# panhard Koerier

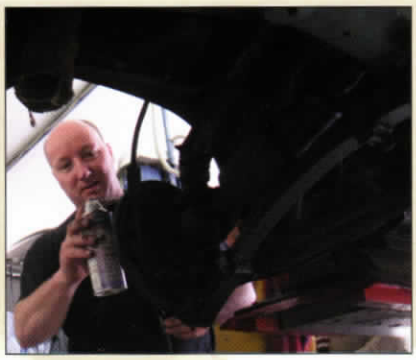
NUMMER 139 DECEMBER 2002

## PANHARD CD

**IN DIT NUMMER:**

- PANHARD CD NR. 105
- HET COMPLETE CD VERHAAL
- DB WEEKEND
- SLEUTELEN BIJ PETER BREED
- EN NOG MEER

UITGAVE VAN DE PANHARD AUTOMOBIELCLUB NEDERLAND



*Onderhoud en* **revisie**

**Vraag** *en verkoop*

*Onze* **occasions**

**APK** *+ service alle merken*

# *Peter* **Breed** *GarageService*

Lijnbaan 27, 1969 NB Heemskerk. Tel. 0251-253 105, fax 0251-208 693, breed@ibp.nl

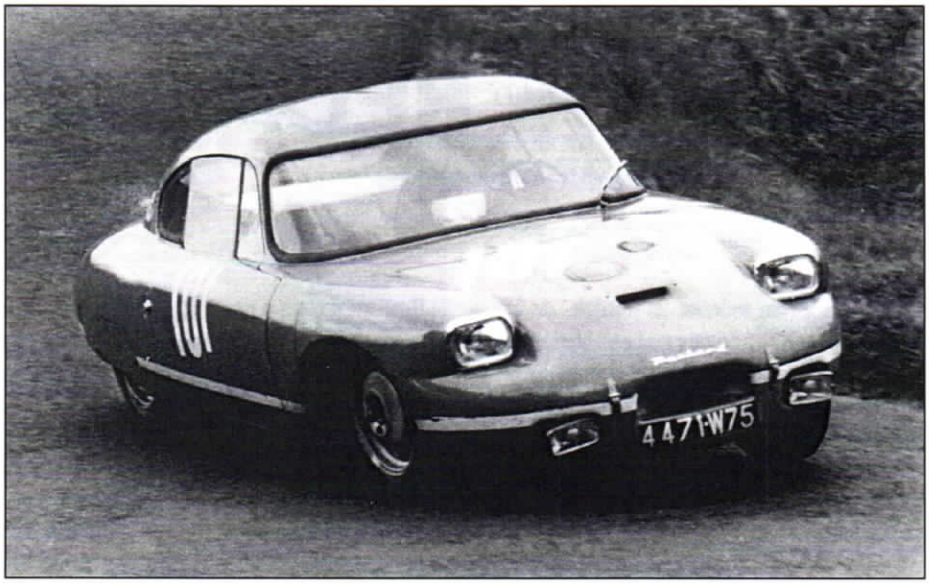
**Peter Breed is opgegroeid met Panhards. Vroeger stond er bij zijn vader wel een dozijn voor de deur. Peter heeft zich ontwikkeld tot een ware Panhard-specialist. Voor vakkundige revisie van motor en versnellingsbak is hij de aangewezen vakman.**

**U kunt uw Panhard ook van gemoderniseerde onderdelen laten voorzien. Nieuwe filtersystemen, nieuwe krukassen: moderne kwaliteit in uw klassieke Panhard, ontwikkeld in samenwerking met de Europese Panhard-clubs en Mike Crane uit Engeland. U kunt uw geliefde klassieker zelfs laten uitrusten met nieuwe wisselstroomdynamo's en elektronische ontsteking.**

***Peter* Breed *GarageService* is een erkend APK-keuringsstation, dat beschikt over de modernste test- en roetmetingsapparatuur. Een eerlijk en betrouwbaar adres voor onderhoud en reparatie van alle automerken. Specialisaties: Citroën/hydrauliek, auto-elektronica en bandenservice.**

**www.panhard.nl**

# Wij verzekeren alle typen Panhard!



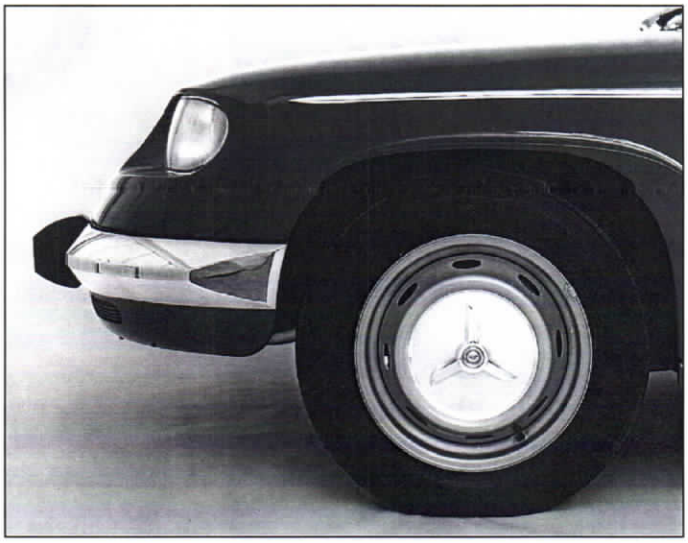
# FA. G. van 't Zand

Burgwal 106
Kampen
tel.: 038-3316666

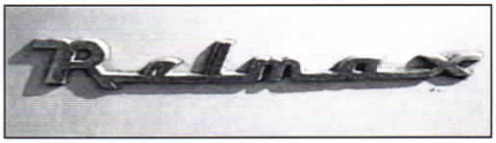
bank: 631800999
giro: 843689

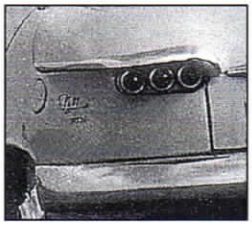
# Verwen uw Panhard met RVS A2/A4

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



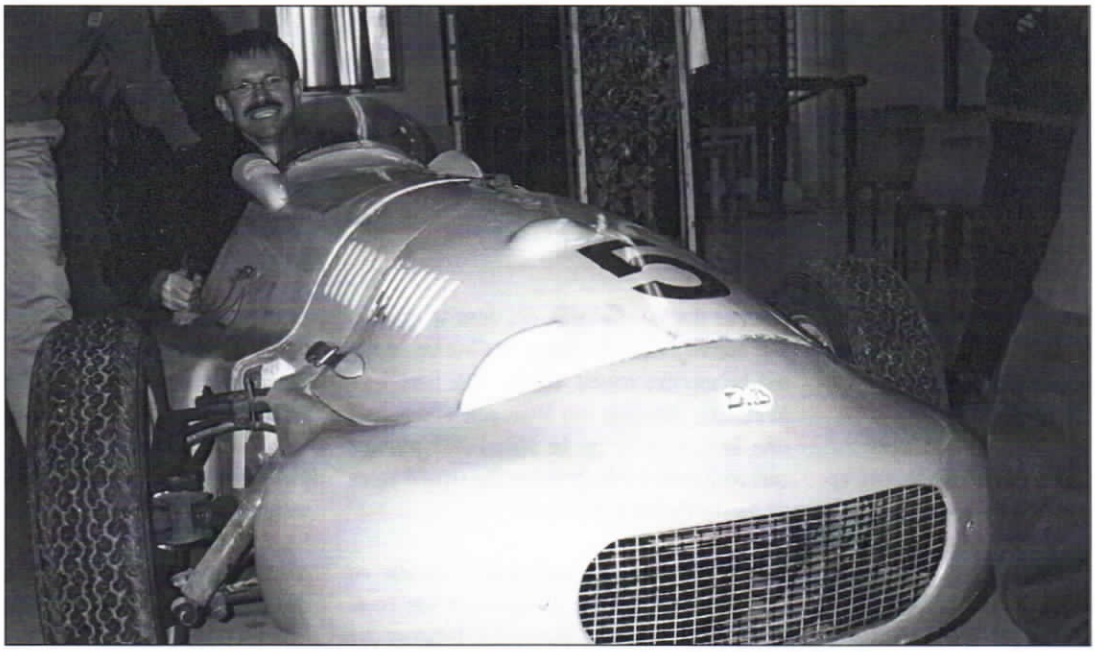
Jé. R. Vé
De Kraan 96
5056 PA Berkel-Enschot
Tel.: 013 - 5400610
Fax: 013 - 5400611



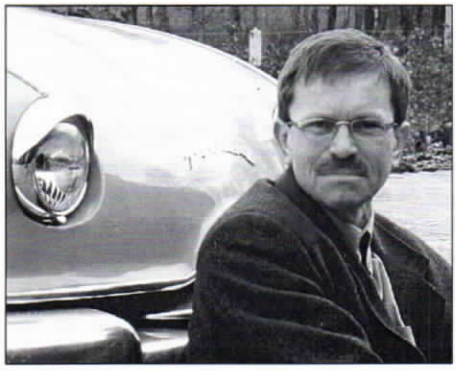
bouten moeren ringen

JRV



**Wat vindt u van de foto hierboven? Uw voorzitter in een heuse Formule 1 racewagen! Die foto heeft Jaap Margry genomen op een DB meeting op 5 en 6 oktober bij Lille. Dat was eindelijk eens zo dichtbij was dat we wel moesten gaan.**

Die racewagen is één van de twee die gebouwd zijn en in de Formule 1 Grand Prix de Pau 1955 meereden. Stelt u voor: twee DB 750cc 2-cilinders (met compressor) die het opnemen tegen 6, 8 en 12 cilinders Ferrari's, Maserati's, Gordini's, Jaguars en Lancia's.
De afloop? De DB van Claude Storez valt uit met een uitgescheurd kroonwiel, die van Paul Armagnac eindigt als 10e. Nou ja het was David tegen Goliath, maar moedig geprobeerd hoor.
Die DB-meeting was weer buitengewoon leuk om bij te wonen, vriendelijke en enthousiaste mensen en bijzondere auto's. Wat dacht u van een Panhard Arista, waar maar een handvol van gebouwd is, in smetteloos rood, perfect gerestaureerd?
In een latere Koerier komen wij daar vast en zeker op terug.



Het was weer eens een drukke tijd voor ondergetekende, twee weken ervoor nog met wat vrienden naar de Elzas voor een leuke beurs (Lipsheim, even onder Strasbourg) en één week ervoor was natuurlijk de najaarsrit die Frans van Oosten voor ons allen geregeld had.

Onze eerste rit op het Nieuwe Land, geloof ik. Echt leuk en mooi daar, zo had ik dat land, waar ik vrij geregeld dwars door moet rijden op weg naar het westen, niet eerder gezien.
Frans zijn eigen Dyna Z1 was helaas nog niet bij, hoewel zij dat wel van plan was, maar Frans acht haar nog niet Apk-keuringrijp. Hij vertrouwt z'n achterverlichting niet en zoekt nog een STOPINDIC relais om daar wat te doen, kan iemand hem daaraan helpen?
En er was deze keer een zeldzame gast bij. Gelukkig maar, zodat ik me niet zo alleen voelde in m'n DS19 (Mijn DB HBR5 is nog lang niet af). Dat was Erik Verhaest van Citroën Nederland, die met zijn Yvonne in zijn DS Cabriolet meetourde, en nu nog meer Panhard-minded geworden is!

Het is u waarschijnlijk al opgevallen, dit nummer staat in het teken van de CD, de Panhard CD welteverstaan. Het is immer de 40ste verjaardag en die is niet onopgemerkt verstreken.
Het begon op RetroMobile in Parijs waar de DynamicClub-stand volledig aan de CD-overwinning op Le Mans in 1962 was gewijd. En het eindigt met dit Kerst-CD nummer van uw Panhard Koerier.

Het is ook de bedoeling dat u als kerstcadeau een herdruk van de -enige- Nederlandse CD-folder in deze heel dikke enveloppe vindt. Nog even verticaal in tweeën vouwen, en hij kan zo in uw foldercollectie.

Deze enveloppe is vooral zo dik omdat er ook nog een kalender in moet. Weer een meesterwerk van Gerbert Roggekamp, dit is de vierde al! Hoe de kalender eruitziet, weet ik op moment van schrijven nog niet precies, maar de voortekenen zijn veelbelovend.
Als u de kalender zo gaat doorbladeren, let dan even special op de maand juni.

En neemt u eigen agenda erbij.

Markeer daarin het op de kalender al aangegeven Pinksterweekeinde. Dat moet u echt vrijhouden voor het grandioze Lustrumfeest dat wij dan gaan vieren! Alle leden, met hun aanhang zijn daar van harte welkom.

Ik eindig met de wens dat u in het nieuwe jaar zult vinden wat u er zoekt (onderdelen beurs bij het Lustrum!), en dat wij elkaar vaak en in goede gezondheid zullen zien.

**Frank**

# VAN DE REDACTIE

Voila, klaar om gelezen te worden, de laatste Koerier van 2002. Samen met een nieuwe kalender. Ik heb, net zoals velen van u, nog niet de eer gehad om de kalender al te zien, dus zelfs voor mij is het een verassing. Maar aangezien Gerbert zichzelf in het verleden meermaals overtroffen heeft, zal ook 2003 hierin niet achterblijven.

Dat CD voor een Panhardist meer is dan alleen maar een kleine zilverkleurige schijf die muziek bevat, behoeft geen betoog. En dat de introductie van de CD niet iets is van het laatste decennium, maar iets dat reeds 40 jaar geleden plaatsvond, is mogelijk niet iedereen bekend, maar voor ons reden genoeg om nummer honderdtnegenendertig van de Koerier speciaal aan deze sportieve automobiel te wijden.

Deze maal vindt u naast de CD in de Koerier een verslag van de DB Meeting in België. Ook geven wij het woord aan Etienne de Valence, voormalig PR manager van Panhard

Ook maken wij ditmaal gebruik van onze redactionele vrijheid. Aangezien de inhoud van de Koerier steeds grotere vormen aanneemt, is het niet mogelijk gebleken ditmaal om de onderdelenlijst op te nemen. Wij nemen aan dat u hiertegen geen bezwaren maakt, en verwijzen u graag naar nummer 137 wanneer u hierover meer wilt weten. U kunt uiteraard ook uw zoektocht naar een onderdeel starten op:
http://www.panhardclub.nl
Voor nu wens ik u veel plezier-a-lire!

