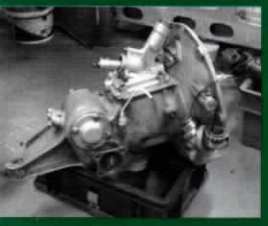
panhard Koerier

NUMMER 136, JANUARI 2002



IN DIT NUMMER:

- EEN PANHARD-HERFST
- HET VERHAAL GAAT VERDER
- 10E "TOUR AUTO 2001"
- CHANGEMENTS D'INITIATIVES
- WAT EEN BAK
- PANHARD TECHNIEK
- ASSORTI
- ANNONCES
- LEDENLIJST

UITGAVE VAN DE PANHARD AUTOMOBIELCLUB NEDERLAND

Wij verzekeren alle typen Panhard!

FA. G. van 't Zand

Burgwal 106
Kampen
tel.: 038-3316666
bank: 631800999
giro: 843689

COLOFON

voorzitter
dennis boon, krijgertje 41
5683 LC best, 0499-39 74 14

secretaris
co giezen, steenstraat 10,
3572 SX utrecht, 030-273 09 10

penningmeester
frans van oosten, molenpad 4
8097 PH oosterwolde, 0525-621264

clubmagazijn
wim boers, st janstraat 53,
5507 NB veldhoven, 040-2052676
bellen: ma t/m vrij 19.30 - 22.00 uur
za en zo 10.00 - 22.00 uur

erelid
andré broedelet, kees de waard-wagner, joannes collette

redactie
peter van eeden, gertjan ham, frank keuls, jaap margry, frank van nieuwkerk, gerbert roggekamp

redactieadres
jaap margry, engelsbergenstraat 26
5616 jc eindhoven, 040-2552645
jamargry@wordonline.nl

ontwerp binnenwerk en omslag
gerbert roggekamp

druk
maras, middelbeers

jaarkontributie Hfl 80, postgiro 48.77.908.
De Panhard Koerier is een uitgave van de Panhard Automobielclub Nederland, opgericht september 1968 en goedgekeurd bij koninklijk besluit 19 maart 1976.
Aangesloten bij de Fehac.

REDACTIE

VAN DE REDACTIE

Welkom, beste Panhardisten, in onze Kerstkoerier 2001, of Oudejaarskoerier zo u wilt. En welkom in de Sleuteltijd. Want in de Winter sleutelen wij. Alleen de echte PL-junks en degenen met een verzinkte onderkant of met een vrachtwagen rijden in de winter door. Aarzelt niet, neemt uw geliefde object uiteen, koester ieder onderdeel en prepareer haar voor een stralend voorjaar zonder mankementen of wegenwacht. Giet haar vol verse olie. Voorzie haar sproeiers van de juiste vloeistof voor een prachtig gezichtsveld. Masseer haar welvingen met Commandant. En druk straks, in het voorjaar, het gaspedaal weer helemaal in.

Zo vordert onze Dreux-mobiel met rasse schreden en dat zal met veel andere restauratie-objecten niet anders zijn. Op de voorjaarsrit verwachten we in ieder geval een heleboel voltooide restauraties.

Het Koerierjaar vertoonde opvallende gelijkenis met 2000, toen er ook in het najaar twee Koeriers vlak na elkaar verschenen. En een Kalender. Kennelijk is dat een vast patroon als we niet tijdig tegensturen. Ondanks de door de ALV ruimhartig ter beschikking gestelde middelen slaagden we er nog niet in, om een kleurenpagina toe te voegen, net zo min als de in het vooruitzicht gestelde Peter Breed-advertentie en een betere papierkwaliteit. Dat wil niet zeggen dat we er niet mee bezig waren, maar met zo'n loeiende economie was het soms lastig, er een hobby bij te hebben. De economie mag van mij door blijven loeien hoor; als we straks alleen nog maar kunnen hobbyen is de lol er snel af. Maar sommige zaken hebben dan wat meer tijd nodig. De laatste Koerier was redelijk perfect - chapeau Gerbert - en het naamloze stukje over de Dyna was natuurlijk van Mike Schellekens.

Wij blijven openstaan voor versterking. Ook kandidaten voor het hoofdredacteurschap ofwel het redactie-adres-houderschap zijn welkom. Ikzelf zou graag wat meer tijd besteden aan het rijdbaar houden van de vloot (unleased fleet-ownership is ook niet alles...) en aan het rijden in de 24 en de Rene Bonnet, mij meer beperken tot de kernactiviteiten zogezegd. En stukjes schrijven. Het kost u een paar avonden per jaar en wat meer telefoontjes; met e-mail is het allemaal nog gemakkelijker geworden. Grijp uw kans om een carriere in de automobielpers te starten, en dat nog wel op de leukste manier die er is. Een redactiebijeenkomst is gewoon een heerlijk avondje uit. Schrijftalent is niet absoluut noodzakelijk, dat doen de leden wel, zo heeft u kunnen zien. De bevriende bladen worden u toegestuurd zoals Flattwin, Panoramique, Panhard Magazine en l'Aerodyne, waaruit ook kan worden geput. En het archief krijgt u thuis. Uw beloning: een zelfgemaakte krant en een warm applaus op de ALV. De meeste vergaderingen zijn in Naarden. Iets voor jou, Mike?

Namens het Koerier-team bestaande uit Peter van Eeden, Gert Jan Ham, Frank Keuls, Frankvan Nieuwkerk, Gerbert Roggekamp en ikzelf wens ik u een succesvol Panhard-jaar toe.

Jaap Margry

AGENDA

25 januari	Algemene Leden Vergadering
4 en 5 mei	Dreux 24 uur Panhard (Als je wilt meerijden: 8700,- ffr per equipe)
13-18 mei	Tulpenrallye
19-20 mei	Internationaal Panhard-treffen in België (Leuze en Hainaud)

EEN PANHARD-HERFST

Op 29 september was een flink deel van onze club naar de Garage/Panhard Laboratorium van Peter Breed gekomen. De straat stond helemaal vol met Panhards (en de Traction van Boyo).
Om naar de technische uiteenzettingen van Mike Crane -die de olie-circulatie grondig onder de loep hield en Rolf Nijenhuis te luisteren. Ik denk dat iedereen daar wel wat zeer nuttige informatie heeft opgedaan. Nog niet gesproken van de slimme tips en handige trucjes. Over de olie-circulatie en alle tips van Mike daarover zou eens een artikel in dit blad moeten komen: heeft iemand een collegedictaat bijgehouden?
De middag was extra interessant omdat er in Peters garage maar liefst twee CD's op de bruggen stonden! Eén Duitse en de fraaie nieuwe aanwinst van Rob van der Rol, die ook nog zo aardig was vier 145 x 400 velgen voor mijn DB mee te brengen.

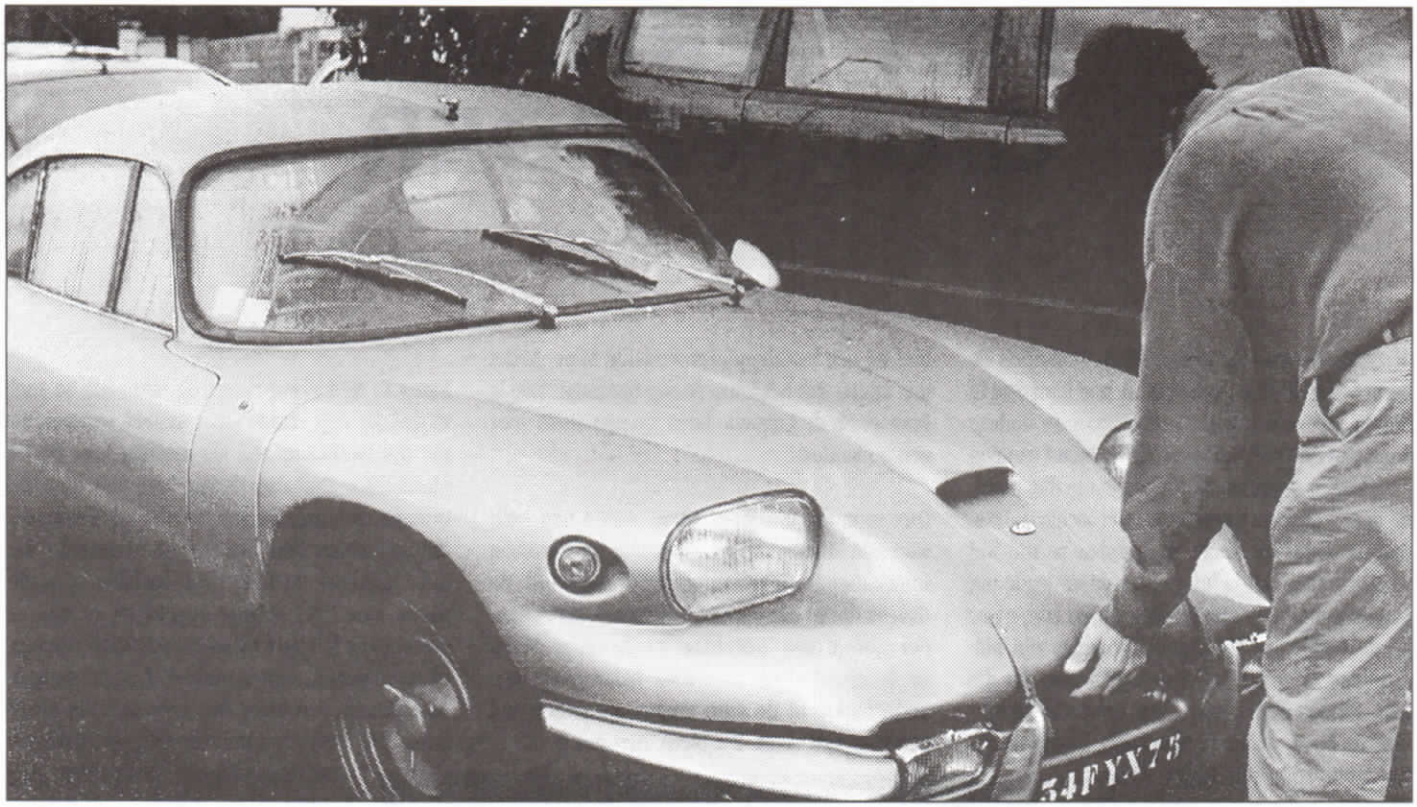
Over DB's gesproken:
Op 6 en 7 oktober ben ik nog bij het evenement van de Amicale DB in Blois langs geweest. Ze vierde haar 10de verjaardag met een DB taart en Champagne.
Er was een mooie rit langs enkele kastelen bij de Loire uitgezet (zie voor verdere toeristische informatie de groene Michelin-gids 'Chateaux de la Loire').
Er deden een paar indrukwekkende Mécaniques Panhard aan mee: 'le Monstre' van voorzitter Roland Roy, een extra verlaagde en nog meer opgevoerde DB HBR5 Super-Rallye, en de Hampe CD van Joel Brunel, een stevig gemodificeerde CD die van Hampe -de Franse Panhard opvoer-specialist- zelf geweest is, met schijfremmen, brede sloffen, 1000cc motor met zeer speciale smering, twee oliefilters, twee dubbele carburateurs, dubbele ontsteking EN een originele Hampe sleutelhanger!
In totaal waren er zo'n 25 DB's en Panhards aanwezig uit heel Frankrijk.
Ik heb ook nog kunnen overleggen met een paar DB-techneuten over de aanmaak van nieuwe 'Super 400' remtrommels zoals op de voorwielen van mijn DB horen. Aanmaak is alleen mogelijk bij voldoende belangstelling, dus als er in Nederland nog iemand is die zulke trommels zoekt (staat ook heel apart aan de muur!), neem dan even contact met mij op.
Op 12 November 's avonds naar Naarden voor de redactievergadering bij Gerbert Roggekamp. Waar onder de bezielende leiding van Jaap Margry de nu voor u liggende Koerier door het redactie-team werd samengesteld.

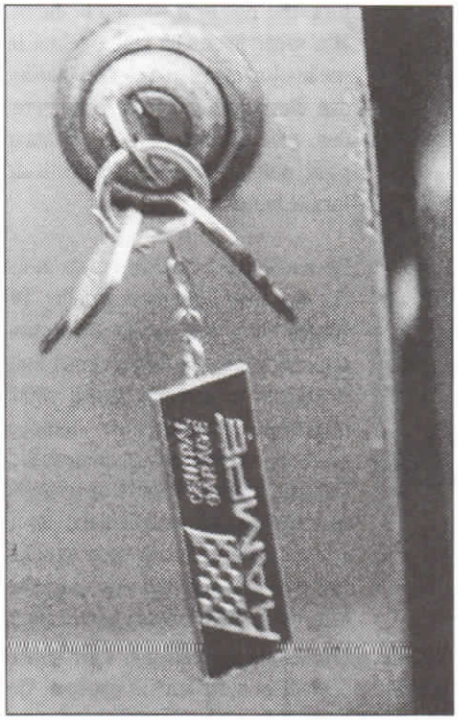
Op 16 november naar de laatste praatavond van dit jaar in Veenendaal. De opkomst was weer enorm. Deze keer gewijd aan sterke verhalen en -onvermijdelijk-, technische perikelen. Ik heb trouwens het idee dat dit het onderwerp van zo'n beetje elke praatavond is! Peter Breed heeft de bussen van m'n DB (=Dwarse Bladveer?) bladveren op maat geruimd en Wim Boers had zowaar de in mijn collectie toen nog ontbrekende Dynavia van Bohemia te koop: hebbes!
Trouwens, bij een wat vaag onderwerp als op de afgelopen praatavond is het goed om er wat meer structuur in te brengen. Misschien met een technisch forum waar vragen aan gesteld kunnen worden, daar kom ik nog op terug.

Op zondag 16 December naar onze penningmeester, Frans van Oosten voor de jaarlijkse bestuursvergadering ter voorbereiding van de Algemene Leden Vergadering op 25 januari.
En dan komen jullie toch allemaal hé, 't is tenslotte jullie eigen Panhard club.

Nu alleen nog de Nieuwjaarswens, en dan is dit stukje klaar:
Ik wens voor jullie allen dat 2002 je brengt wat je ervan hoopt, en dat we veel van elkaar en elkaars Panhards mogen zien in het komende jaar.

Frank van Nieuwkerk





La Panhard des glaces

Pierre Duprat est un passionné de voitures et motos anciennes. Amateur d'exotisme, il est allé chercher en Suède ce modèle original de Panhard.

«Cela fait 18 mois que j'ai découvert cette construction artisanale. Elle a été construite au début des années 50 à 6 ou 10 exemplaires pour disputer des épreuves sur lacs gelés, courses dont les Scandinaves sont friands. L'ingénieur qui a créé ces modèles pour lutter entre autres contre les Auto-Union et DKW, s'est servi d'une base de Dyna X 86. Sur cette plate-forme où on a gardé la suspension et les roues, a été greffé un grand axe aluminium central ainsi que des axes verticaux qui soutiennent la carrosserie. Celle-ci est formée de panneaux d'aluminium entre les deux moitiés d'un gros réservoir d'avion, découpé dans le sens de la longueur et formant les flancs de l'auto. L'ensemble pèse un peu moins de 400 kg.»

