# Lame de Rasoir

**INLEIDING**

Ja, ook deze zomer was ik weer in het Beloofde Land, met m'n 1952 Traction Avant en '59-er vouwwagentje Va Gé (van Geest, uit Uutreg), eerst naar de Allier en vervolgens door naar de Bourgogne, weer bij Nolay, om de jaarlijkse pic-nic, annex wijnproeverij, annex barbecue mee te maken. En kocht ik ook weer wat magazientjes, waaronder de Citroscopie (met als onderschrift 100 % Citroën-Panhard). Het Panhard-artikel ging over "het Scheermes" (Razor-blade), een Engelse bijnaam voor de superslanke recordwagen, waar ook een artikel over stond in Koerier 161 (Raadsel van Henk) en Koerier 162 (Panhard's 1926 La Lame de Rasoir en Het Scheermes in model).
Van dit Citroscopie-artikel volgt hier de vertaling/bewerking.

## Bewijs door Records (deel 1)

***In de twee artikelen, voorafgaande aan dit stuk (en die ik helaas niet in mijn bezit heb (Boyo), maar die we graag van een welbezitter ter inzage ontvangen (OttHW)) hebben we het gehad over de verpletterende superioriteit van Panhard tijdens de eerste automobielwedstrijden.***
***Eerst die van stad naar stad (wat in feite levensgevaarlijke wedstrijden op de openbare weg waren, maar wie maalde daarom in een nog altijd behoorlijk feodaal Frankrijk – OttHW) en waar nogal wat slachtoffers vielen (Marcel Renault, ja, de broer van, dodelijk beklemd in een greppel onder/naast z'n race-auto met alleen maar achterwielremmetjes, om nog maar te zwijgen over de toeschouwers en de vele, vele medeweggebruikers, zoals al die boerenkarren). En vergeet niet die spijkers, die uit al die hoeven gestampt werden.***
***Daarna de deelname aan diverse grotere wedstrijden.***
***En vervolgens het afzien van de grotere wedstrijden, zoals de Grote Landenprijzen.***
***De koers lijkt gelopen, maar de "Doyenne" der merken zal zich in het komende decennium toeleggen op de record-jacht.***

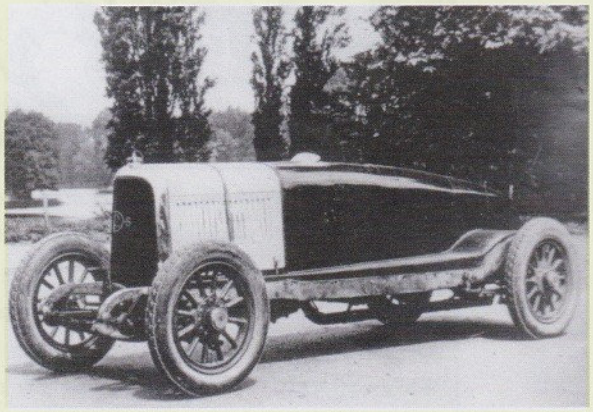
De aanvankelijke racesuccessen werden in feite gedragen door Émile Levassor. Hij had een passie voor techniek en wedstrijden. Maar hij overleed in 1896 aan de gevolgen van zijn ongeval in de race Parijs-Marseille-Parijs. Dientengevolge besliste de fabriek uit de racerij te stappen, hoewel er best kansen lagen om het succes voort te zetten tegen de alsmaar sterker wordende concurrentie (Renault, Mors, Richard-Brassier, Darracq, Mercedes, Fiat etc.
Levassor wordt op het vlak van techniek en organisatie op briljante wijze opgevolgd door commandant Arthur Krebs, die de deelname aan de grote races opschortte, maar wel toestond dat de fabriek enkele privé-rijders ondersteunde.