Gertjan Ham

## AGENDA

| | | |
|---|---|---|
| 18 - 19 januari | Auto Retro Brugge, thema: Citroën | Brugge |
| 24 januari | Algemene Leden Vergadering | La Montagne |
| 7 - 16 februari | Retro Mobile | Parijs |
| 7, 8 en 9 juni | 14e internationale treffen van de Federation Panhard. | Amsterdam |


## COLOFON

**voorzitter**
Frank van Nieuwkerk, Bovenpad 36
9621 TE Slochteren, 0598 - 422557

**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, Jaap Margry, Frank van Nieuwkerk, Gerbert Roggekamp, Mike Schellekens

**redactieadres**
Gertjan Ham, Berkenlaan 17
3828 BN Hoogland, 033-4620616
E-mail: yeti@euronet.nl (Gerbert)

**ontwerp binnenwerk en omslag**
Gerbert Roggekamp

**druk**
Los druk + design, Naarden

jaarkontributie €40,- 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.

# DE GESCHIEDENIS VAN DE PANHARD CD NR. 105

## ZOALS GESCHREVEN DOOR ETIENNE DE VALANCE

**Het verhaal begint op 20 januari 1962, maar eerst wil ik iets vertellen over de oprichting van een 'Service Courses' bij Panhard.**

Van 1950 tot 1962, namen klanten van ons, op eigen kosten, deel aan belangrijke wedstrijden, nationaal of internationaal; een aantal namen moet genoemd worden: Monopole, D.B. (Deutsch et Bonnet), Plantivaux, Gaillard, Chancel, etc. De fabriek verkocht hen onderdelen: chassis, motorblokken, versnellingsbakken.
Als er een overwinning geboekt werd die publicitair gebruikt kon worden, voegde Panhard zijn naam toe aan die van het winnende voertuig, maar gaf ter compensatie eenzelfde prijs als de organisator van de race.

In 1953, gaf R. Panhard (voormalig gevechtsvlieger met een Caudron-Riffard), opdracht aan M. Riffard voor een studie naar een racewagen. De carrosserie werd ontworpen door P.Chancel, de wagen werd in de Panhard-fabriek gebouwd. Met haar ver-vooruitstekende, kogelvormige koplampen werd zij "l'escargot" genoemd.
Zo werd dat jaar de Panhard-renstal geboren.
De racewagen werd ingezet bij Le Mans. Pierre en Robert Chancel wonnen de 1ste plaats bij de Indice de Performance. Dit was de 4de overwinning van Panhard in deze race van wereldfaam. Ik (E. de Valance) was toen verantwoordelijk voor de tijdmeting.

Panhard schreef zich vervolgens ook in voor Le Mans in 1954 en 1955, en wedijverde zo met Monopole en DB (leveranciers van onderdelen en ook afnemers).
Na het ernstige ongeval van 1955 besloot Mijnheer Panhard dat de fabriek niet meer rechtstreeks deel zou nemen.
R. Panhard stopte als hoofd van de 'Service Courses'. Deze functie werd mij toevertrouwd naast mijn werk als hoofd van de 'Service Presse', waarmee ik in 1953 begonnen was. Eigenlijk waren de sportieve resultaten een constant thema in onze publiciteit. Het was belangrijk om op het terrein van de Public Relations het imago van Panhard hoog te houden en op alle belangrijke wedstrijden present te zijn.

Het was dus noodzakelijk om door te gaan en een overeenkomst te sluiten met het hoofd van een belangrijke renstal. Dat werd de heer J. de Montremy, directeur van Monopole Poissy (zelf drie keer winnaar op Le Mans) met wie een overeenkomst werd afgesloten. De renstal kreeg de naam "Panhard Monopole".

In AchËres werd een werkplaats ingericht en met P. Durand (naaste medewerker van Louis Delagarde, Technisch Directeur) kwamen we één keer per maand samen om besluiten te nemen over het programma en technische benodigdheden, terwijl M. Bourdereau (Monopole) zich bezighield met de carrosserie en de bouw van de renwagens.
Dit gedurende de jaren 1956-1957-1958. In 1958 besloot Monopole te stoppen.

Na veelvuldige contacten met de heren Deutsch en Bonnet, bekend als fabrikant van de D.B.'s, werd dit merk de officiële renstal onder de naam "Panhard D.B.". Deze overeenkomst werd jaarlijks vernieuwd voor de seizoenen 1959 - 1960 - 1961 - 1962.
Zoals elk jaar verzochten wij in november 1961 de ACO de voorinschrijving van 4 wagens voor Le Mans 1962. En in december was er, zoals altijd een bespreking tussen de heren Delagarde en Bonnet over de technische aspecten van deze race.

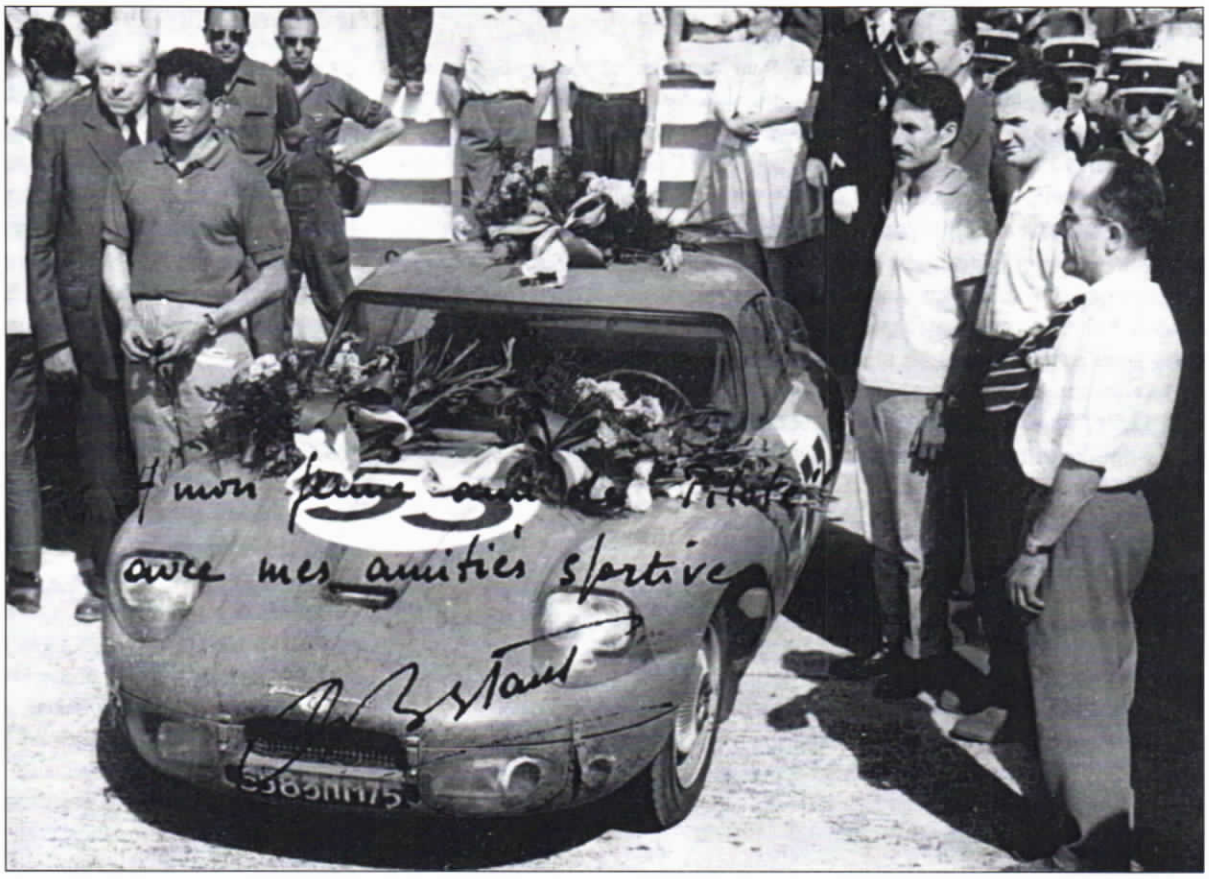
Op 15 januari, om 9 uur 's morgens vroeg mijnheer Panhard me naar zijn bureau te komen. In zijn handen had hij het blad l'Equipe, dat hij in de auto gelezen had.
Ik had dat blad nog niet gelezen. En ik was ernstig in verlegenheid gebracht, omdat ik, verantwoordelijk voor de Pers- en de Raceafdeling, had moeten weten dat René Bonnet op 13 januari een overeenkomst met Renault had afgesloten om hen te vertegenwoordigen op Le Mans in 1962.
Terug in mijn kantoor heb ik onmiddellijk Charles Deutsch gebeld om hem van mijn verbijstering te doen blijken. Hij liet mij weten dat hijzelf ook pas net door de krant op de hoogte gebracht was! Die dag was op het kantoor van mijnheer Panhard een ontmoeting met Jean Panhard, Charles Deutsch en mijzelf.

Charles Deutsch had al plannen klaar voor een opvolger van de huidige GT/race modellen. Het kostte ons een volle week om mijnheer Panhard ervan te overtuigen dat we de uitdaging door Rene Bonnet moesten aangaan.
Aldus ontstond de Panhard CD. De carrosserie en het chassis werden uitgevoerd bij Chappe et Gesslin in Brie-Comte-Robert. De technische componenten werden in de fabriek opgebouwd, de motor aangepast bij 'le Moteur Moderne'.

In april waren er proefritten op Le Mans om een selectie te maken uit de coureurs. Er waren veel kandidaten, autodealers, journalisten, coureurs die waren aanbevolen door Citroën, B.P. etc.
In mei 1962 reden we mee op de Nurburgring. De Bonnet-Renault haalde de overwinning en wij eindigden als tweede. Deze uitslag was erg bemoedigend, want wij reden nog met een metalen, vrij zware carrosserie, we hadden nog problemen met de afstelling. Het was duidelijk dat we nog veel zaken konden verbeteren.

Er werden vier polyester auto's gebouwd.
(nrs. 102, 103, 104 en 105).
Drie ervan reden mee in de 24 uur van Le Mans en de 103 won de eerste plaats in de Indice de Performance met het racenummer 53.
De 104 (nr 54) viel uit in het 8ste uur. Na een pitstop hield de coureur zich niet aan de instructies en wilde al in zijn tweede ronde het normale ritme hernemen: in de bocht van Tertre Rouge sloeg hij over de kop.
De 105 (nr 55), bestuurd door Bayer en Verrier startte met een arme carburateur afstelling omdat zij voor de 'Indice Energitique' reed, maar zij kreeg motorstoring en moest in het 14de uur opgeven

De overwinning viel echter toch aan Panhard dankzij de nr 53, gereden door A. Guilhaudin en A. Bertaut. Na deze overwinning, de 10de van Panhard bij 15 deelnames, en zoals afgesproken tussen mijnheer Panhard en Charles Deutsch, namen de CD's deel aan de volgende wedstrijden: Courses de Côte (heuvelklim) van Urcy, le Mont-Dore en Chamrousse.
In deze drie races werd de eerste prijs in zijn klasse gewonnen door R. Guilhaudin en de tweede door A. Bertaut.




24 Heures du Mans 1962: rondom de winnende CD
vlnr: Paul Panhard, Alain Bertaut, Jean Panhard, André Guilhaudin, Etienne de Valance, Charles Deutch

Tegelijkertijd werd de 104 gerepareerd en kreeg, net als de andere het nummer 53 van de Le Mans-winnaar om tentoongesteld te kunnen worden bij de Panhard-dealers.
De 105 nam in september met dezelfde equipe deel aan de 1000KM van Parijs en eindigde, ondanks een slippartij, op de 4de plaats, nog vóór de Bonnet-Renault
Met het totaal van deze overwinningen verdiende deze equipe het Kampioenschap van Frankrijk, en werd Panhard Kampioen van Frankrijk voor sportwagens 1962.

Na het raceseizoen werden de CD's 102, 104 en 105 overgedragen aan Charles Deutsch. Zijn bedrijf viel later in andere handen en de CD's werden verkocht!
Het was H. Poulain, veilingmeester, die werd belast met de verkoop van de CD 105. Die dag was ik niet in Parijs en het was J.C. Aubriet, vroeger Panhard-dealer en inmiddels Peugeot-dealer te Louviers, die deze CD kocht.
Kort daarna kwam hij bij me langs, en ik zei hem, lachend, dat ik deze CD had moeten hebben. Hij antwoordde mij: "Als ik vóór jou sterf, verkoopt mijn vrouw jou de CD voor de prijs van aankoop."
Weer later ging hij, toen hij een verkoopswedstrijd van Peugeot gewonnen had met enkele mede-winnaars naar Tunesië. Na een maaltijd ging hij met een vriend waterfietsen en kreeg, op 100 meter van het strand een zware hartaanval. Enkele dagen na zijn begrafenis, belde Madame Aubriet mij op om te zeggen dat ze de autoverzameling van haar man ging verkopen

Het was dus juli 1987, dat ik deze CD gekocht heb voor de zelfde prijs als M. Aubriet drie of vier jaar eerder betaald had.
De carrosserie werd overgespoten in Elbeuf, waarna Jacques Lumbroso in Groslay de techniek onder handen nam. Toen die klus geklaard was ging zij de weg weer op, richting museum van Le Mans om daar tentoongesteld te worden. Vanwaar zij, van tijd tot tijd, tot groot genoegen van haar eigenaar, wat kilometers gaat maken door deel te nemen aan historische manifestaties.

Wat is er nu geworden van de Le Mans CD's?

Nr 102: heeft nooit geracet. Zij was reserve bij Le Mans; zij heeft gediend als voorraad reserveonderdelen en is tegenwoordig bezit van Michel Homel, in het museum van Lohéac.

Nr 103: is eigendom van Panhard en maakt deel uit van de fabriekscollectie in het Nationaal Automobiel Museum in Mulhouse, waar ook de archieven van Panhard worden bewaard.

