaat, als je het mechaniek wilt sparen. De Sera geeft meteen een gevoel van nervositeit, een gevoel dat bevestigd wordt zodra je op platte, bochtige weggetjes komt, en zelfs ook bij het klimmen.

De kleine cabriolet van Jacques Durant blijft op de rechte weg volkomen onder controle tot zo'n 140 km/u. Daarboven is de koersvastheid niet zijn sterke punt en heeft de auto neiging tot slingeren. Is dat te wijten aan het vedergewicht (580 kg leeg) of aan het niet echt sterk genoeg zijn van het chassis? - De tweede verklaring lijkt de meest waarschijnlijke. Maar in ruime bochten behoudt de Sera tot zo'n 100/110 km/u een voorbeeldige wegligging. Zijn gedrag is dus over het algemeen erg positief, temeer waar hij voorzien is van uitstekende remmen.

EEN TEVREDEN LIEFHEBBER

Voor mij, vertelt Rogier Espiard,*is de Sera een formidabele klassieker. Hij is heel erg zuinig met een verbruik van ongeveer 6 liter op 100 km. Zijn onderhoud is gemakkelijk en goedkoop vanwege het mechaniek van de PL 17. Hij is heel erg origineel en heeft ook relatief hoge prestaties. Je kunt er grote reizen mee te maken zonder bijzonder vermoeiend te raken. De kofferbak is zelfs verbazingwekkend groot voor een auto van dit formaat.*

Er is veel plaats voor de bagage, temeer daar het reservewiel onder de motorkap is opgeborgen. Het is ontegenzeggelijk een moderne auto. Het valt zonder meer te betreuren dat zijn ontwerper niet de middelen heeft gehad om zijn product verder te ontwikkelen, want de Sera zou volgens mij de kleine, economische Franse cabriolet hebben kunnen en moeten zijn die wij jongeren... uit de jaren '60 zo graag hadden willen hebben. Maar je kunt de geschiedenis niet herschrijven, en dat is maar goed ook."



Het ontbreken van de "snor" opzij van de grill doet vermoeden dat het hier wellicht een van de 5 exemplaren betreft die in Bordeaux zijn geassembleerd. Rechts is een Panhard-remtrommel van geribbeld aluminium te zien.

TECHNISCHE GEGEVENS SERA PRODUCTIEJAAR: 1960

AANDRIJVING
Motor: 2 cilinder boxer; 848 cc
Boring x slag: 85 x 75 mm
Krukas en drijfstangen op rollagers
Distributie: centrale nokkenas; kopkleppen met torsiestaafveren
Koeling: door turbine geforceerde lucht
Ontsteking: accu, bobine en verdeler, 12 volt
Vermogen (SAE): 42 pk bij 5000 tpm

OVERBRENGING
Voorwielaandrijving
Koppeling: enkelvoudige droge plaat
Versnellingsbak: mechanisch met vier gesynchroniseerde versnellingen (vierde is overdrive)

CHASSIS / VERING / STUURINRICHTING / REMMEN
SERA-chassis met stalen buisvormige centrale ruggegraat. Achteras van Panhard
Vering: 4 onafhankelijke wielen
Voor: dwarse bladveren (Panhard), hydraulische schokbrekers
Achter: torsiestaven, hydraulische schokbrekers
Stuurinrichting: Tandheugel (Panhard)
Remmen: Hydraulisch bediende trommels op alle vier wielen (Panhard). Handrem op de voorwielen

GEWICHT / MATEN / PRESTATIES
Totaal leeggewicht: 580 kg
Wielbasis: 2,25 m
Lengte x breedte: 3,94 x 1,55 m
Hoogte: 1,116 m
Spoorbreedte voor / achter: 1,3 / 1,3 m
Bandenmaat: 145 x 380
Tankinhoud: 42 l
Topsnelheid: 145 / 160 km/u
Verbruik: 6,4 l op 100 km
Fiscaal vermogen: 5 CV