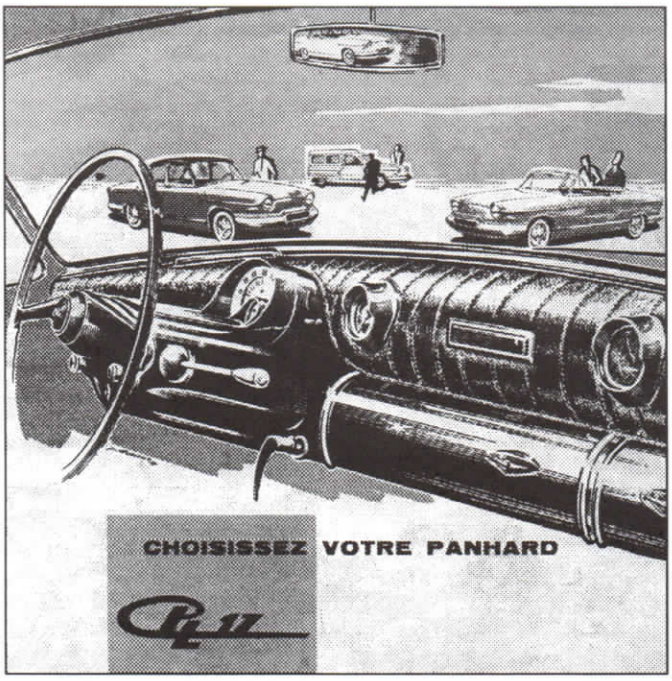
Op 13 oktober overlijdt Jean Daninos op 94-jarige leeftijd. Daninos was directeur van FACEL, bouwer van de Facel Vega en van alle carrosserieën van de Dyna X modellen. (Dyna Z carrosserieën werden bij Chausson gebouwd). Een aantal jaren geleden, in 1998 geloof ik, toen was hij dus al 91, heeft hij nog geprobeerd een nieuwe Facel Vega uit te brengen. Maar het heeft niet meer mogen zijn.
Adieu Jean Daninos!

HET VERHAAL GAAT VERDER

Al zwalkend ging de oranje Fiesta `s avonds de bergen van de Jura door. Aan de ene kant was ik dolblij met m´n tweede liefde... aan de andere kant: wat nu?!?! Ik had geen flauw benul van een auto kopen in Frankrijk. De volgende dag meldde ik mij daarom vrijwillig bij het locale politiebureau. Daar, zo dacht ik, konden ze me wel verder helpen. En ja hoor: Oom agent legde mij geduldig uit dat ik niet bij hem moest zijn, maar bij de Prefecture. Ik kan me ´s nachts zijn blik nog voor de geest halen toen ik vroeg wat dat dan wel niet was. Okay.... een soort van provinciehuis bleek achteraf. Monsieur le Police zou wel even voor mij bellen voor een afspraak, zodat ik niet geheel verloren binnen zou komen vallen. Fijn als er met je meegedacht wordt. En als snel werd er een afspraak geregeld: de volgende ochtend.

De dame van de Prefecture vond het helemaal te gek... Dit was de eerste keer in haar glansrijke carrière dat ze dit tegenkwam: een hollander die een franse auto kocht. Ze was vastbesloten zich hierin vast te bijten. En geloof mij, françaises die zich vastbijten... die laten echt niet los. Ja, sterker nog: pitbull is vanaf die dag voor mij een frans woord. Onmiddelijk kwamen er allerlei zaken tevoorschijn waarvan ik überhaupt niet wist wat het was en welke functie het had.... Maar goed, dat zegt ook iets over mij. Zij legde uit dat ik de carte grise moest kunnen tonen, samen met een ingevuld ´certificat de cession d´un véhicule´, maar dat ik geen nieuwe kon laten maken als hollander... Of dat echt zo was, ik wist het niet en vertrouwde volledig op haar. Even later bleek dat ik wel een ´Certificat International´ kon laten opmaken. Daarmee werd ik voor de franse wetgeving ook eigenaar van de auto. Alleen koste dat geld. Hoeveel, vroeg ik haar. Ze trok een gezicht waaruit ik meende te concluderen dat ik mijn financiele reserve (mijn vader dus) weer eens moest aanspreken: Dix-sept Franc aan Timbres Fiscaux bleek de schade. De volgende uitdaging: Wat is een Timbre Fiscal. En bovendien: Waar vind ik die? Bij een boekhandel zo vertelde Mme. Millet me, alleen was het intussen wel lunchtijd. Vive la France! En de baguette laten we niet staan voor een hollander!

Dus voor de pauze van Mme. Millet nog even snel een ´Demande pour obtenir un Certificat International pour Automobile´ ingevuld en daarna door naar een café, want ook als hollander moet je eten. `s Middags zouden Mme. Millet en ik elkaar weer zien voor het vervolg: een onderzoekje of de auto ergens als onderpand geregistreerd staat. Dit bleek niet het geval. Ik moet u ook eerlijk bekennen dat ik het wel heel vreemd zou vinden als een auto van meer dan 30 jaar oud nog beleend was, maar goed, Pitbull deed d´r werk grondig. Nu stond niets meer tussen mij en de auto in. ´Yes! Hij is van mij!´ was de eerste gedachte toen ik even later fluitend het Prefecture gebouw verliet. U moet zich voorstellen dat dit de laatste dag van mijn vakantie is, dus toen ik op de camping terugkwam, kon ik onmiddelijk beginnen met het inpakken van mijn koffer, de tent, en overige zaken die een mens meesleept als ´ie op vakantie gaat. Het doek was definitief gevallen. De vakantie was voorbij.



Terug in Nederland moest er natuurlijk zo snel mogelijke een remorque geregeld worden. In die tijd werkte in nog als zaterdaghulp bij de plaatselijke Daihatsu dealer, dus aan hem de brandende vraag. Helaas, zo was het antwoord, die aanhanger kon niet gemist worden in die tijd. Blijkbaar hadden veel Daihatsu´s in de zomer van 1992 schade opgelopen en was er een collega full time mee bezig die auto´s te verplaatsen tussen spuiter, uitdeuker en het garagebedrijf zelf. Dan maar één gehuurd, die bleek later zelfs beter en stabieler dan de Daihatsu-aanhanger. Zonder problemen ging het met 80 km/u weer terug richting Jura. Die reis leek eeuwen te duren. M´n vader heeft een heilig geloof in snelheidscontroles, dus veel harder dan die 80 km/u werd er niet gereden, zelfs niet van de berg af. Maar goed, ook met lagere snelheden is de Jura te bereiken.

De ontvangst door Jean en z´n moeder was weer ouderwets gezellig. De vliegen uit de stal hadden zich intussen een verdieping hoger in het huis gevestigd en zoemden driftig rond. Uitgebreid werden er handen geschud, werd er gekust en omhelst. Dit is het moment waar ik op gewacht heb: een terugzien van iemand die je vriend geworden is en waar je altijd (let wel: aankomsttijd was ongeveer etenstijd), altijd welkom bent. Pain & Vin, de gebruikelijke ingrediënten voor franse gezelligheid, stonden al op tafel te wachten. Vin Jaune dit keer, gele wijn. ´Spécialement pour nos amis Hollandais´ brult Jean´s moeder (die van die bloemetjesjurk !). Het is feest voor het lieve mens. Ik weet niet waarom. Misschien wel omdat de Panhard nu eindelijk iets oplevert?! Ik vraag het haar maar niet, bang het antwoord niet te kunnen verstaan. De Vin Jaune echter is een aanrader.

Al snel komen er nog meer verhalen over de Panhard op tafel. Waar die auto vandaan kwam voordat Jean hem kocht. Dat in zijn jonge jaren

de auto stond voor snelheid en het confortabel afleggen van grote afstanden op hoge snelheid. Dat de auto zijn tijd ver vooruit was, en nog meer van dat soort zaken, die iedere Panhardist eigenlijk wel weet, maar toch ook graag bevestigd ziet. Vol trots vertelde Jean dat z´n broer nog een extra versnellingsbak gevonden had voor me. Die kreeg ik er zo bij. Een prettige gedachte aan de ene kant, aan de andere kant de angst en de vraag: Pourquoi? Is die andere kapot dan?

Na het eten ging de zon langzaam onder. Het was zo´n avond dat de temperatuur hangen blijft, en de omgeving begint te zoemen, krekels beginnen te tsjirpen, en jij lekker onderuitgezakt op de veranda zit na te genieten van een heerlijke maaltijd. Maman brengt de koffie en lacht nog eens haar tanden bloot. Ze vond dat 'Vous Hollandais´ niet kunnen beginnen met het ophijsen van de auto, zonder hiervoor eerst de nodige ´medicin´ gehad te hebben. Dus na de koffie hebben wij met de lier de Panhard op de aanhanger getrokken. Zo eenvoudig als dat ik dat nu schrijf, ging dat helaas niet. De PL17 werd door 6 volwassen mannen weggedrukt. Blijkbaar waren de remmen tijdens het lange staan (16 jaar) enigszins vastgelopen. Een prettige gedachte dat dit wat minder eenvoudig aan de rol ging; de auto moest nog zo´n 1200 kilometer op een aanhanger vervoerd worden.

De terugreis naar de Lage Landen ging voorspoedig, met uitzondering van één hindernis: de franse grens en de daarbij behorende douane. De hamvraag: Is een Panhard een 'Voiture de Collection´ ja of nee? Zo ja, dan is de reactie van de douanier: 'Vergeet het maar hollandertje. Die auto krijg jij niet mee!´, Zo nee, dan was er geen probleem. De volgende vraag: 'Wie beslist dit?´ Ik niet, dat was wel duidelijk, maar Monsieur le Douanier kon dat ook niet. Dat moest uit de papieren blijken, maar die meldden daar niets over. De overijverige Mme. Millet was dus blijkbaar toch niet voldoende zorgvuldig geweest. Praten, veel praten en nog meer praten... Vloeken, schelden, uitgescholden worden... Niets hielp. Die auto werd beschermd als Frankrijk´s nationale erfgoed door een of ander frans ambtenaartje en kon Frankrijk niet uit. En daartegenover stond ik, met al mijn papieren en bewijs, Ik, als hollander, de rechtmatige eigenaar van Frankrijks laatste stukje trots. Ik ben niet snel kwaad moet u weten, en heb al helemaal geen opvliegend karakter, maar toen het er naar uit bleek te zien dat ik MIJN PANHARD niet meekreeg, ging het licht uit. Het koplampje doofde en de laatste benzinedruppel kwam tot ontploffing. Het was de laatste druppel, maar bleek een geniale ingave: ´als ik die auto niet meekrijg, en jullie hem beschouwen als nationaal erfgoed, dan heb ik maar een oplossing: ik parkeer de Panhard midden op de snelweg en vraag de eerste de beste vrachtauto op mijn kosten de auto te vermalen todat het de grootte heeft van een doosje lucifers (ik wist het franse woord voor mier niet, zo moet u weten) en dit was ook wel voldoende klein.

Ja, daar werd onze wetsdienaar wel een beetje wit van rond zijn neus... Dat wilde hij ook niet op zijn geweten hebben... Ik voelde dat ik aan de winnende hand was, dus vanuit het raam gilde ik wat hollands naar m´n vader die beneden stond te wachten. Dit alleen maar om de douanier te laten voelen, dat hij de controle kwijt was. Yes! Dat werkte! Binnen tien tellen had de douanier het Musée Nationale in Mulhouse aan de lijn, die zonder moeite telefonisch en even later per fax bevestigden dat een zwarte PL17 uit 1961 niet voorkomt in de lijst van unieke automobielen en dus ook niet behoorde tot Frankrijk´s nationale erfgoed. 1-0 voor Holland! Au Revoir Monsieur le Douanier! Jammer alleen dat het een paar uren kostte.

België zorgde voor weinig problemen. Op de autosnelweg raakten we intussen gewend aan de snijdende auto´s die ons voorbijkwamen, waarbij de bestuurder in een zeer vreemde houding, namelijk met zijn hoofd bijna 180° graden gedraaid, achter het stuur zit en de bijrijder het woord 'Panhard´ uitspreekt. Probeert u dit zelf eens: wedden dat uw schouders ook beginnen te draaien als u uw hoofd ver naar rechts draait. En let dan ook eens op de stand van uw handen. De Nederlandse grens bleek de volgende uitdaging. De papieren van de Panhard waren wel in orde. Daar hadden de douane-vrienden niet zo heel veel moeite mee. Frans was blijkbaar niet hun sterkste kant, en aangezien ik er bij was, kon ik mooi als vertaler dienen. Alleen, waar was het chassisnummer? Ja, daar had ik nou net niet over nagedacht. En een handleiding zat er ook niet bij. Al snel ging de motorkap omhoog. Een waar feest voor de douaniers, want een kap die in z´n geheel naar boven ging, dat hadden ze nog nooit gezien. Douanier één dook onmiddelijk naar het schutbord. Daar vond hij slechts het bij iedereen wel bekende plaatje. Maar dat was niet voldoende voor hem. Hij moest iets hebben dat in de carrosserie gestansd was. Dat was er niet. Niet onder de motorkap, niet onder de vloerbedekking, niet in de koffer, niet in een dorpel.... nergens.... Gelukkig had ik een koerier bij me, en had de douanier een telefoon. Allereerst heb ik Dennis Boon gebeld. De voorzitter van de club kon mij uiteraard vertellen waar ik dit zoeken moest. Alleen was het wel midden op de dag, en zoals velen werkte de voorzitter. Dan maar Wim Boers gebeld. Ook die was aan het werk, maar ik mocht hem wel storen volgens zijn vrouw. Wim bracht al snel licht in de duisternis. In het Frankrijk van de jaren 60 was een typeplaatje voldoende. Ik kon zoeken wat ik wilde naar een chassisnummer, maar vinden zou ik dat nooit.

Onder begeleiding van beide douaniers werd de Panhard naar een garagist gebracht. Volgens de letteren der wet mocht de auto Nederland niet in, dus moesten ze mee. Of dit echt het geval was, of dat beide heren wel toe waren aan een verzetje.... ik weet het niet, maar gezellig was het wel, zo met z´n allen. Al snel werd een chassisnummer bedacht en in de auto geslagen. Nu bleek de auto import-klaar. BPM? Nee, de auto was ouder dan 35 jaar (welke toendertijd nog als richtlijn gold), dus die was niet van toepassing. De BTW moest nog wel afgedragen worden: 18,5% over het faktuurbedrag. De faktuur was niet meer dan een handgeschreven briefje van Jean, met daarop het bedrag van 1000 Franc. Die kon ik contant daar aan het douanekantoor afdragen. En nu stond er niets meer in de weg. De laatste kilometers (van Glanerbrug naar Hengelo) kwamen in zicht. Weldra was de Panhard op z´n nieuwe thuisadres gearriveerd en kon ik beginnen met demonteren.

Gert-Jan Ham

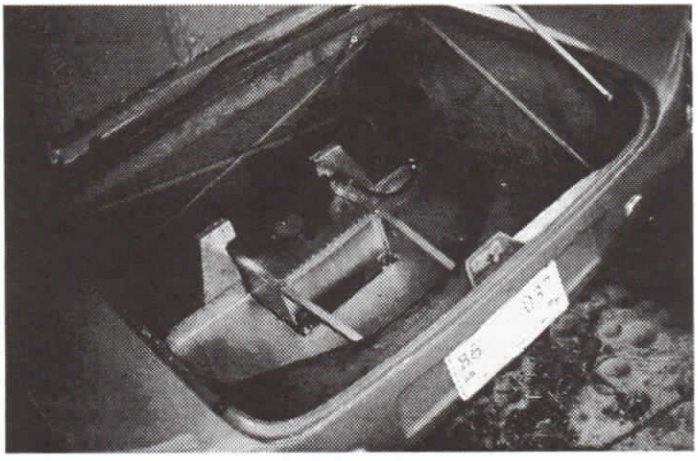
PANHARDIST IN FLORIDA

Een paar jaar geleden kreeg ik enkele adresssen van Panhardisten in Amerika. Omdat we februari jongstleden mijn zus in Florida zouden bezoeken en het plan hadden daar wat rond te trekken, deze adessen maar eens opgezocht. En ja hoor, vlakbij Orlando woont Andre Gernier, president van de DB/Panhard-club USA.
Op goed geluk naar Clermont getogen en daar stond op de oprit van zijn huis een aftanse DS-break. Hier moest het wel zijn!
Andre was gelukkig thuis en in zijn garage druk aan het werk aan een karkas van een lelijke eend. Stomverbaasd bekeek hij het onverwachte bezoek, maar toen het woord Panhard viel, was het ijs snel gebroken.
De ontvangst was allerhartelijkst, een andere garagedeur ging open en daar stond nog een DS-break met daarbovenop een zelfgebouwde racewagen met 1000 cc Panhard-motor, Panhard versnellingsbak en andere Panhard-onderdelen. Achter het huis stond een DB Le Mans in race-uitvoering, waarmee hij regelmatig races rijdt; in de VS zowel als in Canada.
We kregen nog meer te zien, een enorme trailer waarin een Simca Gordini racewagen uit 1949 stond en waarin ook de DB Le Mans meegenomen kan worden. De trailer wordt achter een kleine camper gekoppeld en daarmee rijdt hij naar de races.