### Einde van een suprematie

Vanaf 1903 slagen ze er nog maar ternauwernood in om de concurrentie af te weren, en het echec van Panhard in de Grand Prix van Dieppe in 1908 betekent het eind van de wedstrijdsport voor de firma van de Avenue d'Ivry.
De ingenieurs, de coureurs en het publiek betreurden deze terugtrekking, die een eind maakte aan een schitterende zegetocht, ten zeerste. Toentertijd had de firma nog het potentieel om te winnen, maar de keuze voor de schuivenmotor zou op de lange termijn aan die potentie een eind maken. In 1909 koos Panhard voor de Knight-motor, in Frankrijk gevolgd door Voisin en Peugeot (heel even!), in Engeland door Willys en in België door Minerva. De reden was dat de kleppen in motoren een zwak punt waren. Je moest ze vaak slijpen, en de zijkleppen zorgden voor een slechtere vorm van de verbrandingskamer.
De kleploze schuivenmotor had hier geen last van, maar die kon geen hoge toerentallen aan, en was dus op de duur kansloos tegen de Bugatti's en aanverwanten met hun hoogtoerige kopklepmotoren met bovenliggende nokkenassen.
Omdat de belangstelling van de andere merken voor de kleploze motor marginaal bleek wilde Panhard de aandacht trekken om haar keuze voor dit type motor te rechtvaardigen. De ingenieurs van de Av. D'Ivry kwamen op het lumineuze idee om dit te verwezenlijken middels snelheidsrecords. Die discipline vereist namelijk motoren met veel power op een constant toerental, en dat heeft Panhard. Bovendien zijn snelheidsrecords op dat moment in de mode.

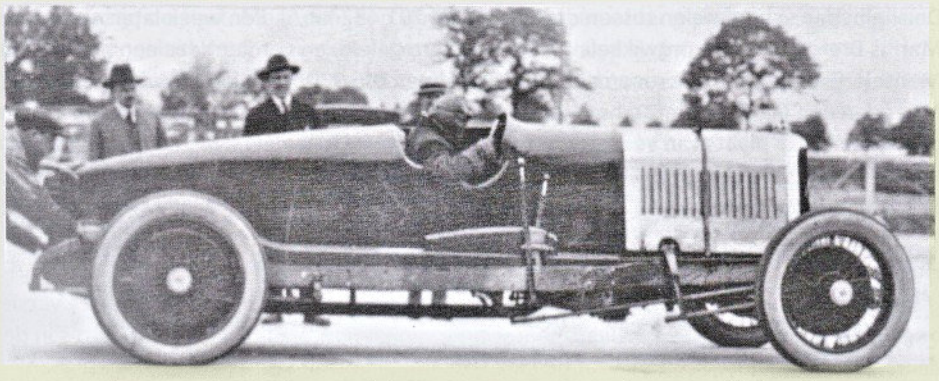
### Het Grote Tijdperk van de Records

Tussen 1925 en 1935 wagen talloze merken hun kansen op snelheidsgebied, in Frankrijk vooral op het circuit van Monthléry (een kombaan met spectaculair omhooglopende bochten, zodat je een eind uit de bocht kan vliegen – BT). Citroën was er, met recordritten van een hele serie Rosalie's, Hotchkiss (Frans merk, ondanks de Engelse naam), Renault met zijn 40 CV, Voisin, Austin (Engels merk ondanks de Franse naam).
Allen schreven er hun namen in de automobiele historie in een menigte van categorieën – per kilometer, per mijl, per uur, de duur, de afstand, de topsnelheid, de cilinderinhoud – en er is dus een regen aan records te behalen of terug te halen.
Ingenieur en eigenaar van een krant, Alexander Lamblin, had het dus juist gezien toen hij in 1924 en '25 Monthléry liet bouwen. Nauwelijks gereed werd de baan al druk gebruikt voor aanvallen op alle mogelijke records. In mei '25 verovert een Renault 40 CV het record voor snelheid en afstand gedurende 24 uur met 3384 km, een gemiddelde van 141 km/u.