Nr 104: diende na Le Mans voor proeven en het voorbereiden van de serieproductie. Het schijnt dat zij na een ongeval gesloopt is

Nr 105: is het onderwerp van dit verhaal. Zij is nu mijn eigendom.
E. de Valance (vertaling FvN)

*Noten van de vertaler:*

| | |
|---|---|
| Caudron-Riffard | Frans jachtvliegtuig (2de WO). |
| Indice de Performance | Bepaald klassement bij de 24 uren van Le Mans. |
| Indice Energitique | Bepaald klassement bij de 24 uren van Le Mans. |
| Monopole (Poissy) | Fabrikant van onderdelen, vooral kleppen en zuigers. |
| ACO | Automobile Club de l'ouest, organisator van Le Mans |

## TOUTES LES VOITURE FRANCAISES 1954.

Het franse blad Automobilia heeft in haar 'hors-serie' Tous les voitures francaises de l'annee .. onlangs modeljaar 1954 uitgebracht. De boeken zijn geschreven door René Bellu, welbekend van zijn standaardwerken Toutes les voitures de annees 50 en Tous les voitures du monde des annees 60. Eerder verschenen al 1935-1939, 1947-1949, 1955-1958 en 1963. René beschrijft alle autos op de Parijse salon van 1953, waar de modellen voor '54 worden getoond, plus wat er verder verscheen maar niet op de Salon stond. De nouveautés worden extra uitgebreid behandeld.Tenslotte fietst hij ook nog even door de buitenlandse concurrentie. Kortom heerlijk lees- en kijkvoer voor de donkere winteravonden. Voor de Panhardisten is 1954 een vet jaar: van de Dyna Z tot de SERA, van de Arista tot de Pichot-Parrat, DB, Monopole, kortom niets wordt vergeten. En een aantal foto's hebben we nog nooit gezien! Zo'n 60 bladzijden met overwegend zwartwitfoto's, een smakelijk boekje op A4 formaat.Kostte de '63-uitgave (met Panhard, CD, Arista en René Bonnet) nog 10,52 (nu betalen we 12,50,Toch mooi 20% erop). Maar voor de liefhebber mag dat geen bezwaar zijn. Op beurzen, in Belgische en Franse kiosken of bij Histoire & Collections, 5 Av. de la République, 75541 Paris Cedex 11.

## OPROEP VAN DE LUSTRUMCOMMISSIE AAN AL ONZE LEDEN

Bent u bereid en in staat, om op een of andere manier te helpen bij het treffen met Pinksteren 2003, aarzel dan niet om u op te geven bij de lustrumcommissie.
In het bijzonder verwelkomen wij leden die Frans, Duits of Engels beheersen.
U kunt hiervoor contact opnemen met:
Remco van der Meulen: 0515-469398
of Rob van der Rol: 023-5393860

## INTERNET ENZO

Door het grote verhaal van de CD - vertaald door Jaap (bedankt Jaap!) - is de onderdelenlijst komen te vervallen. Zoals u weet wisselen de ledenlijst en de onderdelenlijst elkaar af in de Koeriers. Wij denken eraan om de onderdelenlijst niet meer in de Koerier te plaatsen en de ledenlijst maar één keer, zodat er meer ruimte ontstaat voor redaktionele stukken. En voor uw belevenissen natuurlijk, die u ons massaal gaat opsturen komend jaar, vergezeld met foto's die wellicht in kleur geplaats worden. De Koerier wordt steeds mooier. Zoals in het redaktionele voorwoord reeds werd vermeld kunt u ook terecht op de website van de club. Heel voorzichtig gaan wij er vanuit dat de meeste van onze leden een internetverbinding hebben. Er is nog niet veel bekendheid aan deze website gegeven omdat 'ie nog niet helemaal operationeel is. Binnenkort komt hier verandering in, de makers proberen komend voorjaar de site klaar te hebben. Voor de vormgeving tekent Henk van Leyden, terwijl Frans van Oosten het technische deel voor z'n rekening heeft genomen. Chapeau! Frans wil er binnenkort een praatavond aan wijden, om het gebruik van de site uit te leggen. Maar neem alvast een kijkje op:
**www.panhardclub.nl**

## LUSTRUM !

Op 7, 8 en 9 juni 2003 (met Pinksteren) vindt het 14e internationale treffen plaats van de Federation Panhard. Ditmaal is de beurt aan de Nederlandse Panhard Club om het evenement te organiseren.
Het treffen vindt plaats in de directe omgeving van Amsterdam en naast een tourrit op 8 juni door het Noord-Hollandse landschap waarbij enkele bezienswaardigheden worden bezocht maakt een uitgebreid bezoek aan Amsterdam op 9 juni deel uit van de activiteiten.

Voor het stadsbezoek is ruim tijd uitgetrokken terwijl de auto's op een veilige locatie op stand staan. U hoeft dus niet bang te zijn voor wielklemmen en bekeuringen. Hier gebruiken wij ook de lunch en wordt direct na de lunch de onderdelenmarkt gehouden.
Na afloop hiervan gaan we met de tram naar het centrum van de stad.
Hier kunt u onder begeleiding van een gids de architectuur of de andere beroemdheden van de oude binnenstad bewonderen. Ook kunt op eigen gelegenheid gaan winkelen in het gezellige stadscentrum.
Aan het einde van de dag worden wij door de boot waarmee we een grachtenrondvaart gaan maken weer terug gebracht naar de autoís.
Leden die spullen voor de onderdelenmarkt willen aanbieden worden verzocht om dit bij de aanmelding aan te geven.

Er zijn op voorhand 40 kamers gereserveerd in het Formule 1 hotel bij Amsterdam (€ 37,- per kamer per nacht exclusief ontbijt, maximaal 3 personen op een kamer) en ook zijn er circa 25 kampeerplaatsen (€ 6,- per nacht) beschikbaar in de omgeving van de plaats van samenkomst. Deze locaties liggen ca. 10 km van de plaats van samenkomst. Voor deze aanbieding - waarbij deelnemers uit het buitenland prioriteit krijgen - geldt: op is op.

Als u mee wilt doen aan het evenement en u wilt gebruik maken van de gereserveerde accommodatie, laat dat dan alstublieft vroegtijdig weten.
Met Pinksteren is er in de omgeving van Amsterdam vrijwel geen hotelkamer meer beschikbaar.
Als u zelf voor een verblijfplaats wilt zorgen houdt hier dan rekening mee en reserveer tijdig.

De kosten van het evenement, inclusief 2 warme maaltijden en 2 lunches bedragen circa € 72,50 per persoon exclusief overnachting kosten.

Het aanmeldingsformulier komt in februari 2003 via uw vereniging beschikbaar.

Houdt deze dagen alvast vrij in uw agenda en komt allen naar Amsterdam. Het belooft een gezellige bijeenkomst te worden.

# LES PANHARD CD

**Voor sommigen een decadente uitwas van ons degelijke familiebedrijf, voor anderen de ultieme Panhard: de CD. De snelste productie-Panhard, en met zijn meerval-snuit als een vis in het water op ieder circuit. En ook goed vertegenwoordigd in onze club. Onderstaande verhalen zijn speciaal voor Co Giezen, Rob van de Rol en sinds kort ook voor Pierre Peters als gelukkige CD-eigenaars in de club, voor Gerbert Roggekamp als ex-owner, en voor meneer Paulides (hoe gaat het met zijn CD?), maar ook gewone Panhardisten zullen watertanden!**

Het franse blad l'Automobiliste werd een aantal jaren uitgegeven door het Musée de l'Automobiliste in Mougins (bij Cannes). Ik geloof niet dat het blad nog verschijnt, maar in het verleden werd nogal eens aandacht besteed aan onze troetelbeertjes. In nr. 64 (uit 1985) werd de Panhard CD uitvoerig behandeld door Francois Jolly. Als zijn naam u bekend voorkomt: Francois schreef ooit dat kleine witte boekje over DB (in de ETA-reeks).
Onder het genot van een wijntje, met de laptop op het terras en uitzicht op Ile de Levant, beleeft uw vertaler heerlijke uurtjes. En dat op een kwartiertje van Gassin, waar ieder jaar de heuvelklim wordt gereden en waar een DB Le Mans altijd zijn mannetje staat. Maar we blijven bij de les.
Terug naar de CD dus: lees over het officieuze snelheidsrecord, het franse sportwagenkampioenschap en over de pikante winst op de René Bonnets Djet op Le Mans, juist na de pijnlijke scheiding. Ook Alain Bertaut, een van de winnende coureurs, doet verslag.

## SCHEIDING OP Z'N FRANS.

Na de winter 1961-1962 is de DB HBR 5 wat aan het verouderen. Daarom ontwerpt Charles Deutsch, samen met de aerodynamicus Romani, een totaal nieuwe coach om aan Le Mans deel te nemen. Negen maal heeft de Panhard-techniek daar de Indice de Performance al gewonnen, waarvan vijf keer door DB.
Alles lijkt goed te gaan, temeer daar Panhard opnieuw toezegt, motoren te zullen leveren. Lijkt goed te gaan, want het botert eigenlijk niet meer zo goed tussen de al 25 jaar onafscheidelijke vrienden. Charles Deutsch is het niet eens met het financiéle beleid terwijl René Bonnet de samenwerking met Deutsch steeds minder ziet zitten en eigenlijk alleen nog werkt met zijn eigen ontwerpteam in Champigny.
Een controle van de boekhouding van de Societé des Automobiles DB (ongetwijfeld op verzoek van haar echtgenoot) door mevrouw Deutsch, beheerder van de Societé bijgestaan door de boekhouder, gooit verder olie op het vuur. De bom barst, René Bonnet eist en krijgt ontbinding van DB, en Charles Deutsch kan niet anders dan die accepteren.

*D et B : le divorce...*

*... à la française*

René Bonnet richt zich op de Renault-mechaniek, tekent een contract met de Régie en gaat onder eigen naam auto's produceren. Deutsch blijft Panhard trouw en hem wordt de 24 uur van Le Mans toevertrouwd.
Wonderbaarlijk, en enkele maanden daarvoor nog onvoorstelbaar: De Charles Deutsch Panhards gaan het op het circuit opnemen tegen de René Bonnets met de Renault-techniek. Zo eindigt het glorieuze DB-tijdperk!
Charles Deutsch voorziet al veel meer ambitieuze projecten op basis van de vertrouwde Panhard-techniek.

## EEN EXPERIMENTELE AUTO VOOR LE MANS 1962.

In een toelichtend persbericht licht Panhard haar visie op de CD toe, zoals die in Le Mans aan de start zullen komen.
"Présentation des Panhard pour les 24 Heures du Mans 1962 : Het inschrijven van deze experimentele wagens hangt geheel samen met de geest van deze wedstrijd, en onze wens om auto's te ontwikkelen die tegemoet komen aan de wensen van onze klanten.
Deze auto's zijn ontwikkeld door de heer Deutsch en zijn technisch team en zijn gebaseerd op onze ervaringen van de afgelopen jaren. Het zijn echte Grand Tourisme automobielen, wat enige toelichting behoeft.
Deze auto is door haar voorwielaandrijving gemakkelijk en veilig te rijden. Hierbij blijft de mogelijkheid van de "gecontroleerde slipî aanwezig, net als de trekkracht bij lage toerentallen; hij doet in het geheel niet onde voor een achteraangedreven wagen.
Vanwege het idee achter de auto konden we voor Le Manst geen "tankî(open racer) maken; de piloot zit dus binnen, in een op reizen ontworpen interieur (twee comfortabele stoelen, bankje achterin, voldoende bagageruimte), en een geringe lengte (de achterzijde is iets afgesneden).

Het kon niet langer een buizenframe zijn, licht maar minder stevig bij ongelukken op de weg, en moeilijk voor de instap. Een chassis met een centrale balk blijkt de ideale oplossing voor de tweezitter. Het verzekert stijfheid (10.000 mkg/radiaal) en de nodige stevigheid en is ook praktisch in gebruik. Hang- en sluitwerk zijn niet speciaal voor het circuit ontworpen, en normaal gesproken zit men met het het dak en de ruiten al snel boven de 500 kg. We hebben eigenlijk een "vermomde racewagen" gebouwd van iets meer dan 400 kg met een kleine cylinderinhoud!
De mechaniek krijgt het natuurlijk het zwaarste te verduren. De PL17-motor is al jaren een excellente seriemotor met een vermogen in de orde van 65 pk/l; een Formule 1-motor haalt ongeveer het dubbele; wat betreft de toeren is het verschil tussen serie en competitie ongeveer hetzelfde, 6.000 resp. 12.000 toeren per minuut. Wel te verstaan: bij racemotoren is de distributie met de eenvoudige kleptuimelaars (garant voor een lange levensduur) vervangen door dubbele nokkenassen (met desmodromische bediening) en die hebben bovendien een dubbel aantal kleppen per cylinder, nog even buiten zaken als aangepaste cylinderbussen en cylinderkoppen.

Het toepassen van de standaardmotor voor de Le Mans wagen is een zware beslissing, want zelfs met de maximale afregeling van nokken en caburatie mag je niet hopen op 90 pk/l, maar het is wel een eerlijke motor. Het race-publiek zou dit op zijn waarde moeten kunnen schatten.

## MOTOR

Het wordt dus de luchtgekoelde PL17-motor, waarvan carter, krukas, legers, klepbediening en veel accesoires werden gebruikt. De wijzigingen betreffen:
Reductie van de boring tot 77,2 mm om de tot 701 cc te geraken; de slag wordt 75 mm (rapport 1,03) met gebruik van gegoten cylinders met koelvinnen en aangepaste cylinderkoppen,

FM zuigers uit twee segmenten en UFLEX zuigerveren,
Cylinderkoppen van de ruwe serieproducten, bewerkt voor zo groot mogelijke kleppen (39,4 en 41,5 mm),
Een dubbele ZENITH-carburateur per cylinder
Aangepaste nokkenas die een maximum koppel tussen 5500 en 6000 toeren levert; maximumvermogen bij 6600 toeren.
Dit maximumvermogen is 60 SAE pk; iets meer dan 85 pk/l en 13 pk/l/1000 t/m. Bij het maximumkoppel bedraag het PME 12 kg/cm3.

## TRANSMISSIE

De hele transmissielijn is van de serieauto met een aanpassing van de maximumsnelheid rond de 190 km/u, door de keuze van de overbrenging.

## CHASSIS

Het stalen gelaste chassis met een centrare balk heeft
Vóór: een samenstel van vier buizen die de standaard tandheugelbesturing, de bovenste dwarse bladveer (met trapeziumblad) de dwarse binnenste triangels en de neus van de carrosserie dragen.
Achter: een dwarse balk met een beweegbaar deel waarop twee armen die elk een wiel dragenen de torsiearm; de oscilatie-stang is 10 % ingekort om voor een contra-carrossage (?) van 1% te krijgen. Voor en achter hydraullische GR schokdempers, type II met dubbel effect. Het totale chassis weegt minder dan 40 kg.

## KOETS

Het polyesther koetswerk heeft als voornaamste kenmerken:
Zo laag mogelijk, met inachtneming van de wettelijke voorschriften inzake de hoogte van verlichting; rechthoekige Cibié koplampen waardoor de hoogte van de voorschermen tot een minimum beperkt blijft, niet hoger dan nodig voor de uitslag van de wielen;
De bijzondere luchtinlaat en uitlaat voor de motorkoeling;
Afgeronde voorkant en zoveel mogelijk ingekort om het middelpunt van de druk zoveel mogelijk naar achter te leggen;
Een toelopende en afgeknotte achterkant;
Studie in de windtunnel naar de minimale zijwindgevoeligheid en reduceren van de onvermijdelijke liftkracht, tot waarden die aangepast zijn aan het gewicht van de auto.

