panhard Koerier

NUMMER 143 MEI 2003

IN DIT NUMMER OA:

- DE GANZENVEER
- IJSSELMEER 1963
- PANHARD SCARLETTE
- JAARSTUKKEN
- DREUX-RACER
- BARCHETTA
- 50 JAAR

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

VAN DE REDACTIE

De eerste Koerier van 2004. (Dat rijmt). Hoera, de redactie is uitgebreid met Kees-Jan Smit uit Spaarndam; Kees-Jan heeft zelf een grafisch ontwerpbureau en is goed vertrouwd met de Apple èn met Panhard. Welkom in ons midden, zullen we maar zeggen! Zo is weer een stuk Koerier-continuïteit gewaarborgd. Het is de bedoeling dat in 2004 Gerbert, Peter en Kees-Jan ieder een Koerier grafisch voor hun rekening nemen.

Kent u ook dat gevoel, dat de Panhard niet lekker loopt? Dat in die mix van ontsteking, carburatie en luchttoevoer, de balans helemaal zoek is? En dat de ontsteking zich gedraagt als een flipperkast, je kunt hem blijven bijstellen maar het helpt niks. Dat je je mooie Panhard niet meer vertrouwt. Dat overkwam mij de afgelopen twee jaar. Ik had al weinig tijd om te rijden en àls ik dan reed..... nee, dan ging het niet lekker. Je haalde wel 130, maar de auto reageerde raar op het gaspedaal. Peter Breed had me als eens gezegd dat de ontsteking bij hoge toeren niet erg nauwkeurig was, dus stuurde ik de hele unit naar BCCP Fuel Systems in Gramsbergen. Toen die terugkwam, met een nogal absurde rekening (€ 350.-), liep het wel anders, maar niet echt beter. Het starten ging steeds moeilijker, de motor ging pingelen, ach wat een ellende. Bent u zoals ik, niet echt handig in de fine-tuning, maak het dan niet moeilijker dan het is. Uiteindelijk bracht ik de auto naar Heemskerk. Nouja, met mijn dochter in de Berlingo als bezemwagen, na een rit geheel out of control, inhouden bij gasgeven enzo, leuk bij inhalen, wat een 24 afschuwelijke zijn om te rijden, bereikte ik tenslotte opgelucht Peter Breed's walhalla.
De auto is nu weer terug in Eindhoven. En hoe! Wat een genot om weer te ervaren wat een Panhard kan presteren. Hij loopt weer 160 op de teller zonder aarzelen. Peter heeft er zijn handen vol aan gehad. De vervroeging stond helemaal verkeerd, de carburateur idem, nieuwe kabels en luchtfilter. En dan is het nu weer feest!
Ik benijd die Panhardisten die hun auto's tiptop zelf afregelen. En ik weet nu: krijg je het niet meer onder controle, wend je dan onverwijld tot een specialist, zoals Peter. Een niet goed afgestelde Panhard is geen Panhard.

De redactie wenst u een goed Panhard-jaar toe met vele Panhard-kilometers en/of Panhard-sleuteluren en bovendien veel leesplezier in de Koerier. Wij doen ons best. Stuurt en mailt uw stukken, foto's, advertenties en wat al niet meer naar het redactie-adres!

Jaap Margry

AGENDA 2004

28-31 mei	Int. Panhardtreffen, Baden-Baden (D)
18 juni	Praatavond
23-25 juli	Le Mans Classique, Le Mans (F)
13-15 augustus	ICCCR, Interlaken (Zwitserland)
21-22 augustus	Autotron Rosmalen
10 september	Praatavond
3 oktober	Najaarsrit
19 november	Praatavond
20-21 november	Autotron Rosmalen
21 januari 2005	A.L.V

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, Kees-Jan Smit

redactieadres
Jaap Margry
Engelsbergenstraat 26
5616 JC Eindhoven
E-mail: jamargry@worldonline.nl

ontwerp & realisatie
Gerbert Roggekamp, Peter van Eeden, Kees-Jan Smit

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.

WIJ VERZEKEREN ALLE TYPEN PANHARD!