**In 1925 vestigt Marius Breton records met deze 20 Sport 4-cilinder die chassis, kap en motor ontleent aan het seriemodel en nog geen remmen voor bevat**

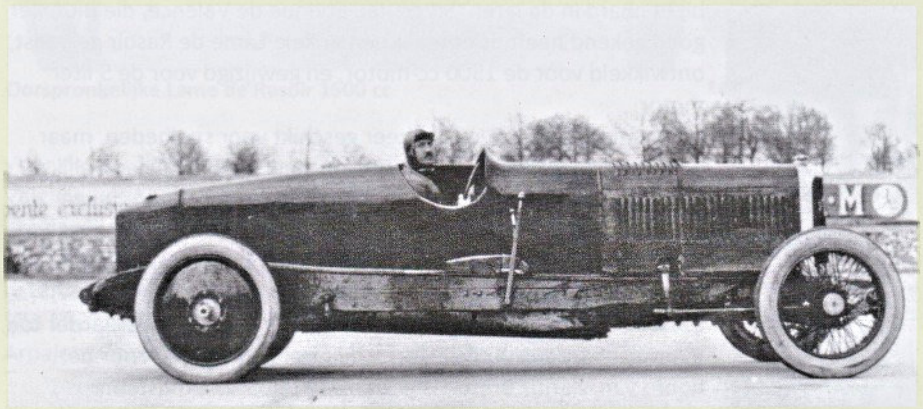
In september van hetzelfde jaar verplettert een 18 CV Voisin de internationale records van de 500, 1000, 1500 en 2000 km, evenals het wereldrecord voor 6 uur, met een gemiddelde van 161 km/u. Die Voisin was natuurlijk een stuk lichter gebouwd dan die enorme Renault.
Een maand later gaat een Rolland-Pilain met het wereldrecord voor 2 liter-motoren aan de haal.
Deze recordkoorts laat Panhard niet onberoerd. De Deken der merken (niet die beddebedekking, maar die oude wijze katholieke dignitaris, le Doyen) ontketent een moesson aan records, en, heel eigenaardig en onverwacht, hebben de modellen die gebaseerd zijn op de bestaande productiemodellen hierbij meer geluk dan die welke speciaal voor de prestatie werden ontwikkeld.



**De wagen die Breton in 1926 bestuurde bezat 4 enorme trommelremmen die hem in staat stelden ook mee te doen met de wedstrijden van de 1 km met vliegende start.**

## De 20 CV Sport – een ideale basis

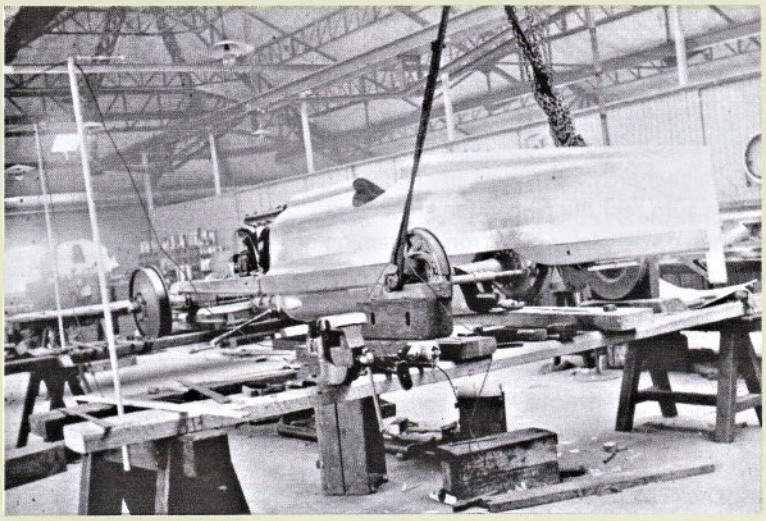
Sinds hun debuut in de jaren '20 is de 20 CV het uithangbord van Panhard, gewoonlijk 20 Sport genoemd. De grote 4-cilinder schuivenmotor (boring 105 mm, slag 140 mm, 4850 cc, twee carburateurs) staat als krachtig en robuust bekend. Het chassis van deze X49 is relatief licht (1400 kg), vandaar het idee om er een slanke, zeer lichte carrosserie op te zetten.
In juni 1925 presenteert een 20 Sport zich bescheiden op Monthléry. Achter de serieproductie-motorkap komt een gestroomlijnd zitgedeelte en de lichte, smalle achterkant van acaciahout (licht dus) die met koperen nagels geklonken is. Aan het stuur zit een sympathieke snordrager, ir. Marius Breton, afgestudeerd aan de Technische Hogeschool en bij Panhard "chef du service mise au point", wat we tegenwoordig directeur R&D zouden noemen. Het is nog het tijdperk waarin de ingenieurs, net als Levassor, zelf de handen uit de mouwen steken en hun eigen creaties besturen.