Nadat hij grapefruits voor ons had uitgeperst werden we meegenomen naar zijn werkkamer waar foto's, race-schildjes an andere trofeeen te bezichtigen waren.
Hier vertelde hij ons in 1949, op goed geluk, per boot naar New York te zijn gegaan. Wel heeft hij sinds enige jaren een huis in Frankrijk, in Normandie, waar hij 's-zomers drie maanden verblijft. Ook bezoekt hij regelmatig de RetroMobile, gezamenlijk met andere Panhardisten uit de USA. Voor hen de enige gelegenheid elkaar te ontmoeten, vanwege de grote afstanden.
Na geruime tijd lukte het ons, nadat we al diverse keren afscheid hadden genomen, weg te gaan. Maar eerst moesten we opnieuw mee de tuin in om twee grote zakken mandarijnen te plukken.Wat waren wij blij dat we hem de Panhard-kalender konden geven, hetgeen enorm op prijs werd gesteld.

Ter verdere informatie: de DB/Panhard club in Amerika telt ongeveer 60 leden. Meetings zijn er niet vanwege de enorme afstanden. Kontakt wordt onderhouden middels nieuwsbrieven.

Wim Boers

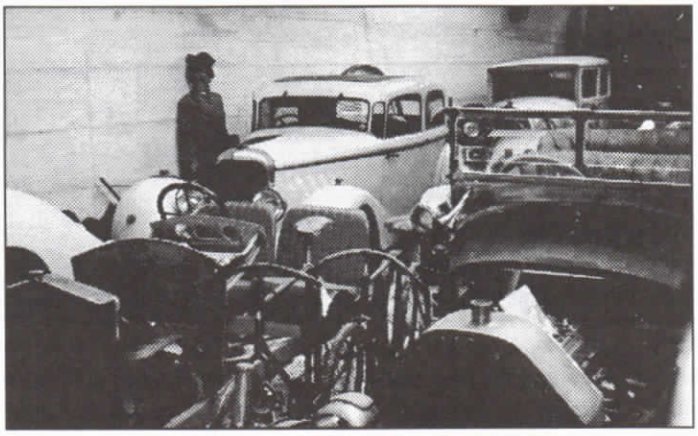


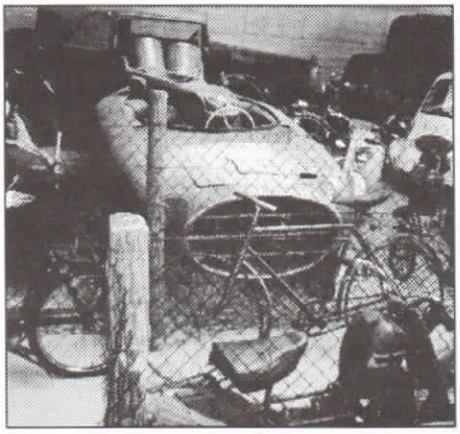
PRIVE-VERZAMELING

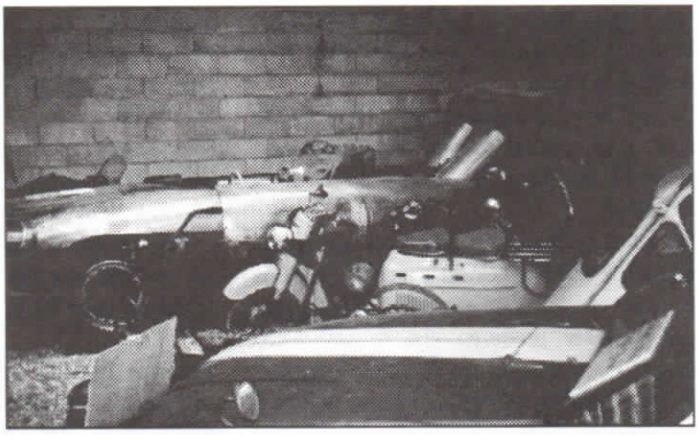
In het dorpje Viapres-le-petit, 30 km ten noorden van Troyes, woont Serge Michel. Hij heeft een prive-collectie van auro's, koetsen, boten, kinderwagens, vliegtuigen, motorfietsen, landbouwwerktuigen en nog veel meer. Dit alles is ondergebracht in een grote, oude boerderij met de nodige schuren. Deze ruimten staan overvol, van alles op elkaar gestapeld en kris kras door elkaar.
Er staan drie Panhards; een Panoramique, een Junior en een zeldzaam exemplaar, gebouwd door een ingenieur van Panhard op Dyna X basis met een gestroomlijnde carrosserie. Motor en versnellingsbak onbreken.
Ook op het buitenterrein liggen verschillende auto's, ingegroeid tussen gras en brandnetels. In het weiland ligt een kanon van een EBR.
Het is een zeer unieke verzameling, zeker de moeite waard om te bezoeken.

Adres:
Musee de l'Auto
Viapers-le-petit (vlakbij d'Arcis sur Aube)
Entree naast de kerk.

Wim en Mija Boers.







"EEN REISJE IN DE TIJD"

Naar aanleiding van dit artikel kreeg ik een brief van Jean-Pierre Meynard, eigenaar van deze bus. Hij schreef verrast en trots te zijn om informatie over zijn bus in de Nederlandse Panhard Koerier te zien. Misschien nog aardig om te vermelden dat Mija en ik enkele jaren geleden met dezelfde bus een rondritje hebben gemaakt, toen we een dagje bij de familie Meynard te gast waren.

Wim Boers

10E "TOUR AUTO 2001"

Het is er dan toch een keer van gekomen het bijwonen van de start van deze "Tour Auto" Historique, Dinsdag 10 April jl.

Een 5 daags evenement van Parijs, via Le Mans, Bordeaux, Carcassonne, Aix en Provence, naar de finish in Cannes.
De start is recht tegenover de Eifeltoren, alle auto's staan rondom de voor deze gelegenheid afgezette fonteinen van Palais de Chaillot, Trocadero.
Het aantal deelnemers is 243, dat is de helft van wat zich voor dit evenement aanmeld, elk jaar is het weer een loting en een afwachten t.a.v.van deelname, ze proberen een zo gevarieerd mogellijk aantal auto's aan de start te krijgen,
En gevarieerd is het, de start duurt ook zo'n twee en een half uur.

Deze tour komt voort uit de vroegere "Tour de France auto" die vele jaren is vereden, met veelal groep "B" rallywagens die een rally reden door heel Frankrijk, een prachtig spektakel dat ineens ophield te bestaan.
Tien jaar terug hebben ze de draad weer opgepakt als tour, op de weg diverse klassementsproeven en er zijn proeven op diverse Franse circuits, Montlhery, Le Mans, Le Vigeant, Albi.
Je moet het zien als tegenhanger van de Italiaanse Mille Miglia, echter ik denk dat dit veel interessanter is omdat er elke keer een totaal andere route wordt gereden.

Dat deze tour interessant is, is af te leiden uit het feit dat veel deelnemers hun auto's vanover de hele aardbol laten invliegen, ik zag nummerborden van Argentinie, Japan en vele staten van Amerika.
Juist de Amerikan komen met al het spul dat hier al vele jaren zoek is je weet werkelijk niet wat je ziet.
Startnummer "een" is voor de winnaar van vorig jaar Hans Hugenholtz, die start in een Ford GT 40, hij was niet de enige met zo'n auto, ik telde er nog een aantal, prachtig deze wagens eigenlijk gemaakt voor het circuit met open uitlaat scheurend door Parijs, dat kan daar allemaal.

Tussen de Fords de start van twee Ligiers JS 2, ook deze in wedstrijdtrim, en een geweldig geluid uit de Maserati V 6 motoren, ook in Nederland zullen we eerdaags zo'n Ligier JS 2 kunnen aanschauwen, een prachtig model voor-

al deze wedstrijd uitvoeringen, waarvan er maar weinig zijn gemaakt.
In 1974 won Gerard Larrousse en Jean Pierre Nicolas met zo'n Ligier deze "Tour de France Auto" oude stijl, en werd Bernard Darniche en Jacques Jaubert tweede met zo'n zelfde Ligier JS 2 Maserati V 6.

Daarna veel Porche's Carrera alle denkbare modellen en uitvoeringen zelfs twee 356 B Carrera Abarth GTL,.. 904 GTS,.. 906, enz.

Ook Ferrari was goed vertegenwoordigd, vele 365 GTB/4 Comp en vele nog in de kleuren waarin ze vroeger in wedstrijden uitkwamen, ook vele bijzondere en oude modellen waren er 1950 en 1951 echt zeldzaam, met als mooiste, al zeg ik het zelf 2 Ferrari's GTO.
Ook vele Aston Martins, waarvan er één werd bemand door F 1 coureurs Roy Salvadory en Jack Brabham, die ik beide in mijn jeugd heb zien rijden in F1 bolides, Jaguars alle smaken , Alfa Romeo's vele uitvoeringen, Mercedessen 300 SL Gullwing in vele kleuren.

Lotus, Austin Healey, zelfs de Le Mans Corvette van Henry Greder, een hele vloot A.C. Cobra's, en Bristols, Triumph, en Lancia's, in alle modellen, ik ging ook speciaal om John Mollenkamp die een aantal dagen per jaar mijn werkgever is, "Grand Prix de L'Automobile" en Jaap Gatsma in hun Lancia Flaminia Touring uit te zwaaien en te fotograferen.

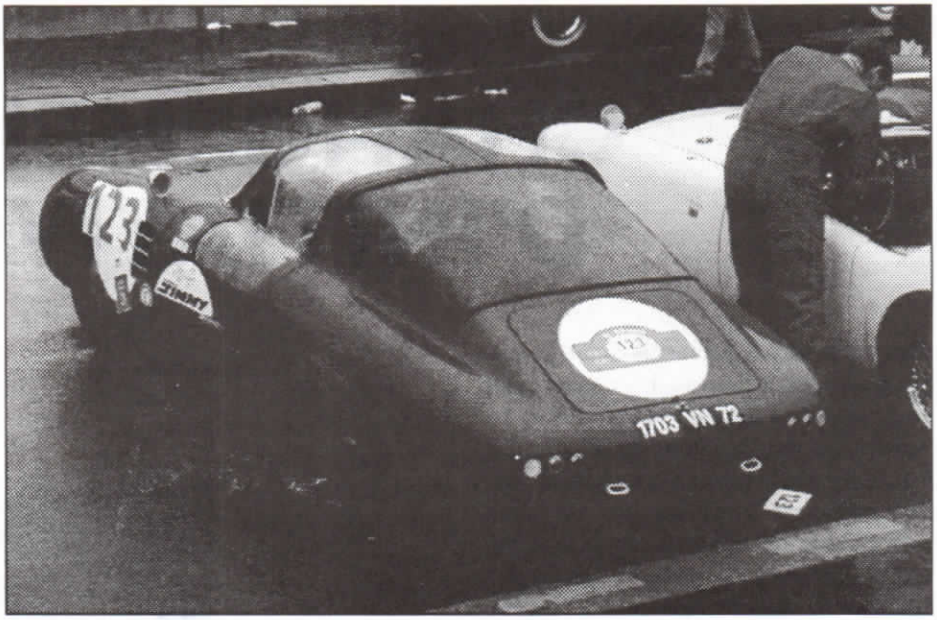
De laatste twee wagens waren ook Lancia's n.l een Lancia Stratos en de dubbel geblazen Lancia

panhard

037, hieruit komt wel zo'n mooi geluid, dan hou je het haast niet meer, ooit zag ik deze Lancia's in actie tijdens de Acropolis Rally van 1985, met huilende motoren op een asfaltproef in Kalambaka rond de Meteora kloosters.
Het leuke is dat er ook gewone auto's aan de start stonden, een Sunbeum Rapier, een Citroen DS 19 H, en een Citroen 2 CV, een NSU 1000 TTS, enige R 8 Gordini's.

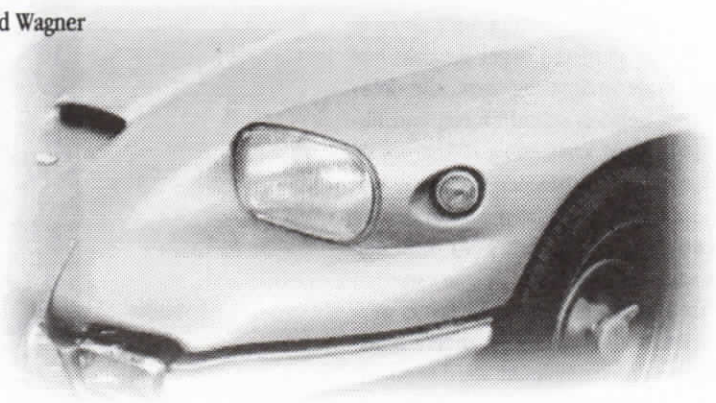
Drie wagens trokken mijn speciale aandacht een Deuts Bonnet HBR 5, en een zeer speciale Monopole met Panhard techniek uit de jaren '50 gemaakt voor de 24 uren van Le Mans, en een CG 1200 S ook geen alledaagse verschijning.
Ook worden er elk jaar speciale gasten uitgenodigd, ik zag Stirling Moss in een MG "B", en Walter Rohrl in een Porsche 356 B Coupe 2000 GS, en de drummer Nick Mason die een Ferrari 365 GTB/4 Gr.iv. had meegenomen uit zijn collectie Ferrari's.

Veel belangstelling kreeg Jean Ragnotti in een Alpine A110 Berlinette 1800 Gr.iv. een man die een heel groot deel van zijn leven achter het stuur van vele wedstrijdwagens heeft gezeten, hij is inmiddels ook de 50 ruim gepasseerd, en nog altijd actief, hij had startnummer 23, en was dus vroeg in de Parijse ochtendspits verdwenen richting Montlhery.



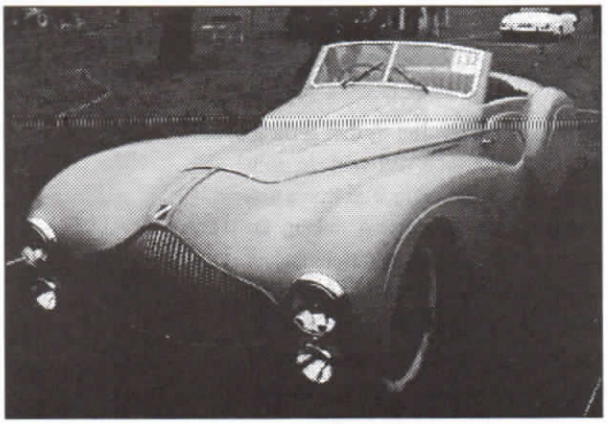
Nadat alles was gestart was ik zelf nog aan de beurt maar dan aan het stuur van de "Citroen berlingo 2 liter turbo HDI" echter, ik ging weer richting Amsterdam.