## KARAKTERISTIEKEN:

| | |
|---|---|
| Wielbasis | 2,25 m |
| Spoor voor | 1,20 m |
| Spoor achter | 1,10 m |
| Afstand tot bodem | 0,13 m |
| Hoogte | 1,185 m |
| Breedte | 1,60 m |
| Lengte | 4,00 m |
| Banden | Michelin 145x380 |
| Motor | tweecylinder 77,2 x 75 |
| Vermogen | 60 SAE pk bij 6600 tpm |
| Overbrengingsverhoudingen | 1e: 0373, 2e: 0,668, 3e: 1,0 4e: 1,304 |
| Pignon en kroonwiel | volgens uitvoering |
| Remmen: | trommels, hydraulisch |
| Handrem: | kabel, op voorwielen |
| Benzinetank: | 68 liter |

## START VAN DE COMPETITIE

Vanaf januari 1962 voegt Bernard Boyer, kampioen Formule Junior 1961, zich bij het team fanatiekelingen, dat onder leiding van Charles Deutsch en de ingenieurs Bertin en Romani dag en nacht werkt om de auto -die nog niet helemaal compleet is- naar de voor-trainingen van Le Mans te brengen. Bernard Boyer brengt praktische ervaring mee, die de ingenieurs niet hebben. Hij heeft al eens met zijn eigen handen een racewagen gebouwd: de Sirmac, waarmee hij reed in 1960 voor hij in 1961 in een Lotus van de Ecurie Edger kampioen werd.
Op 7 en 8 april hebben de voor-trainingen plaats: een interessante confrontatie die voor het eerst de nieuwe Panhard-CD en de Bonnet-Renault bij elkaar brengt. Bij Panhard zou men alles tegelijk testen: de nieuwe rijdersploeg, de berlinette kenteken 4471-W-75, en een oude barquette met de zelfde 701 cc motor als die van de berlinette.
Alain Bertaut, Bernard Boyer, André Guilhaudin, Hanrioud, Lelong, Robert Neyret en Guy Verrier maken hun rondjes, maar de berlinette stopt al snel, de onderbeplating ontbreekt en de koets van dik staal maakt de auto 120 kg te zwaar. Het gaat feitelijk om de stalen mal waarop de polyesther koetsen zullen worden gemaakt. Deze berlinette heeft nummer 53.
Niettemin haalt Lelong op het rechte eind van Hunaudieres een snelheid van 170 km/u en André Guilhaudin 160; heel snel voor 700 cc, temeer daar volgens andere bronnen zelfs 180 km/u zou zijn gehaald.

Lelong volbrengt zijn snelste ronde in 5'37"9, Bernard Boyer bereikt zaterdag 5'47"4 en zondag, in de regen, 6'12" aan het stuur van de CD. Hanrioud maakt 5'53"2. Maar bij de concurrentie maakt Laureau aan boord van zijn René Bonnet 5'23"2Ö! Er is dus werk aan de winkel.

Een maand later, 27 mei 1962, verdringen 250.000 toeschouwers op de Nürnburgring zich voor de start van de 1000 km, meetellend voor het internationale sportwagenkampioenschap voor merken met verschillende klassen sportwagens en GT's.
Twee Panhard-CD's staan aan de start, bestuurd door Guilhaudin Boyer en Bertaut-Verrier. De laatsten aan het stuur van het stalen prototype, met veel extra gewicht; de eersten in de polyesther CD. De categorie Prototypes tot 1000 cc laat een zwaar gevecht zien tussen de twee CD's en de René Bonnets. Gedurende 10 ronden neemt de CD van Guilhaudin- Boyer een voorsprong op de René Bonnet met Renault motor met dubbele nokkenassen van Gérard Laureau- Jean Vinatier, die op hun beurt weer ver voor liggen op de stalen CD van Bertaut-Verrier.
Maar de leidende CD, met een snelste ronde van 11'45" tegen 11'37" voor de René Bonnet, valt uit door olielekkages. Bertaut-Verrier worden 24e algemeen. De klasseoverwinning gaat naar de René Bonnet van Laureau-Vinatier, 20e algemeen.
Toch is men optimistisch bij de Panhard-clan. Voordat hij uitviel, reed de CD in het algemeen sneller dan de René Bonnet, vooral op een vochtige baan en de voorsprong was opgelopen tot 25 seconden.

## TRIOMF OP LE MANS

In een fabrieks-communiqué bij het officiële programma van de 24 Uur Le Mans 1962 licht Panhard een en ander toe, in het bekende gezwollen taalgebruik. Het stuk is getiteld "Panhard Toujours Présent".
Opnieuw is de Panhard-mechaniek present op de 24 uur van Le Mans op het circuit waar zovele merken -vooral buitenlandse- elkaar jaarlijks treffen. Opnieuw worden het technische concept en de producten van ons oude merk onderworpen aan het onbarmhartige oordeel van de wedstrijd. Deze trouw aan een race met zo'n enorm internationaal aanzien, en aan andere wedstrijden zoals de Rallye Monte Carlo waar Panhard vorig jaar de eerste drie plaatsen voor zich opeiste, bewijst dat Panhard de autosport ziet als testbank, waar de resultaten van de onderzoeksafdeling worden blootgesteld aan onbarmhartige beproevingen. De competitie is de basis voor vooruitgang, waar wij eens, vroeger of later, de vruchten van plukken.
"Het is geen schande om te verliezen, maar het is schandelijk om niet mee te doen" sprak Baron Pierre de Coubertin, de vernieuwer van de Olympische Spelen. Het gaat om eerlijkheid, strijden met open vizier.
De Chronometer liegt niet. Onafhankelijk van invloeden van buitenaf, toont die de waarheid, en niets dan de waarheid!
Op Le Mans kent die waarheid drie aspecten:

De waarheid van de pure snelheid, een privilege voor de grotere motoren;
De waarheid cylinder inhoud-afgelegde afstand (klassement Indice de Performance)
En de waarheid gewicht-afstand-gebruik (klassement Energetisch Rendement).

Het is duidelijk dat de wagens met kleine cylinderinhoud zoals de Panhards 701 cc die dit jaar aan Le mans deelneemt, niet het grootste aantal kilometers in 24 uur kunnen afleggen. In de andere twee klassementen daarentegen hebben alle wagens een kans, omdat zij wiskundig zoveel mogelijk gelijkgetrokken zijn. Vooral deze klassementen zijn van grote technische en praktische waarde, voor de ingenieur zowel als voor het dagelijks gebruik.
Welnu, sinds de laatste oorlog, sinds de invoering van deze klassementen met een meer technologisch dan spectaculair karakter, die veel gegevens opleveren, zagen we de Panhard-mechaniek

acht maal de Indice de performance winnen, en tweemaal het Energie-klassement, deze laatste zeer recent.
Het succes van deze mechaniek en vooral, zoals Geo Lefebre zei, van deze "onbreekbare" motor verbaast vooral door de herhaling van de successen. Treffende feiten die de kwaliteiten van Panhard onderstrepen: betrouwbaarheid, wegligging, remkracht. Maar zonder twijfel zijn het wedstrijden zoals Le Mans die Panhard in staat stellen aan zijn steeds grotere en steeds trouwere clientele briljante, snelle en zuinige auto's aan te bieden, met veel ruimte en uitzonderlijk betrouwbaar! Tot zover Panhard.

L'Automobiliste gaat verder:
Om die traditie trouw te blijven en weer present te kunnen zijn, moet Panhard door omstandigheden zijn auto's in grote haast prepareren.
Het is grappig dat in de Panhard tekst twee fouten staan: de Indice de Performance werd 9 maal gewonnen (1950, '54, '52, '53, '54, '56, '59, '60 en '61) terwijl de Indice Energetique éénmaal werd gewonnen ('59). Maar hoe dan ook, drie CD's worden ingeschreven in de categorie ' experimentales' voor de 24 uur van Le Mans 1962 die wordt verreden op 23 en 24 juni.

Het Wereldkampioenschap staat niet langer open voor sportwagens, maar is gereserveerd voor GT's onder-verdeeld in drie groepen qua cylinderinhoud. Buiten de GT's laten de organisatoren een nieuwe categorie toe; de 'experimentales', die zich van de vroegere sportwagens onderscheiden door (hauteur protégé) en binnenuitrusting, wagens als voorloper kunnen van een toekomstige nieuwe GT. Dit laatste zou bij de CD keurig in orde komen.

De CD nr. 53 met kenteken 5583-MM-75 wordt bestuurd door André Guilhaudin en Alain Bertaut. Nr. 54 wordt bestuurd door Lelong-Hanioud en nr. 55 wordt toevertrouwd aan de equipe Boyer-Verrier. Eén extra wagen is voorzien (nr 70, kenteken 5582-MM-75) voor Neyret-Mougin, maar die komt niet aan de start.

Het wedstrijdverloop van de 3 CD's laat niets aan duidelijkheid over. Die van Guilhaudin-Bertaut (uitgerust met Marshall-bougies, Michelin-banden, Cibié-verstralers en gesmeerd met BP Energol) loopt als een klokje en wint de Indice de Performance met een index van 1,265; hij wint de klasse van 700 tot 850 cc (vóór de René Bonnet 706 cc van Laureau-Armagnac die tweede werd in de Indice de Performance), wordt derde in de Rendement Energetique met een verbruik van 11,4 l op 100 km bij een gewicht van 590 kg (de René Bonnet van Laureau-Armagnac vebruikte 12,3 l op 100 km bij een gewicht van 520 kg) en de CD eindigt 16e algemeen. Pikant detail: de René Bonnets Djet 996 cc van Consten-Rosinski en de Spider 706 cc van Laureau-Armagnac zijn 17e en 18e algemeen waarbij die van Consten-Rosinski eerste wordt in de klasse 851-1000 cc -ze vestigen hierin een nieuw record- en worden tiende in de Indice de performance). Erg leuk dat hij beide René Bonnets voorblijft, waarvan de beste nota bene in een hogere cylinderinhoud-klasse rijdt!
De uurgemiddelden:
701 cc Panhard van Guilhardin-Bertaut
142,793 km/u,
René Bonnet 996 cc van Consten-Rosinski
142,565 km/u
René Bonnet 706 cc van Laureau-Armagnac
141,538 km/u
Ter vergelijking:
Ferrari 2 liter Chinetti-Lord Selsdon 1949
132,420
4 liter Talbot-Lago Rosier-Rosier 1950
144,380

De snelste ronde van Guilhaudin-Bertaut wordt gereden in 5'22'1, wat betekent 160,403 km/u; ex aequo met de 996 cc Djet terwijl de 706 cc René Bonnet Spider een snelste ronde draait van 154,618 km/u.

Het was Panhards tiende overwinning van de Indice de Performance, het oude merk bleef de concurrenten René Bonnet, Lotus en Ferrari vóór.
Maar het is vooral een victorie van de Panhard-mechaniek over die van Renault.

De andere twee CD's treft een minder gelukkig lot. Nr. 54 van Hanrouid raakt in het negende uur van de baan in de bocht bij de Dunlop-brug. Hoewel de piloot ongedeerd blijft, moet de auto worden opgegeven. Nr. 55 van Boyer-Verrier, die met een arm afgeregelde carburateur is gestart om het Energetisch klassement te winnen, krijgt een vastgelopen motor in het veertiende uur.

## WINNAAR AAN HET WOORD.

Maar de beste manier om alles te horen over de winnende CD is het woord te geven aan Alain Bertaut, die de volgende regels schreef in het blad "Moteurs", nr 33 (3e trimester 1962), onder de titel: "Het wonderbaarlijke avontuur van het winnen van de Indice de Performance".

**lees verder op blz.13**

# LE WEEKEND

**Bij Le Weekend denk ik altijd nog aan die franse jaren zestig film van Jean-Luc Godard met al die files. Maar dit zou het weekeinde worden van Jean Godard, de symphatieke franse DB-rijder, die al menig treffen organiseerde. Het mocht niet zo zijn. Jean Godard was ernstig ziek en overleed in juli. Zijn zoon Bertrand heeft op zijn verzoek het evenement verder in goed banen geleid, en wel op een voortreffelijke manier.**

De Amicale DB organiseerde dus haar jaarlijkse Rassemblement op 5 en 6 oktober van dit jaar in het dorpje Capinghem, bij Lille. Ze had voor de gelegenheid besloten ook Begische en Nederlandse geïnteresseerden te inviteren. De brief van Rolf Nijenhuis aan onze DB-, CD-, en RB-bezitters trok me meteen over de streep.
Dus ik zóu gaan. Per René Bonnet uiteraard. Maar eerst zou die worden uitgelijnd, zodat diens neigingen tot steigeren definitief tot het verleden zouden behoren. Dat lukte de donderdag tevoren. Dacht ik. Maar toen ik de Missile voor de deur zette schoot de vooras uit de bak, waarbij de spiebanen flink beschadigd bleken. Die stomme Renault-techniek! Ik slaagde erin vrijdag een nieuwe as te vinden en te monteren. Proefrijden en ... klik, precies hetzelfde liedje!
De 24 van stal gehaald. Zaterdagochtend mokkend op weg naar Lille met Pierre Peters in de Picasso als backup; je weet maar nooit.
De motor pingelde wat, maar zonder problemen werd het doel bereikt. Frank van Nieuwkerk en Rolf waren er al.