**1926: Ortmans doet de eerste testritten met een 35 CV 8 cilinder-wagen. Hij rijdt 100 km met een gemiddelde van meer dan 201 km/u**

## De moedige Marius Breton opent het bal

De allereerste rit van de 20 Speciale heeft al meteen succes. Breton vestigt 4 wereldrecords ( 50 km, 50 mijl, 100 km en het uurrecord in de categorie 3 tot 5 liter-motoren). Jammer genoeg ontgaat hem het absolute werelduurrecord hem net door een klapband (een heel slecht voorteken!). Nu haalt hij 168,900 km/u gemiddeld, met een ronde erbij van meer dan 190 km/u, terwijl het record van Parry Thomas, met een Leyland-Thomas, op 175,564 km/u ligt.
Heeft het succes van Breton iets losgemaakt? Ene meneer Ortmans, in het bezit van een 20 Sport waarmee hij interessante resultaten heeft behaald (een privé-renner, zogezegd), krijgt toestemming om een poging te wagen met een gewijzigde auto – metalen spaakwielen in plaats van de houten wielen van Breton, en remmen voor – waarmee hij een maand na de ingenieur diens records aan flarden rijdt: de 100 km legt hij 5 min 1 sec sneller af, met een gemiddelde van 216,823 km/u , en hij tilt het uurrecord naar 185,773 km.



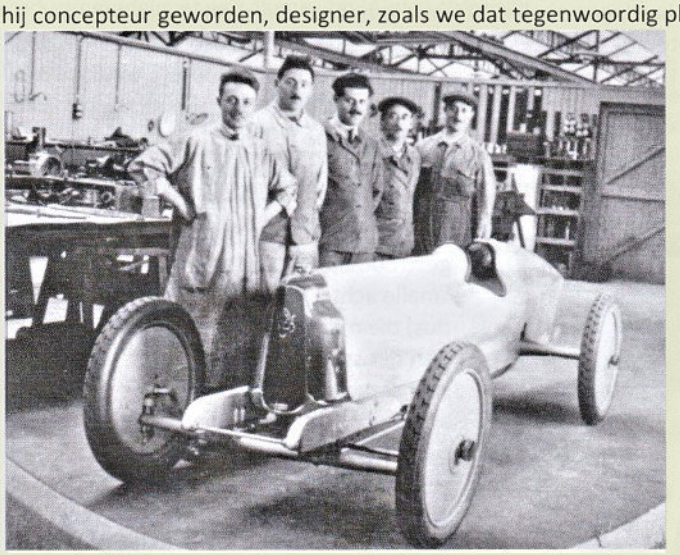
**De "Lame de Rasoir" 20 CV in aanbouw op de avenue d'Ivry**

Bij Panhard weet men heel goed dat records er zijn om gebroken te worden, en dat de concurrentie erop loert om hen te verslaan. Men gaat daar nu twee richtingen uit: de bestaande basis van productiemodellen voorzien van een 35 CV 8-cilinder lijnmotor van 6350 cc, en speciale recordwagens ontwikkelen. Als eerste wordt een serie-chassis verlengd en voorzien van een 8-cilinder waarvan de inhoud vergroot is tot 7938 cc. Op 9 maart 1926 gaat Ortmans met de 35 CV de baan op, aanvankelijk met dubbele achterwielen

omdat men bang is voor bandenpech bij dit soort vermogens. Maar deze constructie lijkt de wagen trager te maken, zodat hij uiteindelijk met 4 gewone wielen de records voor de 50 km, 50 mijl, 100 km en 100 mijl breekt.
De snelheden schommelen tussen de 193,507 en 201,482 km/u. Een week later zet hij het uurrecord op 193,507 km.
Marius Breton heeft de ontwikkeling van deze auto geleid, en verdient dus een deel van de lauweren. Hij gaat naar het ovaal van Monthléry en herovert de records op de 50 km (met 206,970 km/u gemiddeld) en 50 mijl (met 208,665 km/u gemiddeld).
Meer dan een jaar laat Breton het stuur aan Ortmans over om zich toe te leggen op de ontwikkeling van speciale recordwagens voor pure snelheid in plaats van verbeterde seriemodellen. De ingenieurs van de av. d'Ivry kennen weliswaar niet alle wetten van de aerodynamica, maar de belangrijkste passen ze wel toe: de luchtweerstand verminderen door de voornaamste bijdrage daaraan, het frontaal oppervlak, zo klein mogelijk te maken.