Kees de Waard Wagner



JAAP GAAT CHIQUE

Jaap Margry aan de start bij de 3e DaimlerChrysler Oldtimerrit bij het Kasteel Landgoed Engelenburg in Brummen.

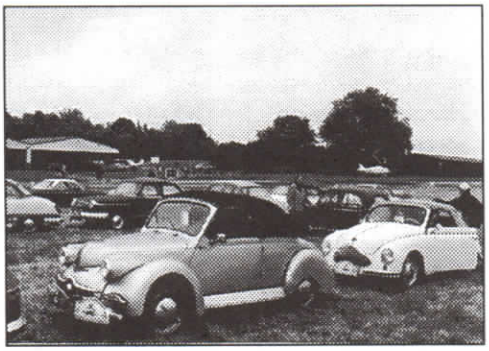


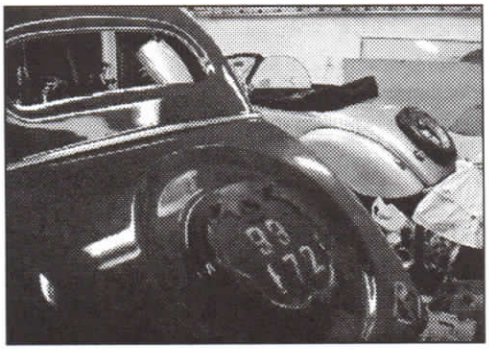
Op het Concours d' Elegance waren niet alleen gerestaureerde auto's. Zo stond er ook deze prachtige Delahaye "dans son jus" .

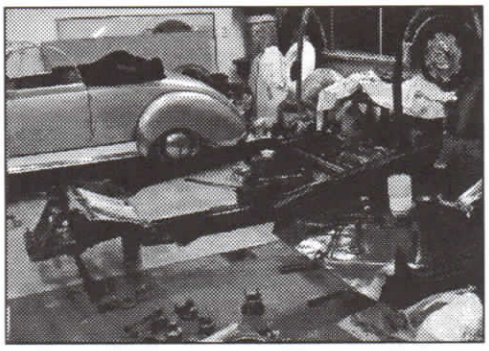
CHANGEMENTS D'INITIATIVES.

Plannen maken is natuurlijk mooi. Ze uitvoeren is een andere zaak en soms moet je gewoon even tijdelijk wat bijstellen.
Aanvankelijk was onze eerste gedachte om de eerst aangeschafte Dyna X Decapotable als eerste te restaureren. Toen we van Frans van Oosten een Berline in onderdelen als donorauto zonder codicil konden kopen, hadden we ook het idee om daar dan maar de zaag in te zetten. Nadat we eenmaal nog een rijdend exemplaar hadden aangeschaft omdat de Panhard-ziekte wel erg had toegeslagen, was de druk wel van de ketel om zo snel als mogelijk een cabrio op de wielen te krijgen. Toen we in Cambrai ook nog een paar Berline modellen zagen rondrijden, besloten we om toch de Berline maar eerst in volle glorie te herstellen. En zo werd een begin gemaakt met het chassis en de wielophangingen. Alle delen werden ontvet, hetgeen natuurlijk een ondankbaar werkje is. Uren krabben en steken om de aangekoekte en bijna versteende smurrie te verwijderen. Vervolgens alles laten zandstralen en poedercoaten. Het chassis zelf werd eerst nog elektrolytisch verzinkt. De velgen werden gestraald en op kleur gespoten, alle lagers werden vervangen en als er even geen andere activiteiten konden worden ontplooid, werd er aluminium gepolijst. De banden werden besteld maar worden pas ergens in 2002 afgeleverd. De remmen werden in orde gemaakt en zo langzamerhand kwamen we weer aan het opbouwen toe.
Laten we hopen op een ouderwetse kwakkelwinter met relatief hoge temperaturen, want er is nog geen CV in de garage. Het vordert gestaag, alhoewel het natuurlijk toch veel werk is, zoín totale restauratie. Gelukkig kon Wim Boers nog een partij onderdelen op de kop tikken, Co Giesen adviezen op afstand verstrekken en Maarten en Adri zich over de bak buigen, zodat het waarschijnlijk allemaal wel goed komt. Mocht U ons in de komende maanden toevallig nog willen bellen, laat dan de telefoon flink lang rinkelen: we zitten namelijk in de garage.

In ieder geval de groeten van
Frans, Alie en Eric Post





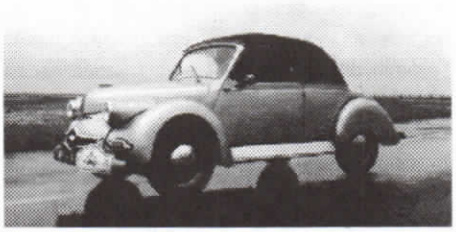


WAT EEN BAK!

Zoals ik U al eerder mocht verhalen, had het technische onheil onze Dyna X 86 Decapotable achterhaald: het veelvuldig verguisde distributietandwiel had de geest gegeven. Aangezien het bakeliet-achtige gruis door de gehele motor was verspreid, diende die dus geheel gedemonteerd te worden. Dat was in ieder geval goed voor mijn algemeen technische Panhard kennis. Het gehele proces liep dankzij de telefonische hulpdiensten van Co Giesen en Maarten Saarberg behoorlijk voorspoedig.

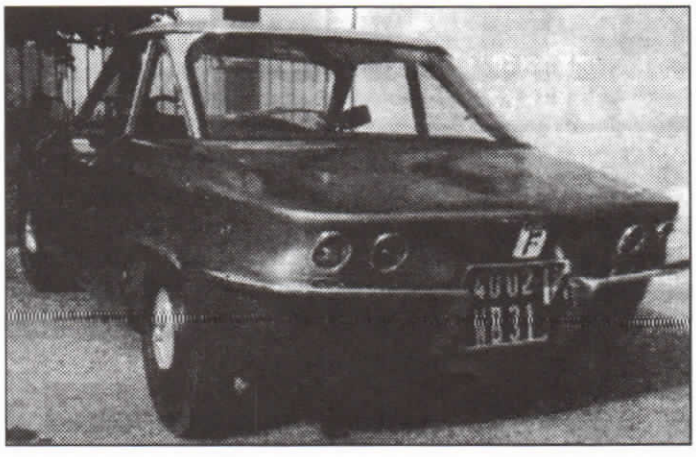
Bij een bevriend aandrijvingstechnicus kon ik een paar afvalstukjes hi-tech materiaal verkrijgen (Delrin kunststof op een stalen kern), waar de buurman weer een paar plakjes van draaide, die vervolgens bij een bedrijfje links en rechts werden vertand. Hierna werden die weer van een paar groeven en rillen voorzien en vervolgens aan elkander geschroefd, zodat er een prachtig visgraattandwiel ontstond. Hierna werd er gebruik gemaakt van een pasmal, om de distributietandwiel afstelling gemakkelijk te kunnen regelen. Dat lukte ook prima, echter helaas bleek later dat de nokkenas er 180° gedraaid opzat, waardoor de carburateur blies, in plaats van aanzoog. Wat een bak! Dit liet zich wel weer op een eenvoudige wijze corrigeren, maar natuurlijk wel weer de hele zaak los!

Na enige tijd van wikken en wegen besloot ik om niet alleen de motor te reviseren, maar om ook de versnellingsbak onder handen te nemen, aangezien er sprake was van een behoorlijke olielekkage bij de aansluiting van de aandrijfassen. Maarten Saarberg had die klus diverse



keren eerder verricht en hij was gelukkig bereid om die truc nog eens te vertonen. Zodoende vertrok ik op een mooie zaterdag richting Waddinxveen. Natuurlijk brak het gietijzeren lagerhuis van één van de zijden af, want een ogenschijnlijk minder ingewikkeld karwei zit natuurlijk altijd tegen. Nadat dat was gefikst, draaide Maarten voor alle zekerheid toch nog even de bovendeksel bij de schakelmoffen er af om daar het binnendeel te inspecteren. Dat tartte alle verwachtingen: een naaldlager was kapot gelopen en had stukken uit de tandwielen geslagen, de schakelmoffen afgesleten, kortom één grote droefenis! Geen wonder dat de zaak nog wel eens kraakte en protesteerde bij het schakelen. Geheel gedeprimeerd reed ik huiswaarts! Hoe kwam ik in godsnaam aan een goede versnellingsbak! Na wat rondbellen bleek het monteren van een PL 17 bak wel een oplossing, maar dan moest er nog wel behoorlijk aan worden gesleuteld. Gelukkig had ik van de vorige eigenaar een schuurtje met wat onderdelen kunnen kopen, Na enig snuffelen vond ik inderdaad nog een gedeeltelijk gedemonteerde bak. Daar stonden Maarten en Adri Saarberg voor een welhaast onmogelijke opgave: maak van een berg ellende maar eens goede bak! Net als Ed en Willem Bever gingen ze aan de slag. Precies op tijd, nog voor het evenement in Cambrai, bleek het toch nog gelukt! Hulde heren! Zonder jullie had ik hem op handkracht moeten voortbewegen! De flessen Pastis heb ik inmiddels meegebracht!

Frans Post



Gezien in La Vie de l'Auto: een 24 CT met een Corvette achterkant.
Veel gekker moet het toch niet worden. Of had de eigenaar eigenlijk altijd al een Sera willen hebben?

PANHARD TECHNIEK

AANVULLENDE ADVIEZEN BIJ REVISIE EN AFSTELLING VAN DE VERSNELLINGSBAK

INLEIDING EN HULP-LITERATUUR.

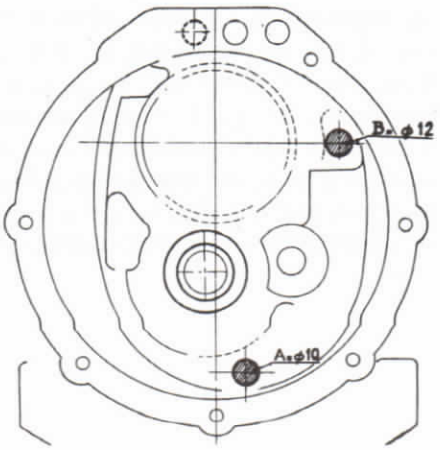
Onderstaande adviezen dienen als aanvulling op de Panhard reparatie-handleiding, en zijn voor het grootste deel gebaseerd op eigen praktische ervaring.

Alvorens aan de slag te gaan, is het zeer verstandig eerst voldoende literatuur over dit onderwerp te vergaren èn te bestuderen. Het nederlandstalige werkplaatshandboek van de PL17 is hiervoor natuurlijk de beste oplossing, waarmee tevens eventuele taalproblemen worden voorkomen. Zoals bekend is dit dank zij de inspanningen van Frans van Oosten sinds kort via de club in CD-rom uitvoering te verkrijgen. Degene, die nog geen computer met CD-romdrive bezitten (u verkeert in goed gezelschap - de beste Franse Panhard specialisten zijn nog niet geautomatiseerd!), doen er goed aan eerst zo'n werkplaatshandboek aan te schaffen. Daarnaast is de franse uitgave van Revue Technique Automobile "Panhard Dyna Z 1954-1959 et PL17/17 1959-1965" ook bijzonder nuttig. Naast reparatie-aanwijzingen treft u hierin een uitgebreide weergave van onderdelenmodificaties met gedetailleerde tekeningen en lagernummers aan. Deze heruitgave in de serie "Les archives du collectionneur" van uitgeverij E.T.A.I. kost ongeveer 160.= F.Francs of wel ± *f* 55.=

TER OVERWEGING.

Een volledige revisie van een Panhardbak was in het verleden al de schrik van de meeste Citroën monteurs. Uit mijn jeugd herinner ik mij, dat in de jaren '60 de firma Janus van der Meulen in Den Bosch binnen het Citroën dealernetwerk landelijke vermaardheid had verworven in het repareren van Panhard versnellingsbakken. De specialist beschikte daar over een eigen "atelier" binnen de garage, wat voor de overige monteurs "verboden terrein" was! Een volledige bakrevisie is dan ook een erg gecompliceerde reparatie, die zonder enig speciaal gereedschap nauwelijks is uit te voeren. Voor een correcte afstelling van de pignon-kroonwielspeling dient men minimaal over de kaliberset DIC en DAC te beschikken. Verder is het raadzaaam alle afstelhandelingen - en dat zijn er nogal wat - met de hoogst mogelijke precisie uit te voeren.

Een voorbeeld hiervan is het volgende: op diverse plaatsen in de bak worden de axiale lagerspelingen afgesteld met zg. shimms. Dat zijn dunne metalen opvulschijfjes in een paar vaste diktes (bv. 0.10, 0.15, 0.25mm), die tot een bepaalde dikte achter het betreffende lager worden gelegd tot de axiale speling binnen de door de constructeur vastgestelde marge is gebracht. Tot zo ver is alles nog wel duidelijk. Bij het opmeten van de diverse shimms blijken deze echter zelden de voorgeschreven waardes te hebben, maar 0.08 of 0.12 in plaats van 0.10. En 3 shimms van "0.10" blijken dus geen 0.30 maar bijvoorbeeld 0.36mm dik te zijn! Dat kan betekenen dat na afkoeling van het voor montage voorverwarmde carter er een as tamelijk vast tussen zijn lagers zit in plaats van juist vrij draaiend. Het is daarom beter om van alle shimms voor het gebruik eerst de juiste dikte met een micrometer vast te stellen.



REVISIE-ADVIEZEN EN HANDIGE HULPGEREEDSCHAPPEN.

• Wanneer men begint met een bak die al een onbekend lange tijd ergens (zonder deksel?) is bewaard, is het altijd aan te raden de zaak geheel te demonteren, om alle onderdelen te controleren. Vaak zult u constateren, dat diverse onderdelen als gevolg van lange opslag in een vochtige omgeving en/of waterinfiltratie via de peilstok(!) door roest zijn aangetast. Dit zelfde geldt zeker voor naalden en kogels in de diverse lagers van de bak. De volgschade van een kapot gelopen lager is vaak aanzienlijk (astappen, synchroringen, tandwielen!). De magneten op de aftappluggen houden alleen de grotere mataaldelen vast, terwijl het metaalslijpsel in de olie zijn verwoestend werk blijft doen. Ook komt het voor dat lagerbuitenringen zich ondanks een juiste borging gedeel-telijk uit hun zitting hebben gewerkt, met name in het grote linker zijdeksel.

• Vanwege de mindere betrouwbaarheid van de oudere typen bakken is het verstandig de keuze te beperken tot een versnellingsbak van het type C (2,3,4 gesynchroniseerd, vanaf serienr. 3407, gemonteerd in de PL17 vanaf 7/1959 tot 9/1962), of van het type CS (1,2,3,4 gesynchroniseerd, vanaf serienr. 3420, gemonteerd in 17- en 24 serie vanaf 9/1962 tot einde productie). Veel onderdelen van de types C en CS zijn gelijk. Let echter goed op: er zijn ook diverse onderdelen die er bijna gelijk uitzien maar toch verschillend zijn, zoals schakelassen en -vorken, onderdelen van 1e en 2e versnelling, de lagerbus van het achteruittand-wiel, het bovenhuis, de hevel van de bovenste versnellingskabel in het bovenhuis, en de hevel in de stuurkolom (blz. 197 van RTA Dyna/PL17). Het kan in de praktijk erg handig zijn als u over een reservebak van hetzelfde type beschikt, die eventueel als onderdelendonor kan dienen.