Wat een feest, allemaal DB's HBR 5 en Le Mans, een fantastisch gerestaureerde Arista 1964, de beroemde Formule 1 DB, en een gevarieerd aanbod aan CD's: een keurige witte, het beest van Joël Brunel met 1000 cc en schijven met brede foute wielen (de auto is van Hampe privé geweest) en een ongepolijst exemplaar, dat zo uit de schuur leek getrokken, vol scheuren en barsten in het polyesther maar prima rijdend. Héérlijk. Ook kwam met veel gebrul een Marcadier meerijden, zo'n rijdend ledikant met Renault-techniek achterin); heel spektaculair.
Na de lunch werd een rit gemaakt langs en over de Belgische grens tot aan Cassel. Daarna zo'n echt frans diner waarbij het toetje pas na middernacht op tafel kwam. Het aantal speeches was beperkt, maar Frank probeerde iedereen al lekker te maken voor het internationale evenement in Amsterdam ("vouz pouvez visiter les coffeeshops"). De sfeer was uitstekend en ik had de

indruk dat de invitées meer dan welkom waren.
De volgende dag, een uur te laat: de Algemene Ledenvergadering (Assemblée Generale)in het frans; Robert Sobeau zorgde voor het nodige vuurwerk; hij heeft een prachtig limited-edition

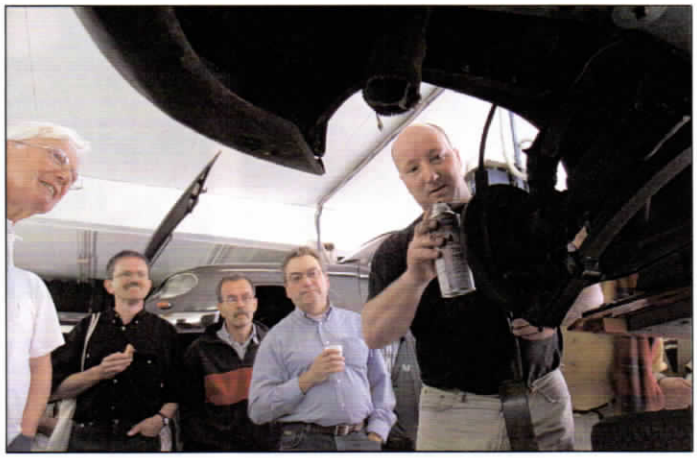
peinhard

boek gemaakt over de productie van de HBR5, Frank kon er nog eentje bestellen. Maar in de vergadering foeterde Robert van alles bij mekaar. De barbeque-lunch liep ook flink uit, zodat ik omstreeks drie uur terug naar Eindhoven vertrok, ditmaal met Frank als backup. Het pingelen werd bepaald niet minder en ik reed allerminst happy toen Frank bij Antwerpen rechtdoor ging. Mijn gepijnigde 24 trok het tot Eersel. Toen stond ik echt stil. Gelukkig was de Colette Hulpdienst snel ter plaatse, zodat ik al om halfzes thuiskwam in Eindhoven met Renault-buitenboordmotor. Het was inderdaad de condensator, Joannes; bedankt voor de sleep! En die as van de Rene Bonnet zit er weer in en hij steigert niet meer. Eind goed al goed, sprak Kuifje. Merci Jean, merci Bertrand.

Jaap Margry

# PRAKTIJK BIJ PETER BREED

Op een mooie zaterdag in september was er weer de inmiddels traditionele sleuteldag bij Peter Breed. Circa 20 belangstellenden kregen uitleg over remmen, ontstekingen (in de auto) en injecties (met benzine). Met behulp van een welhaast professioneel uitklapbord, met nog tekeningen van de vorige keer, legde Peter de geheimen van de techniek uit. Bijzonder duidelijker werd het verhaal van de remmen bij de twee 24's die op de brug klaar stonden. Inderdaad, één met trommels en één met schijven. Het was goed om te zien dat het vervangen van de remmen ook snel en gemakkelijk kan gaan, dat geeft weer moed. Voor de inwendige mens was ook goed gezorgd; heerlijke broodjes waren er in overvloed en na een vrijwillige donatie op basis van geschat eetgedrag, moet Peter hopelijk uit de kosten zijn gekomen. Het was een gezellige en leerzame dag. Als Peter weer eens een dergelijke dag organiseer, kom dan ook, het is zeker de moeite waard.



*Peter van Eeden bracht nog wat plaatwerk en bumpers mee wat gratis uit z'n auto kon worden gehaald. Altijd leuk, een beetje graaien.*

## "HET WONDERBAARLIJKE AVONTUUR VAN HET WINNEN VAN DE INDICE DE PERFORMANCE".

Wonderbaarlijk was het zeker, deze victorie die ik mocht delen met André Guilhaudin, uit allerlei oogpunten. Ik herinner me dat ik enkele momenten voor de start Paul Frere ontmoette, die me vaak raad gaf. Hij wenste me veel succes en moedigde mij aan zijn fakkel over te nemen. Ik ben, net zoals hij, journalist en ik voelde me op dat moment ook een beetje coureur. Ik zei hem dat ik hoopte genoeg talent te hebben om zijn spoor te volgen. Vierentwintig uur later kwam onze Panhard winnend over de eindstreep! Een droom die zo lang onbereikbaar was werd ineens werkelijkheid! Ik opende de passagiersdeur en vloog André om de hals, die baadde in het zweet, en doodmoe was, maar voldaan.

"Jij bent me een mooie" zei hij, "Jij komt hier voor het eerst en pakt gelijk de hoofdprijs!" Dat is op zich al wonderbaarlijk. Al acht jaar ga ik regelmatig naar Le Mans en voor de eerste keer verruil ik de schrijfmachine voor het stuurwiel. Ik zal niet verbergen dat ik erg gespannen was de dagen voor de wedstrijd. De inzet leek te groot en de verantwoordelijkheid te zwaar voor mijn onervaren schouders. Voor mij zijn de 24 uur van Le Mans en de 500 mijl van Indianapolis de belangrijkste races op de wereld die ik bijwoonde. Maar de 24 uur spreken het publiek toch veel meer aan en ik heb nooit een moment kunnen geloven dat mijn naam ooit zou prijken op de lijst van winnaars van dit fantastische evenement.

Vlak na de Geneefse Salon had Etienne de la Valance, die bij Panhard zowel de persdienst als de competitie-afdeling leidt, mij gevraagd of ik zin had in een spelletje poker met Panhard. Het was eind maart en Panhard had enkele weken eerder besloten, meteen na de scheiding met René Bonnet, om enkele auto's voor Le Mans in te schrijven. Er was alleen wel erg weinig tijd en Etienne wist nog niet zeker of er wel een stuur beschikbaar zou zijn, temeer daar hij nog verder op zoek ging naar coureurs waardoor ik af zou kunnen vallen. Ik zei dat ik accoord was. Een maand later kwam ik van een reis terug en vond ik een brief van Etienne waarin hij mij vroeg 24 en 27 mei beschikbaar te zijn voor een buitenlandse reis! Ik vroeg me af of er een addertje onder het gras zat en tot mijn verbazing kwam ik terecht op de Nürnburgring met technici van Moteur Moderne en van Panhard, alsmede mijn kamaraden Guilhaudin, Boyer, Verrier en Hanrioud. Ik had het geluk te zijn uitgekozen om met Verrier de Panhard CD prototype nr 1 te rijden met de stalen carrosserie die had gediend als mal voor de polyesther wagen waarin Boyer en Guilhaudin reden. De twee vrienden hadden geen geluk. Ze vielen uit door motorproblemen terwijl Verrier en ik de 1000 km van de Nürnburgring uitreden en tweede werden in onze klasse, achter de Bonnet-Renault van Laureau-Vinatier. We waren verslagen, maar aan de zwakke plek in de mechaniek die het uitvallen van de poyesther CD veroorzaakte kon door Moteur Moderne extra aandacht worden besteed.

Het resultaat in Nürnberg bevorderde mij tot volwaardig coureur voor het Panhard team voor Le Mans en ik moet zeggen dat ik er nog meer plezier in kreeg omdat André Guilhaudin mijn maatje werd, die ik altijd had beschouwd als de snelste jongen van het team. Voor de 24 uur had Etienne de la Valance zijn jongens een dertig kilometer buiten Le Mans ondergebracht, zodat we de rust van het platteland konden proeven. Maar voor ik daarheen ging heb ik, dank zij de

medewerking van de directie van mijn krant, twee weken vakantie genomen om de batterijen nog eens flink op te laden.

Geheel in topvorm kwam ik dus aan in Le Mans de maandag voor de wedstrijd, waar ik de ploeg ontmoette die zonder ophouden en met enorme toewijding door had gewerkt om onze overwinning mogelijk te maken. Panhard en de jongens van Moteur Moderne hadden het voor elkaar gekregen om vier volkomen identieke auto's te prepareren die veel bijval kregen bij de keuring door de zorgvuldige afwerking en de wijze waarop ze beantwoordden aan de geest van het nieuwe regelement wat betreft de prototypes. Woensdagavond, bij de eerste trainingen, nam ik wat nerveus plaats in de auto. Ik kon het circuit zo beter leren kennen, en tegelijk wennen aan de auto. André Guilhaudin had veel aan de afstelling van de CD gedaan, hij is meer dan ik bekend met de eigenaardigheden van Le Mans en ik moest me tevreden stellen met twee rondjes om de instrumenten te controleren die geïnstalleerd waren op het dashboard. Donderdagavond, bij de tweede trainingssessie, kon ik me kwalificeren door zes ronden overdag en zes ronden in het donker onder de zes minuten te rijden. Volkomen kalm en voorzichtig rijdend haalde ik zelfs 5'30"! Ik was tevreden, André en Etienne ook.

Maar het grootste probleem om op te lossen in de dag en de nacht voorafgaande aan de start was de luchtverversing in onze cabines. We hadden gedurende de trainingen allemaal vreselijk veel last van de hitte. Het ingebouwde systeem werkte totaal niet en de hittestraling van de tunnel waardoor de uitlaatbuis naar achter liep was zo sterk dat je er je hand niet boven kon houden, laat staan dat je been er tegen kon rusten. Na een paar rondjes waren we doorweekt alsof we een bad hadden genomen. Met ieders gezamenlijke inspanning werd tenslotte een oplossing gevonden.

Zaterdagmiddag waren de auto's eindelijk klaar en de mecaniciens hadden afgetobde gezichten van de vrijwillige slapeloze nachten, allemaal voor onze kansen!

Eerlijk gezegd, toen André in de CD nr 53 was gesprongen en moeite had met wegrijden door de erg lange eerste versnelling, en hij vreesde voor problemen met de koppeling, toen gaf ik niet veel voor onze kansen.

Onze opdracht was te rijden voor de Indice, terwijl Boyer-Verrier moesten rijden voor de Energetique, ze waren daarin zeker kansrijk. Lelong-Hanrioud moesten zich klaar houden voor een van beide klassementen. Maar op de startrij, vlak voor de start, sloeg de angst toch toe. Angst voor een kapotte motor, angst voor de Bonnet-Renaults, voor de Lotussen, voor de Ferrari van de gebroeders Rodriguez.

Om 19.10 uur nam ik het stuur over. André had regelmatig rondjes van 5'30" gedraaid, volgens het schema dat was opgesteld door Jean Pichard van Moteur Moderne. Ik kreeg dezelfde instructies mee, en draaide tussen de 5'35" en 5'40"; de zonsondergang gaf me veel problemen tussen Mulsanne en Arnage, en omdat de voorruit vol muggen zat, was het haast onmogelijk de borden te zien die bij het uitkomen van de Mulsanne omhoog werden gehouden. Ik kreeg de neiging om te stoppen om een einde te maken aan dit blindrijden, maar ik bedacht dat ik beter enkele seconden per ronde kon verliezen dan een stop van enkele minuten te maken. Eindelijk zakte de zon achter de dennenbomen en werd het zicht beter. Het bord "pitstop over drie ronden" werd opgehouden. Ik stopte.

Ik had 36 ronden gereden in 3 en een half uur. Dat was lang, Maar onze missie was zuinig rijden (minder dan 11,5 liter op 100 km bij een gemiddelde van 145 km/u) en de stops werden zolang mogelijk uit elkaar gepland, waarmee we tijd wonnen. Tegen 22.40 uur gaf ik het stuur weer aan André, met de waarschuwing dat een Maserati brandstof had verloren in de S-bocht van Tertre Rouge, en dat ik ongerust was over een trilling in de voortrein, hoewel die niet erger werd.

Ik ging rusten vlakbij de restaurant-vrachtwagen die René Cotton, de rallye-teambaas bij Citroën, vlak bij ons had neergezet en zijn vrouw zette me een heerlijke diner voor. Vervolgens sliep ik een paar uurtjes in een ID 19. Om 2.15 uur moest ik weer aan de slag. André was tevreden. Alleen de tweede versnelling sprong er steeds uit. Die hieden we met de ene hand vast terwijl we met de andere stuurden. Met dit ongerief haalden we het krieken van de dag en ik werd weer getracteerd op de martelende lage zon, die je precies verblindt waar de weg naar beneden duikt bij de S-bocht van de Tertre Rouge. Toen André de wagen om 5.45 uur overnam liep de CD nog altijd als een horloge en we kregen nieuwe instructies om nog zuiniger te rijden. Een krant heeft me in de mond gelegd dat "we nooit zouden hebben gewonnen als de Bonnet-Renault van mijn vrienden Laureau en Armagnac niet zolang met stomme pech stil had gestaanî, maar niets is minder waar! Het zou een keiharde strijd worden, waar wij klaar voor waren! Onze auto was nieuw. We hebben hem nooit tot het maximum gedreven, steeds hadden we nog wat "onder de voet". Terwijl André achter het stuur zat, zag hij de Fiat-Abarth uitvallen. Toen lagen wij ineens eerste in het Indice-klassement.

Ik kon het nog niet geloven toen ik mijn laatste rijbeurt begon. Ik reed zo zuinig mogelijk terwijl André al zijn troeven in de strijd gooide. Maar onze belangrijkste rivaal, de René Bonnet van Lauteau-Armognac, lag drie ronden achter en we wisten dat we met rustig rijden, vijftien seconden

per ronde konden verliezen. Ik luisterde naar elk geluidje. Nooit ben ik bang geweest een stuurfout te maken. De remmen gaven tekenen van vermoeidheid. Alles bleef gelukkig normaal aan boord. Het bleef verschrikkelijk warm, maar met iedere ronde kwam het doel dichterbij, steeds minder onbereikbaar, ik voelde het sterker en sterker! Om 12.40 uur springt André voor zijn laatste rit. Ik had mijn taak volbracht en aan André de taak om het werk te bekronen. Welnu, de drie laatste uren leken eindeloos, een ware beproeving voor de zenuwen. Mijn God, wat duurden die minuten lang! In gezelschap van mijn vrouw zocht ik toevlucht in de mess van de wedstrijdleiding, waar ik mijn vrienden Pierre Alanet, Jacques Loste en de baancommissarissen tegenkwam die mij moed inspraken. En dat had ik nodig! Ik kreeg enorme dorst en elke 5 en een halve minuut hoorde ik het gebrul van nr 53. André kwam regelmatig door, ronde na ronde, en uiteindelijk was het fatale uur daar. Ik liep over van geluk. We hadden gewonnen!
Een intensief moment waar mijn blijdschap over de winst zich mengt met die van André, vooral ook van het merk dat ons het vertrouwen had gegeven en onze hoop en angsten van de afgelopen weken had gedeeld, van Charles Deutsch, Jean Bertin en Lucien Romani, zonder wie deze auto in zo'n korte tijd nooit had kunnen worden gebouwd.