## Het Scheermes – een geducht wapen

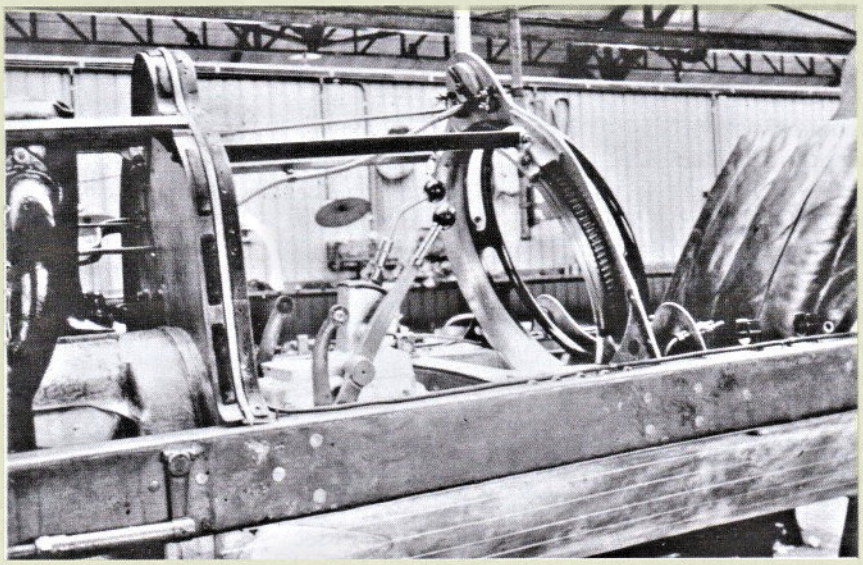
Uit dit gedurfde concept worden twee wagens geboren (of moeten we zeggen twee versies van dezelfde auto?) die buitengewoon origineel zijn, maar waar we helaas maar weinig van weten. We moeten op de foto's in de archieven afgaan, en de interpretatie daarvan kan tot fouten leiden. Wat de auto (of auto's) betreft, die zijn in rook opgegaan.
Het klassieke chassis is voorzien van een spilvormige aluminium carrosserie die op zijn breedste punt nog geen 55 cm meet en als het ware om het lichaam van de tengere coureur Breton gegoten zit. Voor het eerst ligt de bestuurder naar achteren, om de carrosseriehoogte terug te kunnen brengen. De slankheid van het ontwerp levert hem de bijnaam "Lame de Rasoir", ofwel Scheermes, op. Dit geduchte wapen is het allereerste volledige ontwerp van Louis Bionnier. Van tekenaar op de ontwerpafdeling is hij concepteur geworden, designer, zoals we dat tegenwoordig plegen te noemen, en dat zal hij 40 jaar blijven.



**Onder leiding van Marius Breton creëerden de Panhard-ingenieurs een voertuig speciaal voor records, met een 4 cilinder schuivenmotor van 1500 cc**

Volgens de man die verantwoordelijk was voor de communicatie bij Panhard in de jaren '50 en '60, Étienne de Valence, die Bionnier goed gekend heeft, is er maar één enkele Lame de Rasoir geweest, ontwikkeld voor de 1500 cc-motor, en gewijzigd voor de 5 liter motor.
De positie van de coureur is zeer geschikt voor snelheden, maar uiterst oncomfortabel. Naar achteren liggend kan hij nauwelijks voor zich uit kijken (eerder links en rechts opzij langs de lange motorkap. Zijn benen steken door het stuur heen, want er is geen stuuras. Het stuur bedient een tandwiel dat achter en parallel aan het stuurrad ligt, en zo wordt er gestuurd (Panhardpatent 267,1). Eerst heeft dat stuurwiel een stand hellend naar de bestuurder toe, maar dat is geen succes. Daarna helt het naar voren. Voor het hoofd van Marius Breton is er een verstelbare hoofdsteun. Versnellingspook en handrem zitten tussen zijn benen.
De 1500 cc schuivenmotor levert bij 4500 toeren (de recordwagens konden meer toeren aan) 70 pk, en de topsnelheid wordt geschat op 200 km/u (en dat met die ultra-dunne bandjes; je moet maar lef hebben – BT).