• De overbrengingsverhoudingen in de meeste bakken zijn gelijk. Uitzonderingen hierop vormen de besteluitvoeringen, de break en de "Montagne uitvoeringen" voor bergachtige landen, die een pignon-kroonwiel overbrenging van 11 op 24 hebben, en de 24 CT met M10S-motor vanaf 1965, die alleen een langere 4e versnellingsoverbrenging (16 op 26) heeft voor een hogere topsnelheid. Hiernaast een overzicht:

Alle "korte" bakken met een pignon/kroonwiel overbrenging van 10/24 in wagens met een 380 bandenmaat èn alle bakken van de Dyna Z-serie met 400 bandenmaat zijn tevens uitgerust met een kilometerteller aandrijving van 11 tanden (wormwiel van reductie-as) op 16 tanden (tandwiel kilometerteller aandrijving). De normale bakken van wagens met een 380 bandenmaat hebben een kilometerteller aandrijving van 10 op 15 tanden. Wees hierop bedacht bij het uitwisselen van onderdelen!

• Aan de achterzijde van de bak bevindt zich een metalen "staartstuk" waarmee de bak op de tra-

verse tussen de beide uitlaatpijpen vast zit. Dit staartstuk is aan de bak bevestigd met twee M8 bouten en moeren. De boringen in het bak carter zijn niet erg nauwkeurig, en hebben meestal een diameter van ruim 9mm, waardoor deze bevestiging vaak na verloop van tijd los gaat zitten. Dit heeft springende bewegingen van de aandrijfunit tot gevolg bij het bedienen van de koppeling. Ingebouwd zijn deze bouten nagenoeg niet bereikbaar. Een preventieve oplossing is deze boringen tot 10mm te vergroten, en het geheel met 10mm bouten, plaat-ringen en zg. nylockmoeren te bevestigen.

• Als gevolg van een te krappe oliedoorstroming tussen het schakel- en differentieelgedeelte van de bak is het bakhuis in mei 1965 inwendig gemodificeerd. In geval van een volledige demontage is deze modificatie zeker aan te raden, en voorkomt u het risico van een vastlopende versnellingsbak tijdens een met hoge snelheid gereden traject.
Op bijgaande vooraanzicht van het lege bakhuis zijn duidelijk de beide te boren gaten en hun respectievelijke diameter te zien. Na het boorwerk (de boor van 12mm overleeft deze inzet meestal niet) de gaten iets glad nabewerken, en het bakhuis grondig reinigen.

• Respecteer de belangrijke aantrekkoppels bij het vastzetten van de diverse bevestigingen. De grote 26mm moer waarmee het kroonwiel op de reductie-as is bevestigd vraagt hierbij speciale aandacht. Deze moer dient met 20 Mkg vastgezet te worden. Mijn ervaring is, dat de as boven de ±24 Mkg al snel iets gaat vervormen, waardoor de pignon/kroonwiel-speling niet meer instelbaar is. Vermoedelijk ontstaat dit probleem omdat het aantrekkoppel boven het maximale bereik van veel midden-formaat momentsleutels uitkomt, waarna een ongecontroleerde extra ruk wordt gegeven. Hiermee blijkt men erg snel over de limiet te gaan, waarmee de reductie-as licht wordt vervormd. Nadat een micrometer-test van de as aanvankelijk geen onnauwkeurigheid aantoonde, kon ik uiteindelijk na veel zoeken met een gevoelige micrometer vaststellen dat de as wel degelijk licht vervormd was. Het zelfde euvel ontdekte ik daarna in meerdere gevallen bij assen uit diverse gedemonteerde bakken.

• De originele bevestiging van het bovendeksel kan men beter vervangen door nylockmoertjes met schijfringen, waarmee de borgstrippen tot museumstukken worden gedegradeerd. Let op een voldoende olieafdich-ting om de dekselbevestiging: stukjes rubber slang om de tapeindjes, en rubber schijfringen onder de 4 metalen ringen en nylockmoeren. Zet het deksel beslist niet te vast (0,2 M kg) daar anders de schakeling zwaar en hakerig zal worden.

• Ter voorkoming van overdruk in de versnellingsbak heb ik op het horizontale achterste deel van het bovendeksel een overddrukventiel gemonteerd. Gezien mijn jarenlange R16 ervaring was dit uiteraard van deze Renaultbak afkomstig, maar u zult een dergelijk overdrukklepje op welhaast iedere versnellingsbak aantreffen. Dit klusje is simpel: u boort een gat op de voor deze tap voorgeschreven kleinere diameter, tapt het vereiste schroefdraad, maakt de zaak goed schoon, en monteert het klepje desnoods met iets Loctite. Hiermee kan de omslachtige en bovendien slecht werkende fabrieksoplossing met de slang tussen bak en motor vervallen.

• Bij de montage van de synchro ringen van de 1e en 2e versnelling op de hoofdas dienen de olieboringen zich in lijn bevinden. Na een verkeerde montage is de synchronisatiering na één keer terugschakelen versleten, zoals ik in de jaren '70 al eens mocht ervaren. Het is dus niet nodig dit nog eens te bewijzen, temeer daar de prijs van synchroringen inmiddels is gestegen tot boven de 95 gulden per stuk!

• Vergeet niet tijdens de montage van de hoofdas in de bak met een door deze as gestoken lasdraad of iets dergelijks het olietoevoerpijpje op de reductie-as (in het achterste gedeelte) door het gat in de pignonkop te leiden.

• Bij montage en demontage van het voorste versnellingsbakdeksel is het raadzaam het bakhuis rondom de bevestiging iets op te warmen om de zijdelingse klemspanning van het deksel in de rand van het bakhuis op te heffen.

• De montage van het voordeksel wordt naast bovenstaande extra vergemakkelijkt door met een stevig electriciteitsdraad de beide tandwielassen zover op te lichten, tot zij zich precies voor hun lagering in het deksel bevinden.

• Controleer nauwkeurig de zitting van het grote prise-aslager in het voorste versnellingsbakdeksel (6206). Het komt voor dat deze zitting zover uitgeslagen is, dat het lager er koud al bijna uitvalt. Eenmaal op bedrijfstemperatuur zal het lager met prise-as als gevolg van de forse uitzet-

3407	Typ C	PL17 1959-1962	pignon-kroonwiel 11/24, reductie-overbrenging 11/31	
3408	Typ C	PL17 standaard		
3409	Typ C			
3410	Typ C			
3412	Typ C	Jaeger koppeling		
3413	Typ C	Jaeger koppeling "Montagne"	pign-kroonw. 10/24	red. overbr. 11/.31
3414	Typ C	Taxi		
3415	Typ C	besteluitvoering	pign-kroonw. 10/24	red. overbr. 11/31
3416	Typ C	Taxi		
3417	Typ C	PL17 type BXJ "Montagne" (uitvoering Zwitserland)	pign-kroonw. 10/24	red. overbr. 11/31
3420	Typ CS	17 1962-1965, CD	pign-kroonw. 11/24	red. overbr. 11/31
3421	Typ CS	gelijk aan 3420		
3422	Typ CS	bestel & break 1962-1965	pign.-kroonw.10/24	red. overbr. 11/31
3423	Typ CS	gelijk aan 3420		
3424	Typ CS	Jaeger koppeling		
3425	Typ CS			
3426	Typ CS	Jaeger koppeling "Montagne"	pign.-kroonw.10/24	red. overbr. 11/31
3427	Typ CS			
3428	Typ CS	Taxi druklagerm. kogellager		
3429	Typ CS	idem als 3428		
3430	Typ CS	24C, CT, B, BT	pign.-kroonw. 11/24	red. overbr. 11/31
3431	Typ CS	idem als 3430		
3438	Typ CS	24CT M10S 4e versn 16x26	pign.-krnw.11/24	red.overbr. 11/31
3439	Typ CS	24BA	idem als 3430 en 3431.	

ting in zijn zitting liggen te rammelen. Dit heeft met name nare gevolgen voor het kleine kogeldruklagertje tussen prise-as en hoofdas (51102), wat meestal met breuken in zijn kooi wordt aangetroffen.
Voor alle kogellagers die zwaar en/of op hoge toerentallen worden belast (en dus ook hier) wordt door de lagerfabrikanten de voor dezelfde prijs verkrijgbare C3 kwaliteit met iets meer "lagerluft" geadviseerd.
Een op de prise-as lagerzitting afgekeurd voordeksel wordt NIET weg-gegooid, doch als volgt tot Panhard speciaalgereedschap gemodificeerd:
Aan de bovenzijde van de binnenkant van het deksel bevinden zich 4 uitsparingen, waarvan er 3 zijn bewerkt als zitting voor de stelringen van de schakelvorkassen. Hiermee worden de 3 schakelvorkgleuven netjes in lijn afgesteld voor de bedieningsvinger, die daartoe aan de onderzijde uit het bovenhuis steekt. Van het afgekeurde deksel worden van binnen uit de 3 bewerkte uitsparingen met een 6mm boor naar buiten doorgeboord, zodat na montage van dit deksel de schakelassen met een passende schroevendraaier eenvoudig zijn in te stellen.
In tegenstelling met de officiële reparatie-adviezen begint u met de voorlopige instelling van de achteruit (het kleine linker vorkje), tot het volledig ingrijpen van de beide tandwielen in ingeschakelde toestand. Tijdens het in lijn brengen van de overige 2 schakelvorkgleuven (achteruit weer in neutraal) zult u merken dat de achteruitafstelling iets teruggedraaid dient te worden tot alle vorken correct functioneren en in lijn liggen, met in acht neming van de voorgeschreven speling tussen schakelmof en tandwielen. Indien de achteruittandwielen in goede staat verkeren en de bedieningskabels goed zijn afgesteld, is hiermee een "uit de versnelling springende achteruit" vrijwel uitgesloten. Vergeet overigens niet voor de definitieve montage van het goede voordeksel (met vloeibare pakking) het borgstripje van de drie schakel-vorkassen te monteren, na deze met hun stelringen voorzichtig met de schroevendraaiersnede in lijn gedraaid te hebben!

• Let op een goed functionnerende afdichting van de oliepeilstok; het originele afdichtkapje is meestal niet meer toereikend, waardoor er bij nat weer water de versnellingsbak kan binnendringen. Wanneer tevens de verversingsinterval van 6000 km als ouderwets wordt afgedaan, zal dat op zijn minst desastreuze gevolgen hebben voor lagers en synchroringen. Ik heb eens zo'n bak gedemonteerd: er kwam geen olie maar bruine drab uit, en de synchro van de 3e versnelling was zo goed als gesmolten (!); van de onderdelen was er nagenoeg niets meer bruikbaar terwijl deze bak nauwelijks 63000 km had gedraaid!

• De borgpen van de kilometertellerkabel achter op het differentieel-huis is erg slecht toegankelijk. Daarom monteerde ik het ding nooit. Het bleek ook niet nodig te zijn, want er is bij mij nog nooit een tellerkabel los geschoten. Mijn ervaring geldt alleen voor Dyna en PL17, maar gezien de identieke constructie zal dit met de 24 typen geen verschil uitmaken.
De montage van de tellerkabel is tamelijk eenvoudig:
1. Zorg dat de auto zonder verwarmingsslangen met ingeschakelde 4e versnelling op een vlakke ondergrond staat (met aan de achterzijde voldoende vrije ruimte!)
2. Druk het tellerkabeleind in zijn zitting terwijl u de auto langzaam naar achteren duwt.
3. Na korte tijd merkt u dat het kabeleinde in zijn "slot" zakt.

• Omdat tijdens het afstellen van de kabels het zicht op de werkzaam-heden door het deksel in het bovenhuis nagenoeg nihil is, heb ik daarvoor eerst een handige mini looplamp geconstrueerd. Hiervoor neemt u een zeer klein fittingloos lampje van het type dat men in de meeste moderne autodashboards vindt. (één dashboard biedt op een sloperij gelijk een aantal reservelampjes; handig, want ze zijn niet erg schokbestendig).
Voor de demontage uit de fitting kunt u gebruik maken van een paperclip waarvan een uiteinde in een heel kort haakje is omgebogen. De fittingen uit de dashboards hebben een wat grotere diameter en zijn daarom niet zo handig. Beter is een kleinere fitting te zoeken met een diameter van ±7mm (o.a. in asbaklampje Citroen Visa), waarmee deze verlichting tevens zeer geschikt is voor de inwendige inspectie van remcylinders. Aan deze fitting soldeerde ik ±1meter twee-aderig electrodraad, wat in een buigzame plastik ommanteling (zg. tule) werd verpakt. Daaraan kan desgewenst nog een lengte draad worden bevestigd, die met een praktische stekkeraansluiting op de 12V stroombron.wordt aangesloten.
Met behulp van deze minilooplamp kan men door het olievuldeksel de schakelbediening in de bak belichten, waarmee tijdens het afstellen toch iets zichtbaar wordt (en dat is beter dan niets!)

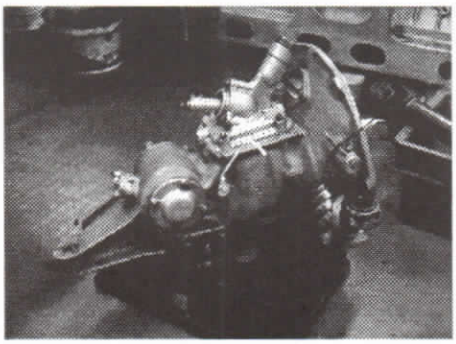
• De kabelbediening heeft diverse scharnierende verbindingspunten, waarin doorgaans enige slijtagespeling is ontstaan. Vanzelfsprekend biedt een nagenoeg spelingvrije overbrenging de meest directe en precieze schakeling. Over dat onderwerp de volgende practische tips:
- Aan de bovenste bedieningskabel is aan beide uiteinden een vorkje geschroefd, wat met een asje en een splitpen aan een hevel is bevestigd. Deze bevestiging vertoont meestal enige speling. De Ø van deze asjes is 5mm in een Dyna Z, en 6mm in een PL17. In de 24 modellen is het asje aan bakzijde 6mm dik, maar aan de pookzijde 8 mm.
- De beide kogelgewrichten van de bovenste bedieningskabel moeten beslist vrij kunnen bewegen; de minste klemming, vooral aan de stuurkolomzijde, kan tot gevolg hebben dat de derde versnelling niet voldoende ingeschakeld wordt, wat "eruit springen" tot gevolg heeft.
- Het schakelmechanisme is aan de stuurkolomzijde uitgerust met een forse hevel, waarbinnen een kogelkop met aan beide zijden een halfhol schijfje heen en weer glijdt. Deze hevel is bij Dyna Z en eerdere PL17 modellen aan de achterzijde open, waardoor nogal wat speling kan

Aantrekkoppels van versnellingsbak en differentieel. **M.kg**

Prise-as deksel op versnellingsbakhuis	1,3 +/- 0,3
Grote linker zijdeksel op versnellingsbakhuis	2,5+0,5 /-0,2
Kleine rechter zijdeksel op versnellingsbakhuis	1,0 +/- 0,1
Staartstuk aan versnellingsbakhuis (8mm bouten)	2,2 +/- 0,2
Staartstuk aan versnellingsbakhuis (mod. 10mm bouten)	3,5 +/- 0,5
Uitlaattraverse aan staartstuk van bak (Dyna Z)	9,5 +/- 0,5
Uitlaattraverse aan staartstuk van bak (PL17+24)	7,8 +0 /- 0,8
Flens op uitgaande differentieelas (li+re 1moer)	6,5 +1,0 /-0,5
Differentieel op reductietandwiel (8 bouten)	8,0 +/- 0,5
Kroonwiel op reductie-as (moer 26)	20 +/- 0,2
Olie aftapplug (2 stuks)	4,0 +/- 1,0
Kilometertelleraandrijving op bakhuis	0,7 + 0,3 /-0,2
Bovenste versnellingsbakdeksel	0,2 +/- 0,1
Bevestigingen silentblocje ("8")	6,0 +0/-1,0
Aandrijfas op differentieelflens (2x 4 bouten)	6,5 +/- 0,5

ontstaan. Vanaf juli 1960 werd een dichte hevel gemonteerd. De montage van deze dichte hevel kan als vervanging van het oudere type soms een aanzienlijke speling opheffen.