Al onze vrienden om ons heen, we namen de warme gelukwensen in ontvangst. Ik vergeet nooit het moment dat ik me met André op het podium bevind, naast Phil Hill, Gendebien, Jean Guichet en Pierre Noblet. Even later komt meneer Paul Panhard, zichtbaar geroerd, naast me staan om tweemaal naar de "Marseillaise" te luisteren, en we waren blij dat we hem dat konden aanbieden. Als je me vraagt of ik tevreden ben, dan zeg ik ja: te winnen met een kameraad die een van mijn allerbeste vrienden is geworden, maar vooral de enorme vreugd tezien, bij allen die me hebben geholpen en geadviseerd bij dit avontuur, waarvan ik, tot op het laatste moment, dacht dat het boven mijn krachten ging. - Alain Bertaut

## EINDE VAN HET SEIZOEN 1962

Als Charles Deutsch beweert dat 200 km/u mogelijk moet zijn met een GT met 700 cc, zijn de sceptici niet overtuigd; met het afklokken van een CD met een snelheid boven de 200 km/u op het rechte eind van Hunaudieres op Le Mans, dat op dat moment afgesloten is vanwege de Tour de France Automobile, geven Charles Deutsch en zijn team een overtuigend bewijs. De Panhard CD schreef automobielhistorie op het gebied van de aerodynamica.
Het betreft geen officieel record; het wordt half september 1962 officieus gevestigd. Bernard Boyer zit aan het stuur van de berlinette, die speciaal is geprepareerd door de specialist Romani, die de koets ontwierp. De voorkant van de auto is van alles ontdaan, zoals de mistlampen; de wielen zijn afgedekt, de rand van de voorruit is speciaal behandeld en de onderkant van de auto is volkomen glad. De motor is klaargemaakt door Moteur Moderne. De resultaten van de metingen bedragen 211, 800 in één richting en 197,800 in de andere; gemiddeld 204,800 km/u. Bernard Boyer bevestigt daarbij dat de auto aan het einde nog steeds accelereerde; men kan dus redelijkerwijs veronderstellen dat bij voldoende lengte de 210 km/u in beide richtingen haalbaar moet zijn geweest. Het record wordt in die tijd als een belangrijke mijlpaal beschouwd in de geschiedenis van de aerodynamica.

In 1970 verklaarde Bernard Boyer tegenover "Sport-Auto": "De CD was een echte aerodynamische stijloefening. Ze was het resultaat van discussies tussen Deutsch en Romani en werd aan het papier toevertrouwd door Haenel, de enige ontwerper bij CD, dat met een extreem klein team werkte. De motor, geprepareerd door Moteur Moderne was extreem zuinig. Met Guy Verrier reden we 140 km/u gemiddeld bij een verbruik van 9 liter op 100 km. Veel was te danken aan de luchtinlaten. In september prepareerden we een speciale auto en tijdens de doorkomst van de Tour de France in Le Mans hadden we een half uur het rechte stuk tot onze beschikking. Met 60 pk haalden we 204 km/u gemiddeld over twee richtingen, wat formidabel is. Wegligging daarentegen was nagenoeg afwezig; zo leerde ik ik het jaar voor ik met Lotus ging rijden".
Boyer heeft het hier over de Le Mans-wagen van 1962. Moteur Moderne had ook de chassis samengesteld; de koetsen werden door Chappe et Gasselin gebouwd, met de metalen carrosserie van het prototype als mal.

Op 21 oktober 1962 worden de 1000 km van Parijs gereden op het circuit van Linas-Montlhéry. Tijdens de training komt Paul Armagnac om het leven achter het stuur van een René Bonnet. Eén enkele CD aan de start, bemand door Guilhaudin-Bertaut. Uitgerust met een gewone Tigre-motor slechts voorzien van speciale carburateurs. Men wil vooral de betrouwbaarheid testen, want 850 in plaats van 700 cc wordt zwaar bestraft. Er wordt zonder pretenties gestart en André Guihaudin, die al zeker is kampioen van Frankrijk te worden in de categorie Sport, wil de race alleen uitrijden. De race eindigt voor hem bijna in een tragedie: hij ziet in zijn achteruitkijkspiegel een krachtige Ferrari aanstormen en gaat instinctief snel opzij. Te snel voor de bocht; hij schiet van de weg, gaat over de kop om 50 m verder tot stilstand te komen in de hei, zonder schade behalve een gehavende carrosserie. Het incident had plaats op bijna exact dezelfde plek als die welke Paul Armagnac het leven kostte. De wielophaning is beschadigd en onder andere de condensator geeft problemen, toch rijdt hij door en eindigt 20e in het afstandsklassement op 30 geklasseerde auto's, met 120 km/u gemiddeld, en vierde in de categorie 700-1000 cc. De auto had nummer 41.

Voor de volledigheid moet worden vermeld dat

André Guilhaudin in het seizoen 1962 met zijn CD aan een aantal wedstrijden heeft deelgenomen, met name rallyes langs de kust en aan de Coupe de Paris: hij werd tweede in de course de Cote de Mont-Doré, 3e bij de Cote d'Urcy en 2e bij de Coupe de Paris (klassementen per categorie).

## UITSTAPJE NAAR 1964

Twee CD-Panhards hebben deelgenomen aan de 24 uur van Le Mans 1964. Deze auto's waren extreem gestroomlijnd, vooral door hun vinnen en de bolle spatborden die de wielen bijna geheel bedekten, en waren uitgerust met 851 cc Panhard-motoren met een inschakelbare compressor, waardoor de rekenkundige cylinderinhoud steeg naar 1191 cc. Met 65 pk reden ze 220 km/u. Nr. 44 van Guilhaudin- Bertaut blies zijn motor op, nr 45 van Lelong-Verrier viel uit met versnellingsbakproblemen. Maar hun geschiedenis, die een definitieve punt zette achter de deelname van Panhard aan Le Mans, valt eigenlijk buiten het kader van onze studie, net als de CD-DKW van 1963, de CD-Grac met Alfa Romeo-techniek van 1965 en de CD-Peugeots van 1966 en 1967, want deze wagens hadden geen enkel commercieel vervolg.

Toch is het nuttig, even op deze twee auto's in te gaan. De Panhard-mechaniek was gewijzigd, en de met een compressor uitgeruste motor -getuned door SFERMA- reed in de categorie 1151 tot 1300 cc, vanwege de coëfficient van 1,4 voor geblazen motoren. De ondergrens wat betreft de grootte van de motoren was verlegd van 700 cc naar 1000 cc.

Ontworpen door ingenieur Romani had de auto een bijzonder profiel. De franse technici hadden een naam hoog te houden en bereikten een Cw van 0,12. De equipe van Charles Deutsch bestond uit specialisten als Bertin, Romani en Hubert en alle kennis van dat moment kwam hier samen. De 204 km/u in 1962 was al opzienbarend, maar nu deed men het nog beter, hoewel zonder officiële tijdmeting om dit te bevestigen. De CD-DKW bleek uitermate snel, maar de fragiliteit van de mechaniek bleek te groot.

De nieuwe CD 1964, met zijn ultra-efficiënte vorm, zou 220 km/u hebben gelopen met 64 pk. De motor van 851 cc (85 x 75 mm) werd gevoed door twee carburateurs. De compressor werd elektrisch bediend en leverde 200 gr/cm². Hij werkte alleen bij volgas, bediend door het gaspedaal. Hij had een ZF vijfversnellingsbak en Girling schijfremmen op de voorwielen.

Bij nr 44 van Guilhaudin-Bertaut liep een zuiger vast, hij moest anderhalf uur stoppen om een nieuwe cylinder en zuiger te monteren: vervolgens, in het 9e uur, openbaarden zich aan de andere kant dezelfde problemen maar nu kon hij de pits niet meer bereiken. Nr 45 van Lelong-Verrier viel ook uit met problemen aan de remmen, de koppeling, de gaskabel en de transmissue, in de loop van het 12e uur.

Wat moeten we zeggen van de teleurstellende prestaties?

Een verslaggever schreef destijds: "We zagen een 'monster' op de baan, geheel en al geconcipieerd op het winnen van een handicap-classement. Dat is, gelet op het uiterlijk van die wagens, eigenlijk geen bestaansgrond, omdat de vorm hierdoor geheel wordt bepaald. Op het gebied van aerodynamische studies is de CD erg interessant, maar laten we hopen dat we nooit zulke 'vliegende vissen' op de franse wegen tegenkomen!".

Het is waar dat de CD 1964 ver verwijderd is van een auto voor dagelijks gebruik. Dat onderscheidt hem dan ook precies van de winnende CD-Panhard 1962, waarvan de eigen karakteristieken dan ook veel interessanter zijn.

## KAMPIOEN VAN FRANKRIJK

Het briljante sportseizoen 1962 van de Panhard CD werd bekroond door toekenning van de titel Champion de France in de categorie Sport aan André Guilhaudin, met als op de tweede plaats zijn stalgenoot en kameraad Alain Bertaut.

Panhard bracht hierop weer een perscommunique uit.

"Kampioenschap van Frankrijk 1962" - De titel Champion de France bewijst dit jaar eer aan het talent, de volharding en de moed van een man, vertrouwd met een mechaniek. Het bewijst ook eer aan de sportieve instelling van een constructeur die er niet voor terugschrikt, zijn reputatie in de zwaarste wedstrijden te beproeven.

De nationale titel in de categorie Sport heeft een speciale betekenis, daar de twee piloten André Guilhaugin en Alain Bertaut, die ons de 10e overwinning in de Indice de Performance van de 24 uur van Le Mans lieten winnen, de eerste twee plaatsen van het klassement 1962 bezetten.

Deze equipe, bestaande uit een garagehouder uit Chambéry en een journalist gespecialiseerd in auto-tests, werkte dit seizoen onafscheidelijk samen. De competitie is voor hen op menselijk vlak zowel als professioneel, een grote leerschool.

De twee liefhebbers bewijzen eer aan het Panhard-mechaniek dat hen, op zijn beurt, het franse kampioenschap bezorgde. De titel is des te waardevoller omdat die het resultaat is van het werk van een eensgezind team met Charles Deutsch, Moteur Moderne, de heren Berin en Romani, de piloten en de mecaniciens.

Trouwens, geheel in de geest van het reglement voor experimentele auto's van Le Mans, biedt Panhard een GT-versie aan van het wedstrijdmodel.

Daar voegen wij graag aan toe dat deze auto de Grand Prix de l'Art en de l'Industrie heeft gekregen op de Parijse Salon van 1962. Deze prijs is vandaag nog eens onderstreept door de onderscheiding toegekend aan André Guilhaudin en Alain Bertaut.

De winnende Le Mans-CD alsmede één van de deelnemende CDs van 1964 werden in juni 1984 op een openbare veiling aangeboden in het Palais de Congres aan de Porte Maillot in Parijs. Volgens de catalogus waren de wagens compleet, maar niet rijdend. We waren er niet bij, maar volgens sommige bezoekers was de 1962 auto uitgerust met een serie PL17 motor zonder uitlaatsysteem.

## VAN CIRCUIT NAAR WEG

Het communiqué is duidelijk: van zijn tweezitters die strijden op Le Mans, en die de autosportliefhebbers zo goed kennen, zal Panhard een afgeleide wegversie uitbrengen voor de geïnteresseerde liefhebbers. De constructie van de auto wordt ondergebracht bij Panauto, een italiaanse firma die vaker met Panhard samenwerkt.

Aan het begin van het sportseizoen had men al kunnen lezen in de kolommen van het serieuze Revue Automobile:

Voor de volgende 24 Uur Le Mans heeft Panhard aangekondigd, deel te nemen met een geheel nieuwe auto in de categorie Experimentele Prototypes. Het zou wel eens kunnen dat Panhard de enige auto is die voldoet aan de geest van het reglement. We hebben sportwagens zien toegelaten worden waaraan enkele kleinigheden waren veranderd om in de experimentele cetegorie te kunnen meedoen. Maar die is bedoeld om constructeurs de gelegenheid te geven, auto's bedoeld als GT's te verfijnen die nog in een experimenteel stadium verkeren en nog niet in vol-

doende aantallen zijn geproduceerd om toegelaten te worden in de GT-categorie.

Bijna 20 jaar later, in nr 229 van Auto-Hebdo (aug.1980) vat aerodynamicus Robert Choulet, medewerker van Charles Deutsch, het ontstaan van de CD samen, die vanaf april 1963 in productie ging, te beginnen bij nr. 101.

De Le Mans-versie had een Cw van 0,17 wat toen ongelooflijk weinig was. Onze klantenversie haalde 0,22, evengoed buitengewoon! Meer dan honderd werden gemaakt en allemaal verkocht! De 25 eerste koetsen werden samengesteld door een filiaal van Sud-Aviation en afgewerkt door Chappe et Gasselin, de volgende werden helemaal gebouwd bij Velam, producent van de franse Isetta's, de "rijdende yoghurtbekertjes".
Persoonlijk was ik niet betrokken bij het DB-avontuur anders dan als fanatieke liefhebber. Ditmaal maakte ik alles van binnenuit mee, want precies op het moment dat het eerste exemplaar van de coach CD klaar was, stapte ik binnen door het kleine deurtje van SERA (Deutsch' adviesbureau). Er waren kleine wijzigingen ten opzichte van de Le Mansracer zoals een iets hogere voorruit, en een betere geluidsisolatie. De prijs was heel redelijk; het verbruik ontstellend laag door de aerodynamica terwijl, met 60 PK, hij 190 km/u kon halen!
De ontwikkeling van de coach werd niet doorgezet, voornamelijk vanwege de aankoop van Panhard door Citroën die korte metten maakte dit soort marginale activiteiten. Dat is temeer jammer omdat we een nieuwe versie hadden ontwikkeld met meer comfort, onder de codenaam 21/63 die was afgeleid van het platform van de Panhard 24CT. Naast het comfort was dit ook bedoeld om de Cw naar de 0,20 te brengen. Dat zou zeker de basis geweest zijn voor de geboorte van een vierzitter met verbazingwekkende prestaties. Persoonlijk, misschien omdat het mijn eerste project was, heb ik lang getreurd om het feit dat ik de auto niet mocht doorontwikkelen. De coaches hadden een voortreffelijke wegligging, waren erg snel en hun uitgebalanceerde aerodynamische concept vormde een gezonde basis. Bleef over het minimale comfort, maar daarvoor kregen we de tijd niet...

Het filiaal van Sud-Aviation was dezelfde als SFERMA, die de locaties beheerde van de Societé FACEL, aan het einde van zijn bestaan, en SERA staat voor Societé d'Etudes et de Réalisations Automobiles, opgericht en bestuurd door Charles Deutsch, waarvan Robert Choulet vervolgens technisch directeur werd. SERA had vooral ingenieurs in dienst en zij deed vooral dynamisch en aerodynamisch advieswerk met betrekking tot raceauto's, motorfietsen maar ook gewone personenauto's, vrachtwagens en speciale voertuigen.