Op de Salon van Parijs is de auto een sensatie, met z'n extreme vormgeving in gepolijst aluminium, en op een meeting in Engeland krijgt de auto zijn bijnaam.
Voor minder luchtweerstand en minder kilo's had de auto zeer dunne banden en geen remmen op de wielen. Een trommelrem op de transmissie moest dit voor autohistorici nog altijd met een mysterieus waas omgeven voertuig tot stilstand brengen.

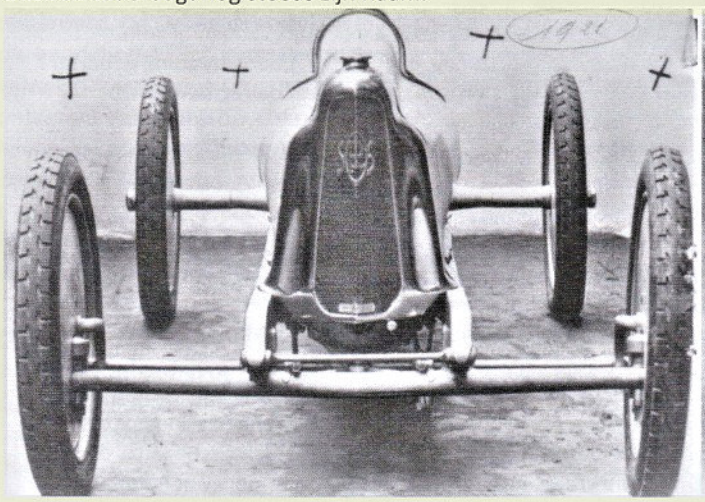


**Het stuurwiel hellend naar de bestuurder toe voldeed niet. Op verzoek van Breton helde het in de 20 CV-versie naar de andere kant**

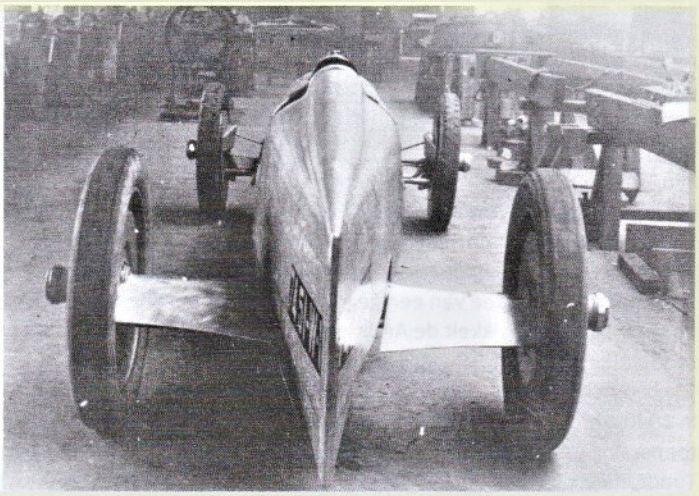
## Kort succes en drama

Meer dan zich te wijden aan snelheidsrecords voor één cilinderklasse, gaat men achter de absolute records aan. Daarom wordt ons scheermes steeds groter. Het chassis wordt langer, de assen breder, de wielen zwaarder en met remmen.
De kleine 1500 cc motor wordt in de hoek gezet; er komt een 4-cilinder van de 20 CV belastingklasse in, met een boring van 112 mm ipv 105 mm, zodat de inhoud naar 5516 cc stijgt. De achteras krijgt vinnen (als een vliegtuigvleugel). In de wetenschap dat een race-ovaal door de middelpuntvliedende krachten de auto extra gewicht (en dus extra rolweerstand) bezorgt schat men de snelheid in rechte lijn op 240 km/u. Marius Breton heeft het stuurwiel de andere kant op laten hellen om meer controle te hebben.