• Het afstellen van de bedieningskabels begint met de bovenste kabel. De basismaat is bovenrand van bovenste deel van het bakbovenhuis (waar de buitenkabel met 2 boutjes op wordt bevestigd) tot hart van de hevel aan de zijkant van het bakbovenhuis = 91+/-6mm. Dat is een ruime tolerantie. Wanneer de schakelvorkgleuven precies in lijn staan, kan de bovenkabel als volgt worden afgesteld: zet de schakeling in neutraal en maak de bevestiging van de kabel aan de hevel op het bakbovenhuis los. Zoek met de hevel het middenpunt van de schakelvingerspeling in de schakelvorkengleuf. Meet op dit punt de afstand tussen hart hevel en bovenrand van bovenste deel van bakbovenhuis. Stel de bovenkabel met de 2 moeren op deze afstand in en monteer de kabelvork weer aan de hevel.
De afstelling van de onderste bedieningskabel is geheel conform de instructies uit het werkplaatshandboek, en begint met de basisinstel-ling van 10 mm tussen de flensrand van het bakbovenhuis en de stelmoer van de buitenkabel, waarna de contramoer wordt vastgezet.
Houdt de versnellingshendel aan de stuurkolom in de neutrale positie tegen de aanslag in de lijn van de 1e en 2e versnelling vast (met een doek aan het stuur vastbinden o.i.d.).
Meet hoever het schroefdraad van de binnenkabel uit de stelmoer aan de linkerzijde van het bovendeksel uitsteekt en noteer deze maat als basis. Draai vervolgens de stelmoer uit het buitenschroefdraad. Steek het looplampje in de vulopening van het bovendeksel. Met enige moeite ontwaart u de schakelvinger die naar beneden door de plaat met het schakelrooster als gleufpatroon steekt. Deze plaat beweegt met de schakelvinger mee, en is dus niet verbonden met de schakelvorken die door de schakelvinger worden bediend om de gewenste versnelling in te schakelen. Helaas ontneemt de schakelroosterplaat een groot deel van het zicht.in de bak, maar wanneer met een forse schroevendraaier de schakelvinger tegen de druk van de zichtbare spiraalveer zijwaards wordt gedrukt, ziet u net boven de schakelvinger de schakelvorkas van 1e en 2e versnelling (middelste) en rechts daarvan de achteruitas.
Middels de grote schroevendraaier drukt u de schakelvinger zijwaards tegen de veerdruk in, zodat het hart van zijn bevestigingsbout zich in één lijn bevindt met de hartlijn van de schakelvorkas van de 1e en 2e versnelling; vervolgens drukt u 2mm verder richting schakelvorkas van de achteruit en draait u de stelmoer met zijn kartelring vast.
Maak de versnellingshendel los en controleer de afstelling. Wanneer blijkt dat de hendel iets meer richting achteruit getrokken moet worden om de 1e of 2e versnelling in te schakelen, dan dient u de schakelvinger iets meer dan 2mm richting achteruit af te stellen.
Als de hendel juist iets naar voren gedrukt moet worden om de 1e of 2e versnelling in te schakelen zult u de schakelvinger iets minder dan 2mm richting achteruitschakelas af dienen te stellen. Noteer het bereikte resultaat per ingestelde afstand, waarmee al spoedig een bepaald systeem uit die gegevens zal blijken. Op deze wijze komt men veel sneller tot een goed eindresultaat, en dat was in ieder geval mijn uitgangspunt.



• Tot slot nog een belangrijk advies, waarmee u zich veel narigheid en erg vieze handen kunt besparen: zet de bouten van de aandrijfassen op de differentieelflenzen aan beide zijden met het voorgeschreven aantrek-koppel van 6,5 +/- 0,5 M kg vast. Gebruik hiervoor een goed passende zeskant dop; eenmaal rond gedraaide bouten zijn namelijk niet eenvoudig te verwijderen! In de handel zijn speciale, ±6cm lange, slanke 12mm doppen voor gebruik op een normale dopsleutelset verkrijgbaar voor de prijs van ± ƒ35,=. Overigens is slechts de bij een vrijhangend wiel in de bovenste positie gedraaide bout met een slanke dop bereikbaar.

Het in de praktijk toepassen van bovenstaande afstellingsadviezen zal zonder buitensporige slijtage van bepaalde onderdelen een vrij soepel werkende schakeling kunnen opleveren. Dat neemt niet weg, dat een Panhardbak niet als een moderne "gooi-en smijtbak" is ontworpen, en daarom bij voorkeur met de nodige omzichtigheid behandeld wenst te worden(noblesse oblige!). De synchronisatieringen zijn van een tamelijk miniatuurformaat, en daarom dus niet bestand tegen het bij hogere toeren ruw terug schakelen in een lagere versnelling. Denk aan de prijs van één synchronisatiering van bijna ƒ100.=, en schakel pas bij een lager toerental terug! Druk de schakelhendel of pook ook niet met geweld in een versnelling; als de synchroring goed werkt, zal deze nadat de versnellingshendel zachtjes tegen de betreffende versnelling wordt aangedrukt zelf het moment aangeven wanneer de draaisnelheid van zijn tandwiel voldoende is afgeremd, en vervolgens de betreffende versnelling er als het ware "in zuigen." Dat kost bijna een halve seconde, en is dus beduidend trager dan de synchronisatie van de meeste moderne versnellingsbakken. U kunt deze vertraging echter voor een gedeelte compenseren en tevens de schakelbediening in zijn geheel versoepelen door op de "dubble clutch"manier te schakelen: koppeling in - naar neutraal - koppeling op - koppeling in - naar volgende versnelling - koppeling op. Bij terugschakelen kan desgewenst iets tussengas worden gegeven. Bij de C-bakken van vóór september 1962, dus 3417 of ouder, is het inschakelen van de ongesynchroniseerde 1e versnelling soms wat lastig. De oplossing hiervoor is simpel: schakel via de 2e versnelling naar de 1e, daarmee gebruik makend van de synchro van de 2!
Een dringend advies betreft nog het bedienen van de koppeling. Het "druklager" bestaat slechts uit een koolstof schijf. Bij ingetrapte koppeling wordt middels deze schijf de draaiende drukgroep ingedrukt. Door de wrijvingsslijtage zal de koolstofschijf steeds dunner worden. Het is daarom niet verstandig om veelvuldig met ingetrapte koppeling een verkeersoponthoud af te wachten!

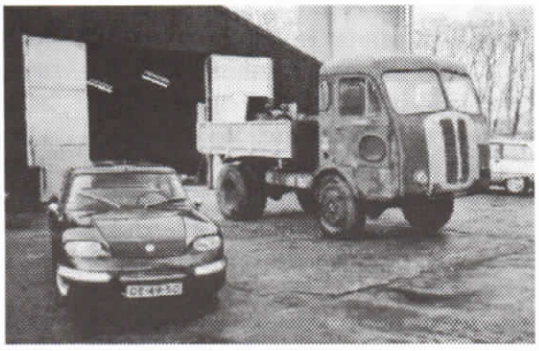
Tot slot nog een goede raad die ik van mijn oude leermeester de heer Hugenholtz heb meegekregen: ververs ook de versnellingsbak en differentieelolie regelmatig (± iedere 6000 km of ongeveer ieder jaar), en bij warme bak (de olie is dan wat vloeibaarder, en spoelt zo de erin zwevende ongerechtigheden ook makkelijker mee naar buiten). Gebruik daarvoor liefst een wat ruime opvangbak, aangezien vooral de olie uit de differentieelaftapplug vaak voor een gedeelte in de traverse loopt. Vul de olie uitsluitend bij als de wagen weer horizontaal staat, en nooit meer dan de maximum niveaustreep op de peilstok (maar ook niet echt minder; er gaat maar 0,8 ltr. in!). Ook hier geldt, dat de olie niet alleen een smerende-, maar ook een koelende taak heeft. Dat dit laatste van belang is, zien we aan de 24-modellen, die voor een betere koeling van de versnellingsbak standaard zijn voorzien van een extra luchtvanger onder aan de traverse (als die al niet eerder het slachtoffer is geworden van een bodemobstakel!)

Rolf Nijenhuis.

Japanners in actie

Het vordert gestaag met de Dreux Auto. Het duurt niet lang meer, of hij scheurt over 's lands wegen...

De redactie ontving bovenstaande kerstkaart van Ruud Kreil. Er werd vast niet gepekeld...



Groot en klein gebroedelijk naast elkaar.

panhard

ANNONCES

PANHARD PL 17 break, 1964, carrosserie entièrement refaite, traitée, mécanique neuve, faire offre. Tél (Doubs) 03 81 89 76 24. *(Réf. 8-39253).*

PANHARD-LEVASSOR X7, 1910, 20 CV, sans soupape, transmission à chaînes, 4 cyl., 4 400 cm³, bleu, cuir rouge, parfait état, très performante, carte grise française.
Claude FRÉSARD - Musée de l'Automobile
CH-2338 Muriaux - Suisse
Tél. 00 41 32 951 10 40 - Port. 00 41 79 637 20 27

PANHARD LEVASSOR X44, 1926, sans soupapes, en cours de restauration, moteur refait par professionnel. (Echange possible). Tél (Ille-et-Vilaine) 02 99 00 29 68 ou 02 99 69 04 92. *(Réf. 8-39424).*

PANHARD cabriolet Junior, 1955, très bon état carrosserie, comme neuve, blanche, (C.G. normale), contrôle technique OK 2003, 68.000 F. Tél (Loire-Atlantique) 02 40 72 78 35 ou 06 09 34 80 82. *(Réf. 8-38928).*

PANHARD PL 17, 1960, vert luciole, (C.G.-normale), contrôle technique OK, moteur refait, pignon Dural, peinture, joints, freins, pneus, neufs, 28.000 F. Tél 05 49 66 45 23. *(Réf. 8-39577).*

PANHARD PL 17, 1964, Relmax, bordeaux, 57.500 km, pignon Dural, échappement inox, contrôle technique OK, nombreuses pièces, 26.000 F. Tél (Oise) 03 44 59 23 53. *(Réf. 8-39837).*

PANHARD PL 17, 1961, saine, (C.G. normale), roule régulièrement, 7.000 F. Tél (Val-d'Oise) 01 34 69 49 04 (soir). *(Réf. 8-41343).*

PANHARD PL 17, 1964, très bel état. Tél (Pas-de-Calais) 06 81 10 44 12. *(Réf. 8-41332).*

PANHARD 24 ct, 1964, (C.G.), à restaurer, moteur refait. Tél (Charente-Maritime) 05 46 83 08 86. *(Réf. 8-41030).*

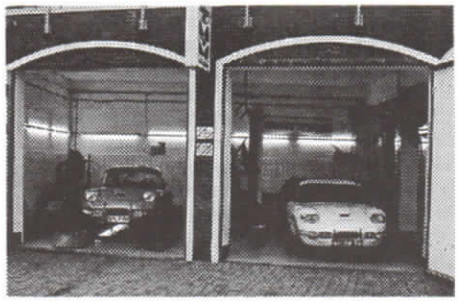
PANHARD 24 bt, 1965, complète, (C.G. normale), tournante, pas roulé depuis 7 ans, détail à revoir, saine, prix à débattre. Tél (Bouches-du-Rhône) 04 91 61 24 45 (répondeur). *(Réf. 8-41697).*

TE KOOP GEVRAAGD
Invoerpapieren / documenten voor 24 CT
Bert Henzen, 0343-451812

Jaap Margry krijgt regelmatig mail van een amerikaanse autohandelaar, genaamd Raymond Milo. De man heeft leuke auto's te koop, o.a.

1953 DB Coach Frua

GARAGE PETER BREED



WWW.PANHARD.NL

TE KOOP
Onderdelen voor 24 CT en BT: plaatwerk, mechanische delen, assen, bakken, ramen, deuren
Bert Henzen, 0343-451812

TE KOOP
24 B, half compleet, behoorlijk goede carrosserie. 425,--
Peter van Eeden,
015-3809592

PANHARD Dyna X 86, 1950, sans corrosion, bon état général, 18.000 F. Tél (Indre-et-Loire) 02 47 26 43 89. *(Réf. 8-41079).*

PANHARD Junior, 1953, (C.G. normale), contrôle technique OK, restaurée depuis le châssis, gris métal, int. vert, prix à débattre. Tél (Gers) 05 62 69 70 75. *(Réf. 8-41771).*

TE KOOP WEGENS VOLLEDIG EINDE HOBBY

Zo'n anderhalf jaar na het overlijden van Joke heb ik de balans opgemaakt van wat ik, onder andere, met mijn hobby's wil.
Ik heb besloten om volledig (behalve wat betreft de koerier) te stoppen met Panhard. Ik denk dat mijn spullen beter thuis zijn in handen van een enthousiast clublid dan de komende jaren bij mij te verkommeren (toch wat pijn in het hart).

- **PANHARD CD** — Compleet, maar gedemonteerd. Chassis verstevigd, gestraald & geschilderd. Carrosserie en interieur nog veel (leuk) werk. Motor door Coural vlak voor aankoop volledig gerestaureerd. Veel nieuwe onderdelen als rubbers, stuur, onderdelen voor ophanging, etc. Vraagprijs: ƒ 17.500 (dekt niet mijn kosten).
- **FOLDER VERZAMELING** — Waarschijnlijk na die van Wim Boers een eervolle 2e plaats. Liefst in één koop. Ca. 150 folders/persfoto's/fiches techniques/advertenties van alle typen, ook cd, db, vrachtwagens, enz. Zie info beneden.
- **MINIATUREN VERZAMELING** — Idem als hierboven.
- **DIVERSE BOUWKITS** — In kleine oplages vervaardigde Panhard bouwkits van diverse merken. Het meeste niet meer te krijgen.
- **TECHNISCHE HANDBOEKEN** — Handboeken van verschillende types, veel Revue Techniques, instructieboekjes, etc.
- **DIVERSE ONDERDELEN** — Zoals dubbele oliepomp, een enkele nieuwe band, veel klein spul. etc.