SERA was, naast de CD, betrokken bij de ontwikkeling van onder meer de Matra 640, de Ligiers JS-5, JS-7, JS-9 en JS-11, en bij de Porsche 917 met de "lange staart", Porsche 917 Can-Am, Alfa Romeo 33 TT 12, Alfa Formule 1 en de Lola T 530 Can-Am.
In 1983 is veel over de SERA-CD gesproken naar aanleiding van de studie en bouw van het prototype SNIAS-CD, de "auto van het jaar 2000", in samenwerking met de Societé Nationale de l'Industrie Aéro-Spatiale, de Societé Valeo en Moteur Moderne met een verbruik minder dan 3 l op 100 km.

## DE PERS

Jean Bernadet testte de CD voor "l'Equipeé onder de veelzeggende kop "De Panhard CD zorgt voor rijplezier met.... en een verbazend laag verbruik".
"Er zijn verschillende manieren om eenzelfde soort auto te ontwikkelen. Onlangs werden we gevraagd, plaats te nemen in de nieuwe Panhard 24 CT coupé met de Tigre-motor.
Nauwelijks ingereden, waren we een beetje teleurgesteld en leek de auto niet te beantwoorden aan de vraag van de Panhard-klantenkring, die trouw blijft vanwege het brio van de auto's. We hebben hierover met de Panhard-directie gesproken. Ons beeld van de panhard-rijder schijnt onjuist te zijn; zij zijn rustige chauffeurs die niet te hoog in de toeren gaan en zich tevreden stellen met een goed gemiddelde. We zullen binnenkort een testrapport over de 24 aan Panhard overhandigen.
Maar is de 24 voor rustige chauffeurs ontwikkeld, dan is er een andere auto bij Panhard die wel beantwoord aan de wensen van moeilijke klanten en kenners. Een civiele transformatie van de Le Manswinnaar 1962; de CD coupé, ontwikkeld door Charles Deursch is naar onze mening de perfecte oplossing en helemaal afgestemd op de mogelijkheden van de Panhard mechaniek.
Met zijn excellente rendement is de Panhard-motor briljant maar geeft hij zijn diensten pas goed in een passende koets en in handen van een rijder die hem begrijpt.
Daarom is het misschien wel beter dat de CD, die niet in overeenstemming is met het klantenprofiel van Panhard, een moeilijke bevalling was. We hebben deze moeilijke bevalling al eens een buitenechtelijk product genoemd, geadopteerd door het merk maar genegeerd door de familie die de woeste, maar veel briljantere bastaard maar moeilijk kan opnemen.
De CD is uitgebreid in de windtunnel getest: het rendement vertaalt zich in de verbruiks-records. Bij vaste snelheid is dat 3,7 liter op 100 km bij 70 km/u; 4,3 l.bij 100 km/u en 10 l. Bij 170 km/u. In de civiele versie haalt hij 175 km/u op Montlhéry (op de weg 180). Het gewicht van 660 kg levert een gemiddelde van 112 km/u op het circuit. Ter vergelijking: een 1600 cc Alfa Gulia haalt 110, een Fiat 1600 S of een MGB 1800 cc halen dezelfde tijd.
Hij is stijver dan de serie Panhards en remt beter. Trommels in afwachting van schijven. In een CD ga je met veel plezier de weg op. Licht, briljant, fantastische wegligging, geeft ze rijplezier dat je alleen bij veel zwaardere auto's aantreft. Ze richt zich natuurlijk tot kenners, die de oplossingen en aanpassingen begrijpen, en haar vormen waarderen, die geheel los staan van de grillen van de stylisten".

Maar niemand is beter gekwalificeerd om de

wegversie te beoordelen dan Alain Bertaut, wat hij deed in "Moteurs".
"18 maanden geleden hadden we het geluk met André Guilhaudin het prototype van de Panhard CD naar de eerste plaats van het Indice-klassement van Le Mans 1962 te rijden. In oktober werd een wegversie getoond op de Panhard-stand. In oktober 1963 staat de Panhard CD weer te schitteren op de Salon, maar de vraag blijft of de auto echt in productie gaat, of dat het een 'fantoom-model' zal blijven. Het is natuurlijk aan de directie, mar het verschijnen van de Panhard 24 legt een zware last op de toekomst van de CD. Het zijn twee geheel verschillende auto's, en gevoelsmatig aangetrokken door de CD, vonden we Charles Deutsch bereid ons een Rallye-versie mee te geven. Dat wil zeggen, met de 848 cc motor met twee carburateurs en speciale nokkenas. De sportieve prestaties beantwoorden volledig aan de op Montlhéry bereikte tijden; jammer dat het sturen zo zwaar gaat wat het onderstuurkarakter benadrukt en dat de remmen bij hoge snelheid niet voldoen aan de huidige normen (trillen van de voortrein). Maar we zijn niettemin verrast door de prestaties van deze wagen, uitgerust met zo'n kleine cylinderinhoud. De stroomlijk weegt kennelijk op tegen de concessies die moeten worden gedaan voor een wegversie.
Maximumsnelheid: 175 op het circuit; geklokt is 178,5 op het rechte eind. De beloofde 180 is dus haalbaar.

Acceleratie vanuit stilstand:
19,2 sec voor 400 m; evenveel als een Ghia 1500 GT en een Neckar 1500 TS. Beter dan een 404 cabriolet injectie (19,7 s).
35,2 sec. Op de kilometer: tegen 35 voor een Facellia F2, 35,3 voor een Mercedes 220 SE, 35,8 voor de René Bonnet Djet en de Neckar Mistral, 36,7 voor een Triumph Spitfire.
Op het circuit: hier is de verrassing nog groter, want ondanks de matige remmen halen we 112,119 km/u. Dit is prchtig voor de kleine coupÉ die kan wedijveren met de Djet (110,618), de Guilia TI (110, 249) Volvo P 1800 S en Fiat 1600 S (112, 616) of een MGB 1800 (112, 654).
Ondanks de onzekere toekomst van deze coupé Grand Tourisme heeft die het voor ons helemaal (avoir dans le ventre). Het zal erg jammer zijn, deze auto zo weinig op de weg te zien. De vergelijkingen hierboven zijn natuurlijk bedoeld om iedere dubbelzinnigheid te elimineren wat betreft de waarde van de CD. Zijn intrinsieke waarde, zijn waarde ten opzichte van de concurrentie en ten opzichte van veel krachtiger wagens. De droge cijfers sluiten naadloos aan bij de lyriek in de catalogus. Dit verschijnsel is te zeldzaam in de autowereld om aan voorbij te gaan.

## DE CD VOLGENS PANHARD

Voor zover wij weten verschenen in zijn korte carriere twee kleuren-fabrieksfolders van de CD, waarvan de meest luxueuze met een prachtige centerfoldfoto en profile, vergezeld gaat van Oscar Wilde's beroemde uitspraak "Over schoonheid twist men niet; zij regeert met een goddelijk recht. Wie schoonheid bezit is een vorst".
Een mix van de (gezwollen) teksten in de twee folders geven een vrij nauwkeurig beeld van wat Panhard met de CD haar klanten wilde aanbieden.

"De Panhard CD is direct afgeleid van de winnende auto van de 24 uur van Le Mans. Zij is de laatstgeborene van de grote Panhard familie. Deze coupé GT met twee portieren, comfortabel en veilig, biedt autoliefhebbers hoge prestaties en het genot van pure snelheid.
Ze heeft twee zetels waarvan de kleur harmonieert met de tint van de carrosserie. Hun vorm is speciaal ontwikkeld voor een maximum aan comfort en veiligheid voor de rijder en zijn passagier. De grote bagageruimte maakt van deze auto een echte GT, elegant en puur. De carrosserie, van polyester en glasfiber, biedt een soepele weerstand onder iedere druk. Het stevige stalen chassis, gelast op een centrale balk, verzekert een opmerkelijke stijfheid.
De prestigieuze parel in het gamma van Panhard.

Zo mooi, zo puur, zo anders dan anderen, en nu al met glorie beladen. Direct afgeleid van de Indice de Performance-winnaar van Le Mans 1962.
Krachtig, zeker, en met een robuuste mechaniek. De finesse van zijn kleed en het gespierde staal maken hem een van de nobelste volbloeds van de moderne mens. (....)
Voor U, mijnheer, is de Panhard CD een tweedeurs GT. (.....)
Voor u, mevrouw, is de Panhard CD mooi en rijk tot in de kleinste details. De kwaliteit van zijn carrosserie, kostbaar als chinees lakwek, heeft geen gelijke qua lijn. De Panhard CD heeft trouwens op de Salon de l'Automobile, de Grote Franse Prijs van de Kunst en de Automobielindustrie gekregen (in de categorie Sport en Grand Tourisme). Wat betreft zijn comfort, dat is aangepast aan de prestaties van deze wagen: speciale "Grand Tourisme" vering, ongelooflijk comfortabele stoelen, harmonieus getinte bekleding en een heleboel details met een elegant raffinement.

Leuk zijn de prijsvergelijkingen, in nieuwe francs 1963.

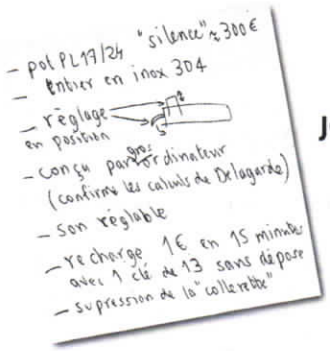
| | |
|---|---|
| CD Grand Tourisme: | 15.500 F |
| CD option Rallye : | 16.500 F |
| PL17 Luxe : | 7.950 F |
| Alpine 850 cc : | 13.900 F |
| Alpine 904 cc | 15.500 F |
| Alpine 1000 cc | 19.900 F |
| René Bonnet Missile | 12.800 F |
| René Bonnet Le Mans | 18.400 F |
| René Bonnet Djet | 18.000 F |
| René Bonnet Djet Rallye | 25.000 F |
| Citroën DS | 13.365 F |
| Facellia | 24.000 F |
| Facel II | 54.000 F |
| Peugeot 403 | 8.600 F |
| Renault Dauphine | 5.900 F |
| Renault Dauphine Gordini | 6.250 F |

## EEN RACE-BEEST TIJDENS DE JACHT GEVANGEN

Aerodynamisch, licht, erg mooi, heel puur en elegant, maar ook snel en comfortabel; de coupé Panhard CD is een waardevolle en opmerkelijke GT, waarin de concepten van Charles Deutsch zoals de centrale balk en de driehoeken in de voorwielophanging, een symbiose aangaan met de buitengewone kwaliteiten van de hoog renderende Panhard-mechaniek, tienvoudig winnaar van de Indice in het zwaarste autogevecht ter wereld. Voorde volledigheid was de CD de snelst in productie genomen auto in de lange geschiedenis van het merk, en de enige met een eigen naam binnen het merk.
Hierboven kan je lezen in de herinneringen van Robert Cholet, dat de CD alleen werd geofferd voor de nieuwe bedrijfspolitiek die uit de overname door Citroen voortkwam. Dat maakte ook een einde aan de ontwikkeling van een ultrageprofileerde vierpersoons die onwaarschijnlijk had kunnen presteren.

Hoeveel CD's zijn er gemaakt? Meer dan 100 volgens ingenieur Cholet, ongeveer 160 volgens anderen (beiden hebben gelijk); het zijn er in elk geval maar heel weinig. Enkelen zijn bewaard, tot plezier van hun bezitters zoals de 'Rallye' van de schrijver dezes, Francois Jolly.
De Panhard CD hoort zonder twijfel in het Panthéon van de race-beesten: de fanaten vergissen zich niet, want het is een zeer gezochte auto door echte liefhebbers, zoals ook blijkt uit de annonces in de autotijdschriften uit de jaren zestig.

Francois Jolly Vert. Jaap Margry




## JOËL BRUNEL MAAKT INSTELBARE INOX EINDDEMPERS.

Op bezoek bij onze hofleverancier in Parijs. Voor Wim Boers de gewoonste zaak van de wereld. Voor André van de Water en ik de eerste keer. In drie en een half uur rijden we van Eindhoven naar Montreuil, het Parijse voorstadje waar Joël een groene poort met inrit deelt met de plaatselijke moskee. Binnengekomen lijkt het wel of je de hemelpoort betreedt: de knalrode Ghia-Aigle, de raceblauwe super-rallye HBR5 en de knalgele Rafale maken een verpletterende indruk. Bovendien een René Bonnet mini-Missile (ooit door René zelf voor kinderen bedacht) en een ultra-light vliegtuigje met Panhard-mechaniek aan het plafond. Verder overal magazijnen en kasten met eindeloze zorgvuldig geordende rubbers, stripjes, stroomverdelers, verwarmingsbuizen, stuurwielen en wat al niet meer. En een poster-hoek, een tijdschriften-tafel, handwerkplaatsboeken, verschillende opengewerkte motoren (ook een schuivenmotor). Kortom kijken alleen al is een feest. Ik wil meteen mijn fototoestel gaan halen, maar Joël is zeer gedecideerd: er wordt niet gefotografeerd. Voor het overige is hij één en al vriendelijkheid en behulpzaamheid. Vervolgens neemt hij ons mee naar achter. Hier bevinden zich nog meer rariteiten zoals de Scarlet, een special, de 'dagelijkse' CD alsmede een viertal CD's in onderdelen om te restaureren; een JEFA-monoposto en een DB Monomille. Als klap op de vuurpijl hangt de beroemde Panhard-helicopter in de ruimte.

Na het doen van enige inkopen (vooral de gebruikte spullen blijken nogal prijzig: (€ 120,- voor een redelijk 24BT achterspatbord) vraagt Joël me in de Koerier melding te maken van een speciale nieuwe serie INOX einddempers die nog voor het einde van het jaar (2002, je weet nooit met de Koerier) te koop zullen zijn.

Het betreft 2 typen:
Type 1: sportieve uitlaatdemper voor de PL17 en 24 met als items:
Bestaat uit losse onderdelen: grote buis, 2 eindstukken met zijpijpjes en dempende vulling
Geheel van 304 inox.
Verstelbaar in hoogte en verstelbare zijpijpjes.
Op de computer ontworpen volgens de berekeningen vn Delagarde
Geluid af te stellen (door draaien zijpijpjes) in Panpan of Silence.
Vulling vervangbaar voor (€ 1,- in 15 minuten met 1 sleutel nr 13, zonder dat de demper onder de auto uit hoeft).
De uitlaat sluit meteen aan op de lange pijp zonder gebruikmaking van de mof en de dikke rubberen pijp. Er is een flexibel aansluitingsstuk. De mof kan gewoon blijven zitten. Prijs ca. (€ 300,-)

Type 2: 'Stille' uitlaat, één geheel.
Prijs voor enkele uitlaatbuis ca. (€ 240,-)
Voor M10S (dubbele buis) ca. (€ 350,-)

Deze uitlaat was gemonteerd onder Joëls grijze Dyna Z1 (overigens voorzien van schijfremmen en 24-blok) en klinkt uitstekend, maar is nauwelijks als Panhard-roffel te herkennen.
De afgedrukte velletjes op klassiek Philips-strijkijzerpapier geven Joël's eigen notatie.
Geen misverstand mogelijk!