Op 2 oktober 1926 vestigt hij op Monthléry een moesson aan records: 5 km (224,004 km/u); 5 mijl (223,045 km/u); 10 km (222,924 km/u). Het succes duurt maar kort; een Engelse auto verovert deze records alweer snel terug.
Enkele dagen later verschijnt Breton alweer moedig aan de start. Maar dan: een klapband, spontaan of tengevolge van wrijving van de band tegen de houten boarding van de baan? De ongelukkige coureur knalt van de baan af en is op slag dood.
De gemeenteraad van Issy-les-Moulineaux, een voorstad van Parijs, geeft op 30 november 1930 zijn naam aan een straat als eerbetoon aan een persoon "gestorven voor de vooruitgang van de automobiel".
Deze straat draagt nog steeds zijn naam.

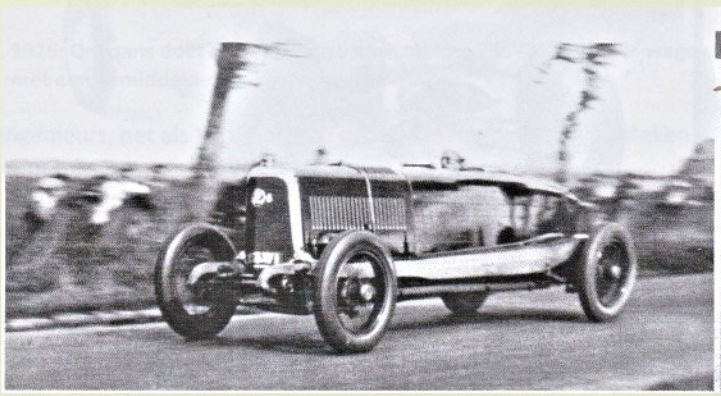


**Oorspronkelijke Lame de Rasoir 1500 cc**

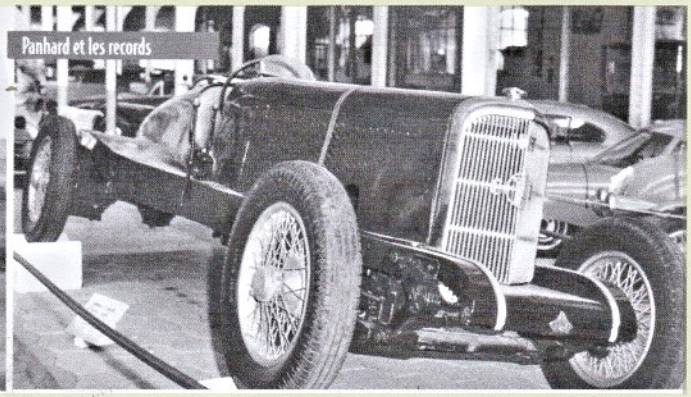


**Lame de Rasoir 20 CV: iets dikkere banden; achteras met vleugels**

Voor de Av. d'Ivry, en voor Louis Bionier, is de schok enorm.Men scheidt er zelfs enige tijd mee uit, met die records. Etienne de Valence herinnert zich: toen we dit drama een keer wilden bespreken zei Bionier alleen maar "laten we het ergens anders over hebben".
En of er twee (zoals men vaak geschreven heeft) of één scheermes was – het duurt in ieder geval 4 jaar voordat Panhard de recordjacht weer oppikt.
Van 1927 tot 1933 zie je Panhards vooral op races over 1 km met vliegende start: Sven du Rietz op ijs in Zweden, Michel Doré in Arpajon, Oostende, Lisieux en St-Lô, Eyston op Brooklands, enz.



**24 augustus 1930. Michel Doré rijdt met zijn 35 CV 223 km/u en gebruikt slechts 30 l op 100 km**




**De 35 CV van Eyston, die het einde van Panhard's recordjacht in 1934 markeert**

Hoe bewonderenswaardig de prestaties ook mogen zijn (222,843 km/u met een 35 CV), het zijn geen officieel erkende wereldrecords.

In ons volgende artikel (nou ja, dat hebben Henk en ik (nog) niet – ik vertaal alleen maar wat er in het artikel staat – BT) zal het gaan over die 35 CV van Eyston.

Benoît Pérot in PANHARDSCOPIE
Vertaling: Bojo Teulings
Bewerking: Henk Ottevangers