FA. G. VAN 'T ZAND

BURGWAL 106, KAMPEN, TEL.: 038 - 331 6666 BANK: 631800999, GIRO: 843689

verwen uw Panhard!

met RVS A2 / A4

JRV

R.V.S. A2 / A4

HSS-E

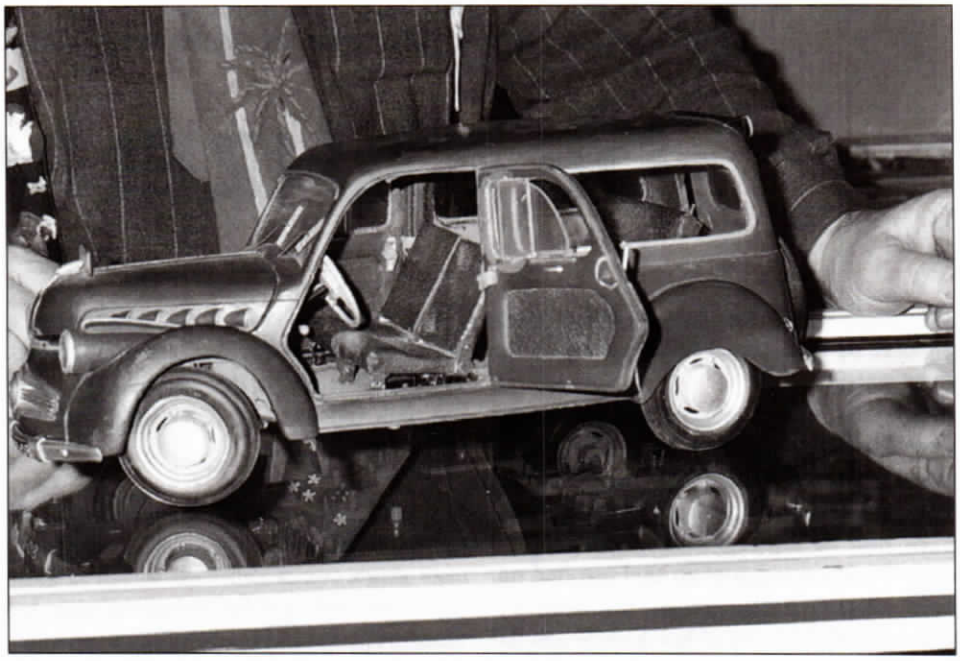
Bevestigingsmaterialen

Snijgereedschappen

Schuur- Polijstmaterialen

J . R. V . ¥ De Kraan 96 ¥ 5056 PA Berkel Enschot ¥ tel.: 013-5400610 ¥ fax: 013-5400611 ¥ e-mail: je.r.ve@freeler.nl

Nou, dit jaar is ook weer voortvarend van start gegaan:



OP 23 JANUARI DE ALV

Ondanks twee uitnodigingen was de opkomst maar matigjes. Ik wil niet zeuren, maar… het is toch wel belangrijk dat alle leden zich betrokken tonen bij hun club. Het is niet goed als steeds hetzelfde kleine groepje voor al het werk opdraait.

Beloven jullie me als het even kan de volgende keer wel te komen? Afgesproken dan!

Op de ALV is het voltallige bestuur weer herkozen, bleek de contributie gelijk te kunnen blijven en bleek iedereen vol lof voor de Lustrumcommissie die een prachtig evenement voor zeer veel Panhardisten heeft georganiseerd. En dat voor minder kosten dan een voorjaarsrit! Hulde voor hun financiële discipline!

Ook natuurlijk de traditionele en terechte lof voor de kalender van Gerbert. En de redactie maakt er nu ernst mee beter gespreide verschijningsdata te organiseren

Co Giezen en Chris Dumoulin hebben toegezegd de voor- en najaarsrit te verzorgen

VERGADERING VAN DE FÉDÉRATION DES CLUBS PANHARD & LEVASSOR

De Panhard-wereld wordt steeds groter: er is nu ook een Finse Panhardclub! En wat nog verrassender was: Lid van en aanwezig op de Fédération! Ik denk dat we binnenkort een grotere vergaderruimte nodig zullen hebben, want ook de Amicale PL de l'Est is lid geworden. Nu nog de Italianen en de Spanjaarden erbij de Verenigde Panhard Naties zijn compleet!