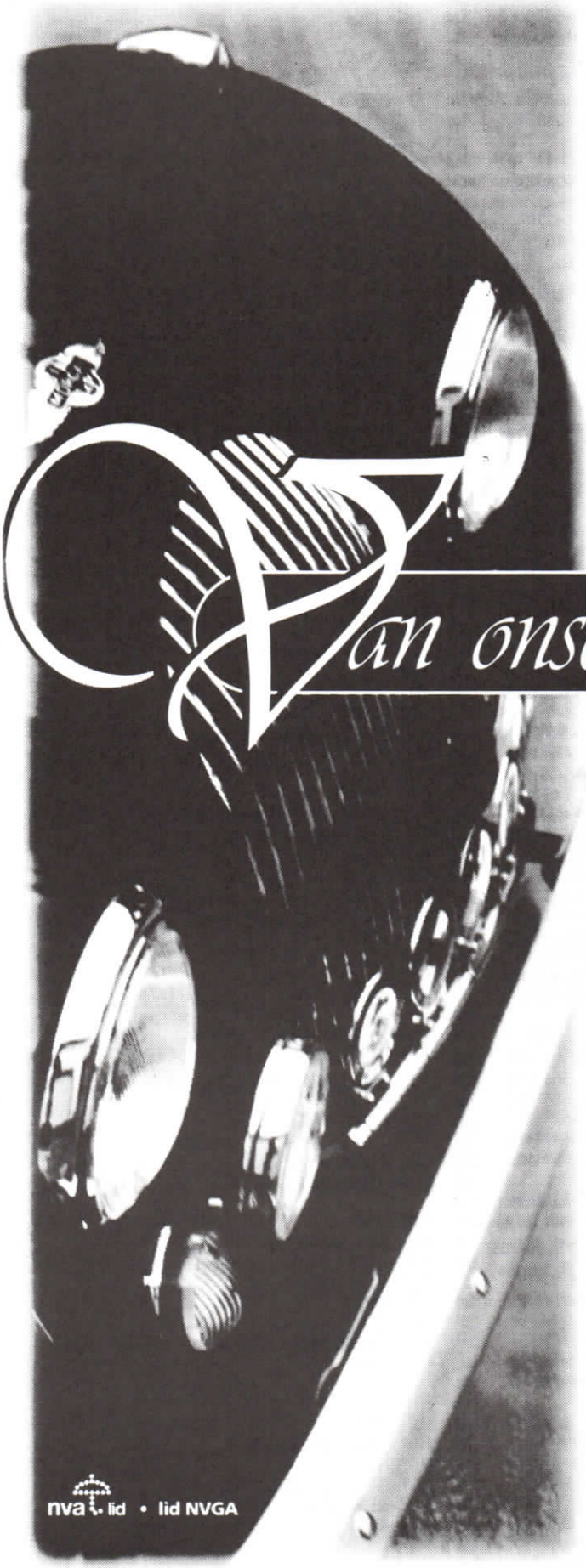
IK MOET HET EEN EN ANDER NOG OP EEN RIJTJE ZETTEN EN CATALOGISEREN, DUS VERWACHT NIET METEEN ALLE ANTWOORDEN EN/OF AFSPRAKEN, WANT MIJN WERK IS NU ERG DRUK. BEL MIJ (LIEFST NA 20.00 UUR) OP 020 - 659 71 78 OF 06 53 19 81 13. IK BEN BEZIG AAN EEN COMPLEET OVERZICHT; DAT KAN IK DAN ZO SPOEDIG MOGELIJK POSTEN, FAXEN OF NAAR U E-MAILEN - GERBERT ROGGEKAMP

LEDENLIJST

V.L. Baanders	Ruys de Beerenbrouckln 19	1181 XR	Amstelveen	020-6413880	Don	
F. Bessem	Kwangodreef 103	3564 PB	Utrecht	030-2661550	Don	
Th. Biekens	Koppenhoefstraat 12	5283 VK	Boxtel	0411-631991	Don	PL Wagonette - 1898
J. de Boer	Sleedoorn 22	6581 VZ	Malden	024-3582385	Don	
G. Derksen	Nic. Maesstraat 72	6717 SW	Ede	0318-636230	Don	
A.W. v/d Goot	van Homoetstraat 31	7061 ZS	Terborg	0315-326504	Don	
M. de Groot	Borups Aller 232,1th	2400	Copenhagen		Don	
R. Kukler	Steenbakkerij 53	9951 KB	Winsum	0595-442783	Don	
J. van Noorden	Noorderstraat 20 A	6953 CE	Dieren	0313-422500	Don	
J.G.P. Noordhuizen	Postbus 454	3130 AL	Vlaardingen	010-2490955	Don	PL17 - 1963
W. van Schouten	Vrijburglaan 9	2051 LA	Overveen	023-5251088	Don	
H. Visser	Kanplaan 21	8315 AN	Luttelgeest	0527-202526	Don	
Dhr. de Vries	Prof. dr. Zernickeweg 42	3731 KE	De Bilt	030-2286161	Don	
H. Anemaat	Laan van Tolkien 186	5661 AD	Geldrop		Lid	
F.P. Appels	MariÎndaal 68	7544 NE	Enschede	053-4779282	Lid	PL17 - 1962
A. Atema	Achterweg 42	4156 AC	Rumpt	0345-681537	Lid	24CT - 1967
M.A.J. de Baat	Duvenee 27	4617 NA	Bergen Op Zoom	0164-246404	Lid	Z16 - 1959
P. Barentsen	Hofzichtstraat 33	2406 XT	Alphen Aan Den Rijn	0172-495796	Lid	PL17 - 1962
P.R. van den Beeke	Lubeckstraat 28	2517 SP	's-Gravenhage	070-3630461	Lid	PL17 - 1963
ing. J.H. Beenen	De Boster 5	8401 HH	Gorredijk	0513-462370	Lid	
B. van Bemmelen	De Vriesstraat 32	2613 CB	Delft	015-2130634	Lid	24CT -1965
Ph. van de Berg	Westelijke Achterweg 49	3245 BJ	Sommelsdijk	0187-485097	Lid	X87 - 1953 PL17 - 1963 24CT - 1965 DB Lemans - 1960
P. Beyen	Hollemarestraat 30	3238 XH	Zwartewaal	0181-663604	Lid	Z1 - 1955
J.M.H. Blok	Nijenrodestraat 104	3621 GM	Breukelen Ut	0346-261889	Lid	Junior Sprint - 1955
P. de Boer	Esdoornplantsoen 11	1744 LH	Sint Maarten	0224-561025	Lid	PL17 - 1961
W.L. Boers	St. Janstraat 53	5507 NB	Veldhoven	040-2052676	Lid	X86 Decap - 1952 X86 Epave - 1953 PL17 - 1962 24BT - 196
J. Bolink	Heuvellaan 6	1217 JM	Hilversum	035-6212890	Lid	Z1 - 1956 PL17 -1961 24CT - 1964
H.N. van Bommel	Julianastraat 15	5451 DP	Mill	0485-452071	Lid	24C - 1964
D. Boon	Krijgertje 41	5683 LC	Best	0499-397414	Lid	Z12 - 1958
P.C. Breed	Lijnbaan 27	1969 NB	Heemskerk	0251-659851	Lid	
J.Th. Bruls	Past. v.Eysstraat 10	6161 VM	Geleen	046-4747112	Lid	24BT - 1965
C. Camstra	H. de Vosweg 34	8411 KC	Jubbega	0516-461286	Lid	
M.F. Captijn	Zuiderdiep 372	9571 BW	Tweede Exloermond	0599-417945	Lid	PL17 -1964 X87 - 1952
W.J. Cats	Sniekstraat 16	6012 RN	Haler	0475-452852	Lid	24BT - 1966
ir. J.C. Cavelaars	Bosslagstraat 1	6941 SM	Didam	0316-223227	Lid	PL17 - 1964 24BT - 1966
J.E. Chevalier	Surinamelaan 21	1213 VM	Hilversum	035-6857202	Lid	
ir. J.J.M. Collette	Postelseweg 42	5521 RB	Eersel	0497-514107	Lid	Veritas - 1951
A.G. Cramer	Molenlaan 217	3055 GD	Rotterdam	010-4189240	Lid	24BT - 1965 24CT - 1964 PL17 - 1963
G. Dereumaux	Eind 73	B-3930	Achel	003289713838	Lid	X86 - ???? PL17 - 1963
J.K.L. Dijkstra	H. Stevinlaan 40	8302 AV	Emmeloord	0527-620368	Lid	X86 - 1951
H.Th. Driesten	Arendswijk 37	9221 TV	Rottevalle	0512-342896	Lid	
P.J.C. Drijver	Assendelftstraat 11	2512 VS	's-Gravenhage	070-3894382	Lid	PL17 - 1959 PL17 Break - 1964
J.A. van Druten	Dennensteeg 3	5481 XE	Schijndel	073-5530412	Lid	Z1 - 1954
C. Duba	Kanaaldijk 221	1831 BE	Koedijk	072-5627755	Lid	PL17 - 1959
H.C. Duits	Van Raepenhorststraat 19	2015 JG	Haarlem	023-5248093	Lid	24CT - 1964
C. Dumoulin	De Hennepe 122	4003 AH	Tiel	0344-611469	Lid	24CT - 1964
M. van Eck	Hoeksedijk 4	3299 AG	Maasdam	078-6762554	Lid	Z1 - 1955
P.L. van Eeden	Agnes Croesinklaan 19	2636 HL	Schipluiden	015-3809592	Lid	DB Le Mans - 1960 PL17 - 1962 24CT - 1963
L.W.J. van Eijk	Huijgensstraat 2	4844 AZ	Terheijden	076-5934434	Lid	PL17 - 1962
B.F. Elst	Hoofdweg 101	9626 AC	Schildwolde	05982-2948	Lid	X84 Canadien - 1949
V.J.B Ensing	Rigedyk 2	8614 XA	Oudega -Wymbritseradiel		Lid	
H.P.J. Erdelman	Korhoenderveld 143	5431 HD	Cuyk	0485-317589	Lid	
J.J. van Essen	Bosstraat 87	1731 SC	Winkel	0224-542181	Lid	PL17 - 1962
R. van Eygen	Oude Rijn 33D	2312 HB	Leiden	071-5136184	Lid	PL17 - 1964
W. Feddema	Roerdompstraat 15	1761 ZR	Anna Paulowna	0223-532511	Lid	24CT - 1965
J. Fongers	Binnenlandsebaan 8	2991 EA	Barendrecht	0180-614405	Lid	24BT - 1967
H.G. Freic	Hopstraat 16	2611 TC	Delft	-	Lid	24BT - 1965
G.H.W. Geesink	Rekkensebinnenweg 11	7152 AN	Eibergen	0545-471694	Lid	Z1 - 1955
A.J. Gelderblom	Dijkmeesterpad 25	3077 GS	Rotterdam	010-4791843	Lid	PL17 - 1963
mevr. V. Gieben	Parklaan 66	2011 KX	Haarlem	023-5323615	Lid	PL17 - 1960
J.G. Giezen	Gildstraat 4	3572 EN	Utrecht	030-2730910	Lid	X86 - 1951 CD - 1963
M.J. Halman	Brouwerslaan 29	8443 DZ	Heerenveen	0513-636407	Lid	
G. Ham	Berkenlaan 17	3828 BN	Hoogland	033-4620616	Lid	PL17 - 1961
N.H. Heesemans	Het Allerbord 16	3823 VA	Amersfoort	033-4556302	Lid	PL17 - 1961
F.A. Heil	Haverland 30	3833 CV	Leusden	035-5417540	Lid	
S.C. Henzen	Kon. Julianalaan 17	3958 VL	Amerongen	0343-451812	Lid	24BT - 1965
G.P.A. Hesen	Worp 23	7419 AB	Deventer	0570-619441	Lid	Z1 - 1954
W.J. Hessels	Van Arkelstraat 46	4147 EN	Asperen	0345-630053	Lid	24BT - 1965
D.J. Hoekstra	Oosterwoldseweg 52	8421 FM	Oldeberkoop	0516-451734	Lid	24B - 1965
ir. H.E. Jansen	Karel de Grotelaan 50	7415 DB	Deventer	0570-622043	Lid	Z1 - 1954
T. Jansen op de Haar	de Wetze 28	9286 EW	Twijzel	0511-445472	Lid	PL17 1959 24 CT 1964
J. Janssen	Mergelweg 80	6212 xk	Maastricht	043-3101851	Lid	
P. de Jong	Nassaulaan 2	2341 ED	Oegstgeest	06-53778706	Lid	
F.E. Kampinga	Hoogte Kadijk 120A	1018 BT	Amsterdam	020-6261332	Lid	24CT - 1963 Z Camoinette W2 - 1959
F.A. Keuls	Wassenaarstraat 11	2629 HM	Delft	015-2626612	Lid	PL17 - 1963
R. Kieft	De Bryde 21	7097 AX	Netterden	0315-386457	Lid	X85 - 1952 PL17 - 1962 PL17 - 1962 24BT - 1965 24CT - 196
F.J.A. Klein Breteler	Langestraat 139	7491 AD	Delden	074-3762593	Lid	X84 - 1949
M. Kloosterman	Willem de Zwijgerlaan 13	3708 BK	Zeist	030-6913835	Lid	
J.J. van Kluyve	Nassaustraat 12	2983 RH	Ridderkerk	0180-417928	Lid	24B - 1966
B.A. Kneppers	De Kwakel 2	1241 LC	Kortenhoef	035-6561502	Lid	24BT - 1965 24BT - 1966