Joël vertelde dat Type 1 ter plekke in elkaar wordt geschoven zodat hij en u dus kunnen zien wat erin zit. Dat garandeert de kwaliteit. Het is gebleken dat met name in engelse inox-potten er soms geen of verkeerd dempingsmateriaal inzat, nog afgezien van de slechte inox-kwaliteit.
Bent u dus aan een nieuwe demper toe, dan dient u deze nouveautés als eerste optie te overwegen. Hiermee scheurden we naar Joëls favoriete Italiaan, waar met name de tiramisu goed smaakte. Als u ooit langs wil gaan: alleen op afspraak.

Jaap Margry

## MAIL

*Onderstaande tekst met foto kwam op de valreep nog bij de redaktie per e-mail binnen betreffende de Najaarsrit:*

Goede morgen!

Wij vonden het erg gezellig en ook onthullend:
- wat zijn Panhardisten toch relaxte (relmaxte?) lui vergeleken met niet nader te noemen Citrofielen!
- die Flevopolder is mooier dan gedacht, zeker met het geluid van een paar Panhards voor de boeg.
Dat belooft wat voor volgend jaar, kijken of er een pinkstersymbiose te organiseren valt, een soort cocktail met als ingrediënten luchtkoeling, aerodynamica en aluminium, maar dan hydropneumatisch geshaked...

Tot een volgende ontmoeting, dan neem ik de caravan mee.

Erik Verhaest
Directeur Public Relations Citroën

## Dossier DB Coach HBR5

Aangezien informatie over deze fameuze DB zelfs in Frankrijk slechts met enige moeite is te vinden, heb ik voor liefhebbers een dossier met interessante documentatie over dit type bijeengebracht en samengevoegd in een praktische kunststof map.
Inhoud:
- historie en productie overzicht (frans)
- overzicht carrosserie modificaties (ned)
- zeer uitgebreid USA instructieboek met onderhoudshandleiding (eng)
- competitie gebruiksadviezen (bijzonder interessant voor alle sportieve Panhard rijders) (eng)
- onderdelencatalogus (eng)
- tarief DB coach HBR5 model 1961 inclusief technische specificaties en leverbare extra's (frans)

De prijs bedraagt 35 euro per stuk, exclusief verzendkosten.
Informatie: Rolf Nijenhuis, tel. 0314-340634

---

**gevraagd:**
rechter achterscherm voor 24 BT. in goede staat.
André van der Water, 0049-22453220

---

**aangeboden**

| | |
|---|---|
| einddemper PL 17 ongebruikt, maar niet nieuw | € 95,- |
| beugel voor reservewiel onder motorkap nieuw | € 10,- |
| sierring voor mistlamp Dyna Z, nieuw | € 20,- |
| diverse achterlichten, ook van Break | |

Peter van Eeden, 015-3809592

---

**gevraagd:**
ruitenwisser-in-de-ruststand-laten-staan-mechaniek voor 24 CT. Of complete ruitenwisser motor Kan geruild worden voor andere ruitenwissermotor. Of iets anders.
Peter van Eeden, 015-3809592

---

**PANHARD** Dyna X 86, 1951, (C.G. normale), complète, moteur tournant, freins neufs à poser, 2.592 €. Tél (Yvelines) 01 34 75 38 04 ou 06 15 39 72 02. *(Réf. 8-76282).*

**PANHARD** Dyna Junior roadster, (C.G. normale), restaurée, int. rouge, roule toutes distances, 11.000 € à débattre. Tél (Saône-et-Loire) 03 85 91 40 03 (HR). *(Réf. 8-75792).*

**PANHARD** PL 17 L4, 1960, noire, à restaurer, voiture complète, 1 seul propriétaire, entièrement d'origine, 5 CV, visible dans l'Orne, 1.200 €. Tél 01 42 70 12 83 ou 06 82 22 39 37. *(Réf. 8-76339).*

**PANHARD** PL 17 Confort S, 1964, bleue, très bon état, 54.000 km, 3.000 € ; PL 17, moteur Tigre, 1962, bleu, état moyen, 1.600 €. Tél (Charente) 06 81 21 40 82 (après 18 h). *(Réf. 8-76425).*

**PANHARD** 24 ct, complète, (C.G.), pour restauration, moteur échange standard non bloqué, prix à débattre. Tél (Saône-et-Loire) 06 10 16 44 96. *(Réf. 8-75976).*

**PANHARD** 24 ct, 1965, rouge, très bon état, pot inox, (C.G. normale), prix à débattre, visible dpt. 78. Tél (Ille-et-Vilaine) 06 14 90 23 79. *(Réf. 8-76365).*

**PANHARD** Dyna Junior roadster, (C.G. normale), restaurée, int. rouge, roule toutes distances, 11.000 € à débattre. Tél (Saône-et-Loire) 03 85 91 40 03 (HR). *(Réf. 8-75792).*

**PANHARD** L7, 1963, (C.G. normale), à restaurer ou pour pièces, 350 €. Tél (Loiret) 02 38 84 14 89. *(Réf. 5-75287).*

**PANHARD** 24 bt, 1965, entièrement restaurée, 7.630 €, simple curieux s'abstenir. Tél (Aveyron) 05 65 63 03 07 (après 20 h). *(Réf. 1-75678).*

**PANHARD** 24CT, 1967, 69.000 km, 2e main, freins H.S., 2.500 €. Tél (Hérault) 06 76 28 04 67. *(Réf. 5-75701).*

PANHARD Dyna "spéciale" Wendler, construite à 26 exemplaires, sur commande de Mr PAUL PANHARD en 1952, exceptionnelle, belle restauration, 22 100 € (145 000 F) AUTOMUSÉE DU FOREZ EURL. 150 véhicules exposés - Achat, vente, dépôt-vente gratuit autos, motos - RD n°8 à 500 m de l'Autoroute A72 (entre St-Etienne et Clermont-Ferrand) 42260 St-Germain-Laval - Renseignements complémentaires sur demande téléphonique : Tél. 04 77 65 53 47 - www.automusee.fr

**PANHARD** X84 break, 1950, 3 CV, 25 ans sur cales, tournant, (sans C.G.), carrosserie très bon état, aini que plancher, 1.800 €. Tél (Pas-de-Calais) 06 03 08 92 48. *(Réf. 8-74066).*

**PANHARD** Dyna X, 1985, à finir de restaurer, 8.500 F. Tél (Seine-Maritime) 06 64 09 51 32. *(Réf. 8-74292).*

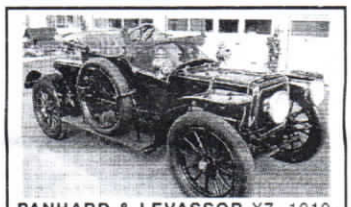
**PANHARD** Dyna Junior 5 CV, 1953, (C.G. normale), restaurée, jaune, int. rouge, freins neufs, moteur et boîte refaits. Tél (Saône-et-Loire) 03 85 91 40 03. *(Réf. 8-73386).*

**PANHARD** PL 17, 1962, état de marche, carrosserie état moyen, couleur bleu turquoise, à voir, prix à débattre. Tél (Haute-Savoie) 06 21 83 66 72. *(Réf. 8-74388).*

**PANHARD break K211/130 vitré, 1953, 1 en apprêt à finir, (C.G. normale), plus 1 à restaurer, plus pièces (moteur, boîte, cylindres). Tél (Puy-de-Dôme) 04 73 62 10 44 (HB) ou 06 07 53 72 57. *(Réf. 1-75322).***

**PANHARD** pick-up type WL5, 1963, 5 CV, à restaurer, complet, prévoir plateau, 600 €. (Echange possible contre moteur et boîte 24 ct). Tél (Marne) 03 26 47 67 49 (soir). *(Réf. 1-74987).*

**PANHARD** Dyna Z 16, bon état d'origine, échappement inox, 58.000 km, peinture d'origine, roule le week-end, (C.G. collection). Tél (Maine-et-Loire) 02 41 95 64 36 (soir) ou 06 77 19 62 71. *(Réf. 1-74743).*



**PANHARD & LEVASSOR** X7, 1910, torpédo, 2 places, 20 CV, 4 cyl., 4.400 cm³, sans soupape, transmission à chaîne, CGF, historique connu.
**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** PL 17, 1964, 89.000 km, moteur Tigre, d'origine, couleur verte, 4.500 €. Tél (Maine-et-Loire) 02 41 73 38 02. *(Réf. 8-74566).*

**PANHARD** 24 ct, caisse en bon état, moteur H.S., (sans C.G.), 800 €. Tél (Gard) 04 66 89 09 54 *(Réf. 1-75100).*

**PANHARD** 24 bt, 1965, 89.000 km, prune, état rare d'origine, moteur, boîte, freins 20.000 km, 5.300 €. (Echange possible contre DS 21 ou autre). Tél (Rhône) 04 74 01 31 00. *(Réf. 1-74946).*

**PANHARD** 24 ct, 1967, rouge, int. noir, très bel état, fonctionne bien, 5.400 €. Tél (Var) 04 94 90 50 02 ou 06 61 77 00 83. *(Réf. 1-74714).*

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

PAN

nva lid • lid NVGA

*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

N° 126 TER

# DYNA

# PANHARD

## NOTICE PROVISOIRE D'ENTRETIEN ET DE CONDUITE

*

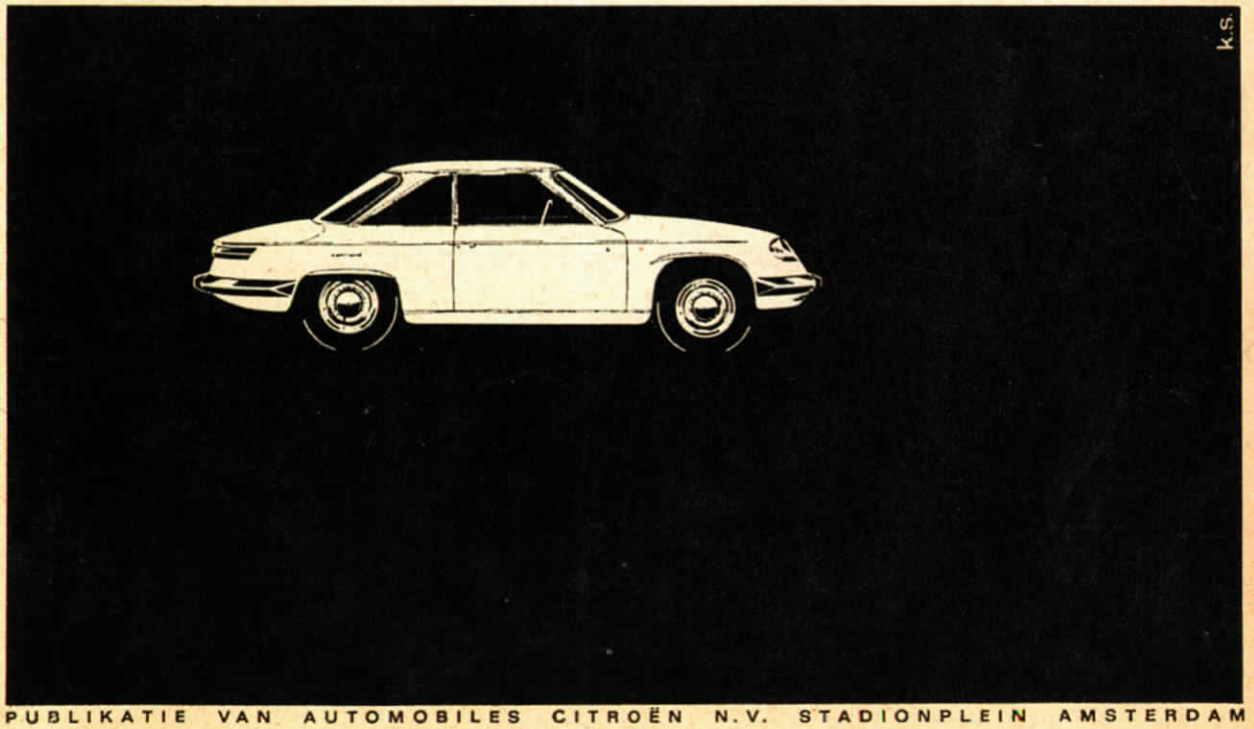
Société Anonyme des Anciens Établissements
**PANHARD & LEVASSOR**
Siège social : 19, Av. d'Ivry — Paris (13e)
Téléph. GOBelins : 65-60 - 10 lignes
Adresse Télégraphique Palevassor — Paris 13
R. C. Seine 60.355

## de nieuwe sportcoupé

## met Tigre-motor:

# panhard 24ct

Deze wagen was een sensatie op de Parijse Salon - vanzelfsprekend. Panhard, een der oudste en meest kwaliteitsbewuste autofabrieken ter wereld, zette hier zijn befaamde Tigre-motor in een volkomen nieuw ontworpen 2+2 coupé. Deze krachtbron, met een top van 150 km/u, veelvuldig winnaar op LeMans en triomfator in 1500 rally's, natuurlijk gekoppeld aan voorwielaandrijving, trekt nu met Panhard-veiligheid een voorbeeldige carrosserie over de wegen. Totaal uitzicht, vier koplampen, air-conditioning via warme-en-frisse-luchtroosters, toerenteller, ruitenwissers met 2 snelheden, bank voor 3e en 4e passagier die neergeklapt kan worden voor extra bagage. De Panhard 24ct is een verfijnde, luxueuze coupé die echter nergens zijn afkomst verloochent: robuust, rapide en revolutionair blijft hij 'mécaniquement sans égal', zoals het Franse predicaat luidt voor de Kwaliteit Panhard.
P.S. Naast de Panhard 24ct vindt u ook de Panhard 17, uitgerust met naar keuze M6- of Tigre-motor.




PUBLIKATIE VAN AUTOMOBILES CITROËN N.V. STADIONPLEIN AMSTERDAM



DEZE ADVERTENTIE WORDT U AANGEBODEN DOOR CITROËN NEDERLAND