panhard

O. Knoth	Coolhaven 16-C	3024 AA	Rotterdam		Lid	
ing. A.J.P Koevoets	Tilburgseweg 62	4817 BE	Breda	076-5879082	Lid	24C - 1964
G. Kok	Nic. Beetsstraat 337	2524 PT	's-Gravenhage	070-3960564	Lid	
C. Konings	Wilgenlaan 20	1775 GN	Middelmeer	0227-501097	Lid	PL17 - 1965
N. van Kraaij	Benedenveensloot 32	9651 CK	Meeden	0598-623379	Lid	
R.F. Kreil	Alferbos 65	2715 TC	Zoetermeer	06-24238420	Lid	Z1 - 1955
J. de Kruijf	Achterveldseweg 4	3772 NB	Barneveld	0342-492395	Lid	24CT - 1964
J. Lanting	Brugstraat 155	7891 AV	Klazienaveen	0591-312220	Lid	24CT - 1966 MEP - 1965
H. Lanting	Van Echtenskanaal NZ 167	7891 AJ	Klazienaveen	0591-313203	Lid	PL17 - 1961
H. van Leyden	Zuidzijdseweg 160	3415 PT	Polsbroek	0182-307900	Lid	Z1 - 1955
W. Lochmans	Anthurium 59	2678 PN	De Lier	0174-512069	Lid	PL17 - 1963
Mr. E.H.H. van Loon	7 Rue du Marais	F-2450	Dorengt	06-54278728	Lid	X86 Decouv - 1950
J.W. Lubach	Birkholm 134	2133 CJ	Hoofddorp	023-5630978	Lid	
H. Luiten	Dr. Benthemstraat 59	7514 CL	Enschede	053-4338401	Lid	PL17 - 1963
M.J.J. Luiten	van Heemskerkstraat 52	6921 DK	Duiven	0316-261007	Lid	
E. de Maar	van Bylandtstraat 147	2562 GB	's-Gravenhage	-	Lid	
ir. J.W.L. Margry	Engelsbergenstraat 26	5616 JC	Eindhoven	040-2552645	Lid	24B - 1965
D. Meeus-Stassens	Pieter Brueghelstr 11	B-3620	Lanaken	089-713838	Lid	
G.B.W. Meeuwsen	Hildestraat 17	7384 DJ	Wilp Gld	0571-261313	Lid	PL17 Decap - 1962
R. van der Meulen	Rigedyk 2	8614 XA	Oudega	0515-469399	Lid	X K187 - 1952
J.H.J. Meursing	van Mecklenburglaan 15	3761 DZ	Soest	035-6015215	Lid	X K187 - 1951
K. Meyer	Hans Memlinglaan 18	3723 WJ	Bilthoven	030-2291370	Lid	
E.W. Middelkoop	Gorzenveld 25	7827 EB	Emmen	0591-677725	Lid	X84 - 1950
P.J. Mom	Velperpoortlangsstraat 85	6811 BA	Arnhem	026-3511474	Lid	Z16 - 1956
E. Mugge	Rijpstraat 8	2012 VZ	Haarlem	023-5511959	Lid	
P. Neilen	Burg de Wijslaan 28	6971 CD	Brummen	0313-654544	Lid	PL17 Break - 1964
F.E. van Nieuwkerk	Bovenpad 36	9621 TE	Slochteren	0598-422557	Lid	Z12 - 1956
R. Nijenhuis	Kloosstraat 205	7002 BT	Doetinchem	0314-340634	Lid	
M.J. de Nooij	Vogelkerslaan 6	3956 DL	Leersum	06-29135407	Lid	
F.J. van Oosten	Molenpad 4	8097 PH	Oosterwolde Gld	0525-621264	Lid	Z1 - 1955
J.A. Oosterbroek	Gemetstraat 12	3237 AM	Vierpolders	0181-414748	Lid	Z12 - 1957
J.P.J. Packbier	Valkenburgerweg 67	6367 GT	Voerendaal	045-5750925	Lid	24BT - 1967
R.K. Paulides	Kofstraat 17	1503 BN	Zaandam		Lid	PL17 - 1965 CD - 1964
H.J.R. Peeters	Mercuriuslaan 43	7314 KT	Apeldoorn	055-3550303	Lid	24 BT
P.A.F. Peters	Heuvel 9	5463 XB	Veghel	0413-362553	Lid	Pl17 - 1961 24C - 19??
J.D.J. Platteel	Sluisstraat 1a	1398 AS	Muiden	0294-263980	Lid	24CT - 1967
F. Post	St. Annabrinkstraat 32	7491 XG	Delden	074-3767110	Lid	X85 - 1951 X86 Decap - 1951
A. `t Riet	Dorpsstraat 7	2445 AJ	Aarlanderveen	0172-571725	Lid	Z12 - 1957
W. Rijkers	Paukenstraat 76	5402 HL	Uden	0413-265713	Lid	
G. van Rijssen	Bovenheigraaf 114	8095 PC	't Loo Oldebroek	0525-631832	Lid	PL17 - 1962
drs. G.B.M Roggekamp	Reigerstraat 40	1171 TS	Badhoevedorp	020-6597178	Lid	Z1 - 1955 X86 Decap - 1951 Cd - 1964
R. van der Rol	Spitsaak 79	1991 NR	Velserbroek	023-5393860	Lid	Z12 - 1956 24BT - 1966
A.M. Ros	Rijn en Schiekade 3	2311 AJ	Leiden	071-5124578	Lid	PL17B - 1965
S.C.H. Rosendahl	Geldersehoek 6	8223 ZA	Lelystad	0320-227932	Lid	PL17 - 1962 Z1 - 1955
H.J. de Ruiter	de Koppele 11	5632 LE	Eindhoven	040-2417197	Lid	PL17 - 1964
M.A. Saarberg	Willem de Zwijgerlaan 59	2741 DB	Waddinxveen	0182-610350	Lid	X84 - 1949 X K187 Fourg - 1951
A.L. Saarberg	Huygensplein 17	2871 XR	Schoonhoven	0182-383583	Lid	X86 - 1952
M.G.A. Schellekens	Lijnbaansgracht 382 II	1017 XC	Amsterdam	020-6269285	Lid	Z16 - 1958
P.J. Schouwenaar	C.v.Leeuwenstraat 4	3443 VW	Woerden	0348-413405	Lid	PL17 - 1962
J.B. Schreiner	Bloemgracht 58-1	1015 TL	Amsterdam	020-6220583	Lid	Pl17 - 1960
A.J. Seen	Emmastraat 54	3134 CM	Vlaardingen		Lid	
B.A.J. Silvius	Waaldijk 65	4171 CB	Herwijnen	0418-581977	Lid	PL17 - 1964
R.J. Stalman	Botendiep O.Z. 36B	9785 AC	Zuidwolde Gn	050-3013883	Lid	
C. Strijbis	Bovenweg 73	1834 CC	Sint Pancras	072-5643165	Lid	24BT - 1965 24Ct - 1964 PL17 - 1962
O. Sweers	De Clercqstraat 90	1052 NL	Amsterdam	020-6851689	Lid	
R. Tesselaar	Eendrachtstraat 30-huis	1078 XZ	Amsterdam	020-6791315	Lid	24BT - 1967
J.J.F. Teulings	A/b Hillmar-Lagendk to 11	2064 KV	Spaarndam	023-5373326	Lid	
A. Theijsmeijer	J.A. de Boerstraat 42	1751 CM	Schagerbrug	0224-573502	Lid	Z12 17 1961 17B 1965
C.F. van Thor	Meteorenweg 486	1443 CN	Purmerend		Lid	24 CT, 1964, rood, 38-MU-00
B. Thunissen	ir Munterlaan 39	6865 TC	Doorwerth	026-3332890	Lid	
mevr. A. Uijtdehaage - de Vries	Terbeeksestraat 71	B-2321	Meer	0032486361921	Lid	24CT - 1964
W.D. Ulrich	Nieuwemeerdijk t/o 269	1171 PC	Badhoevedorp	020-6010594	Lid	Z12 - 1956 X86 - 1952
A. Valkieser	Willemslaan 14	1399 GK	Muiderberg	0294-263753	Lid	PL17 - 1963
F. Veerman	Kieftendorp 2	7255 MG	Hengelo Gld	0575-465347	Lid	PL17 Break - 1964
A. Veldhuis	J. Witheijnstraat 64	1018 WM	Amsterdam	020-6245621	Lid	Z12 - 1957
J. Veldman	Kruizemunthof 17	1115 DZ	Duivendrecht	020-6956754	Lid	24BT - 19??
J.J. Vennink	Emsbroekweg 4	7217 SK	Harfsen	0573-431651	Lid	PL17B - 1962 24BT - 1965 Junior - 1953 Z12 - 19??
H. Verbeek	Lindenlaan 7	5741 CJ	Beek En Donk	0492-461001	Lid	24B - 1964
S. Verboon	Leidsestraatweg 28	3481 EX	Harmelen	0348-441281	Lid	
B. Verbruggen	Geesterbrugweg 2	2281 CK	Rijswijk Zh		Lid	
H.R. Verhulst	Pieterskerkstraat 2	2311 SV	Leiden	071-5140106	Lid	Z12 - 1952
H. Vermeer	Dwarsvaartweg 3A	8391 MH	Noordwolde Fr	0561-431265	Lid	24CT - 1964 24CT - 1967
J.M. Visser	Warder 112	1473 PG	Warder	0299-401537	Lid	Z1 - 1955
P.J. Voetelink	Veldspaat 12	1703 EK	Heerhugowaard	072-5713596	Lid	24CT - 1964 Z1 - 1955
J.R. Vos	De Kraan 96	5056 PA	Berkel-enschot	013-5332607	Lid	24CT - 1964 24BT - 1965
K. de Waard Wagner	Simonshavenstraat 1	1107 VA	Amsterdam	020-6970916	Lid	1 Cyl - 19??
A. v.d. Water	Oberholz 30	D53804	Much	0049-22453220	Lid	
W Weyburg	Hazeleger 7	4143 CZ	Leerdam	030-6019849	Lid	
M. de Wilde	Hanendorperweg 76	8166 JJ	Emst	0578-662047	Lid	X84 - 1949
M. Willemsen	Broeksteeg 28	5076 SL	Haaren	0411-623661	Lid	PL17 - 1961
R. Witvrouwen	Donkstraat 9	B-9220	Hamme	052-480164	Lid	
S.P. Wouda	Vincent van Goghlaan 1	1399 XA	Muiderberg	0294-261016	Lid	24CT - 1963
H. Zweers	Het Walbekerveld 9	6986 AW	Angerlo	0313-474751	Lid	PL17 Relmax - 1963 Z1 - 1955



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 merk 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?

JA coupon

ik wil meer weten over uw klassieker verzekeringen en taxaties

❑ *Stuur mij een offerte voor mijn klassieker*

Merk en type: _____

Bouwjaar: _____ *Geschatte kilometrage:* _____

Geschatte waarde of taxatiewaarde: f _____

❑ *Belt u mij voor nadere informatie*

Naam: _____

Adres: _____

Postcode: _____

Woonplaats: _____

Tel. privé: _____ *Tel. zaak:* _____

Beroep: _____

U kunt de bon in een ongefrankeerde enveloppe sturen aan:

KUIPER VERZEKERINGEN
ANTWOORDNUMMER 51
8440 VB HEERENVEEN

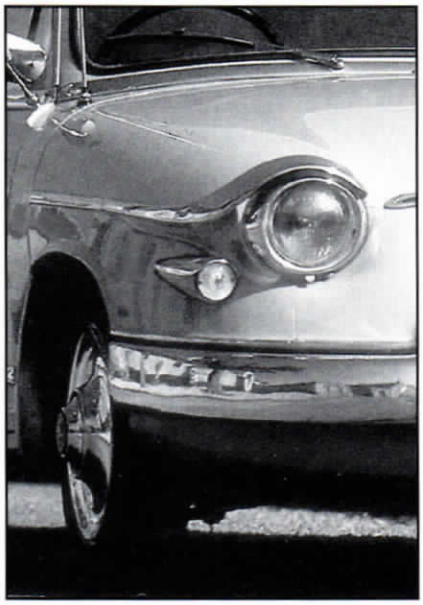
omdat geen klassieker gelijk is,
verzekeren wij op maat

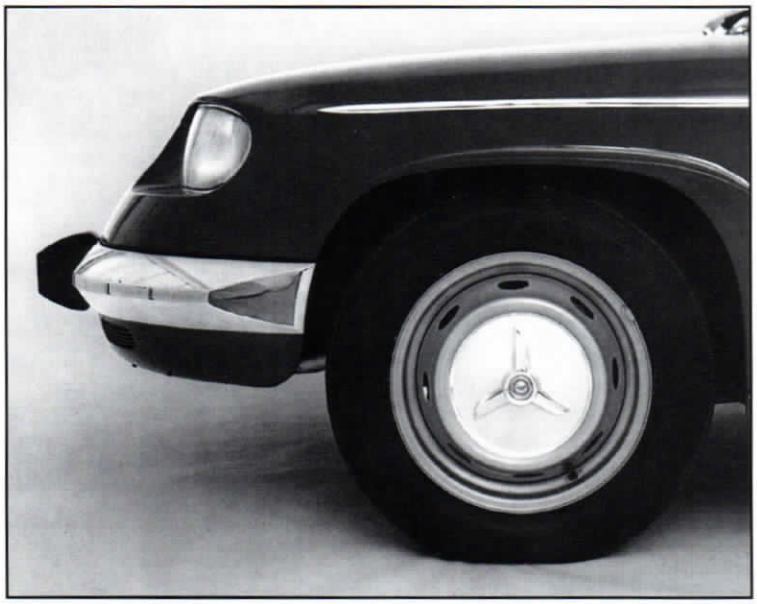
KUIPER VERZEKERINGEN

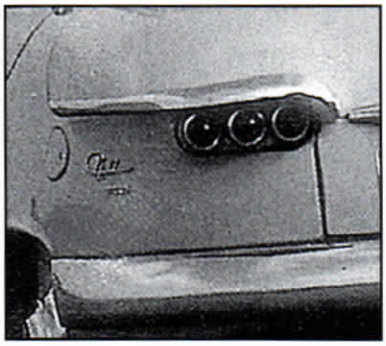
Kuiper Verzekeringen **Bezoekadres:** *Breedpad 21 8442 AA Heerenveen* **Postadres:** *Postbus 116 8440 AC Heerenveen*
Telefoon: 0513- 61 44 44 Telefax: 0513-62 37 42

Verwen uw Panhard met RVS A2/A4

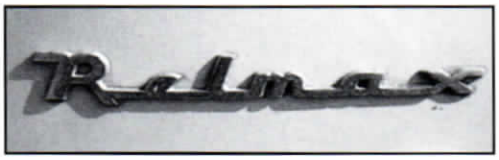
Polijstrollen
Lamellenschijven
Polijstpasta
(voor aluminium en RVS)
HSS boren en tappen





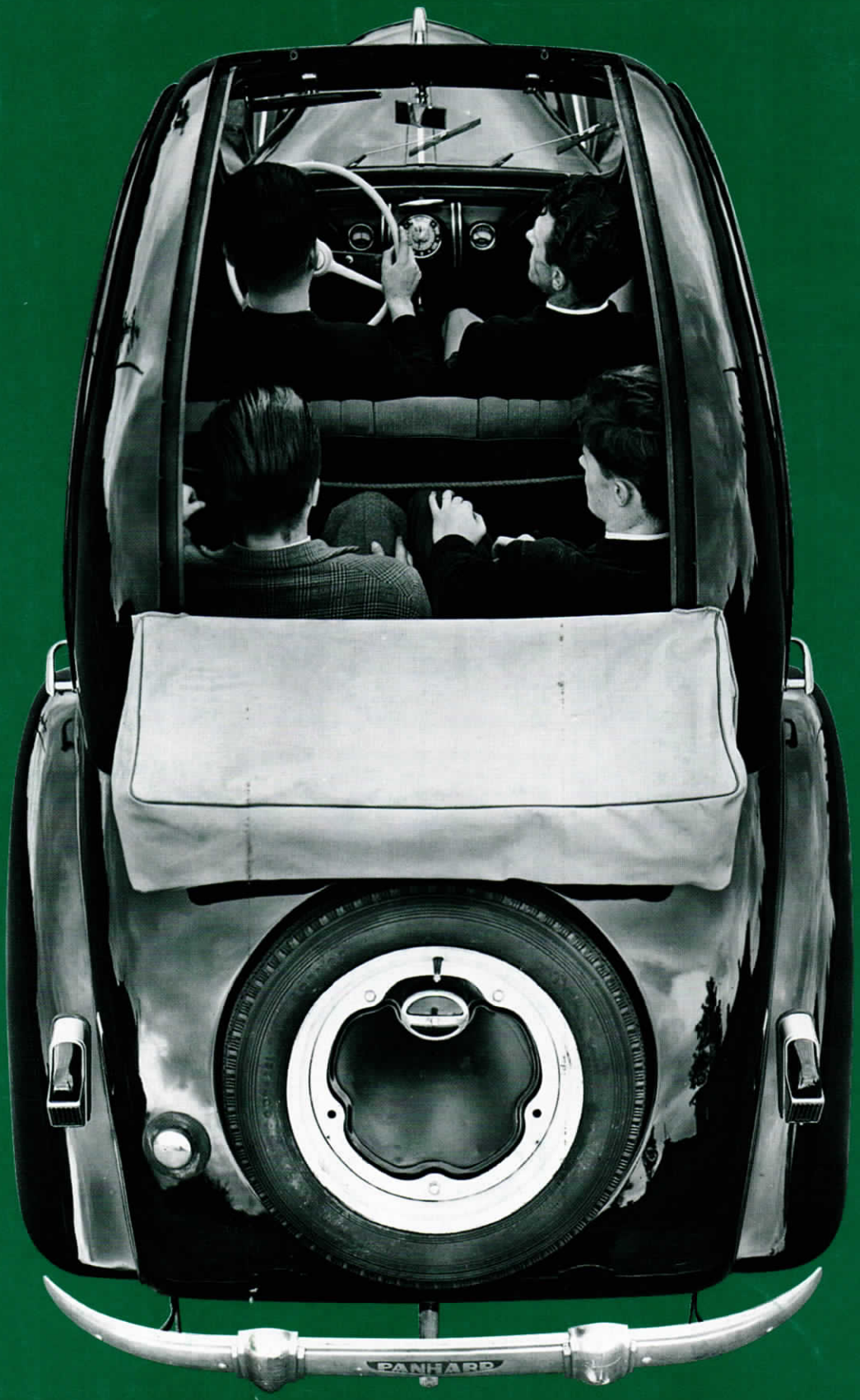


bouten
moeren
ringen



Jé.R.Vé.
De Kraan 96
5056 PA Berkel-Enschot
Tel.: 013 - 5400610
Fax: 013 - 5400611

JRV



DEZE ADVERTENTIE WORDT U AANGEBODEN DOOR CITROËN NEDERLAND