Onze Duitse vriend Florian Gantner gaf een fraaie multimedia presentatie over het aanstaande Internationale Panhard Treffen in Baden-Baden: dat belooft wat!

Hebben jullie allemaal het inschrijfformulier ontvangen en ingevuld? Je kunt het ook downloaden van onze website: www.panhardclub.nl

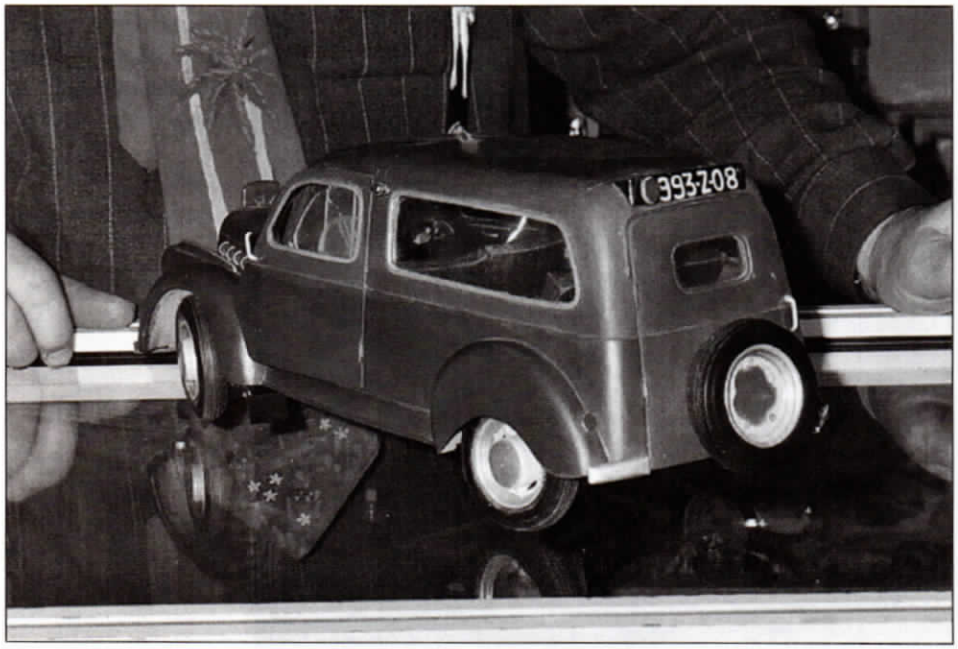
En -surprise, surprise- de Engelse Club, met een nieuwe voorzitter: John Lipscomb, organiseert volgend jaar de 16de Internationale Panhard Meeting

De ontdekkingstocht door Retromobile (thema was ontdekkingsreizen, Citroën schitterde met verschillende Croisières) leverde 4 Panhardstands op: **Dynamic Club:** met een PL17 zoals de drie die de Caravane IC16 hebben gereden. 80.000 km van Parijs naar Saigon, met een paar omwegen, dit is veel meer dan de Croisière Jaune van Citroën! **De Amicale DB** had nu eens een DB-Citroën op z'n stand, een groot gevaarte vergeleken met de slanke DB Panhards. En de **Fan Club** toonde een Knalgele Race Dyna Z1.

Ondertussen had Brunel het razend druk in z'n Panhardis-kraampje.

Laatste nieuws van de FEHAC: Er ligt nu een serieus voorstel om de APK voor de Dyna X en Dyna Z af te schaffen, en de PL17 en de 24's één keer in de twee jaar te laten APK-en. Dat scheelt weer.

Met een vrolijke PANHARDgroet van Frank.



INTERÊT HUMAINE IN DE PANHARD KOERIER! REMCO VAN DER MEULEN START EEN RONDJE VOORSTELLEN, VRIJ NAAR EEN RUBRIEK IN DE PERSSE LOCALE VAN OUDEGA.

DE GANZENVEER

Het eerste wat ik lees in onze dorpskrant, als deze op de deurmat valt is het stukje de Ganzenveer.
Dit is een stukje waarin steeds andere dorpsbewoners een stukje schrijven om diegene beter te leren kennen. We weten vaak wel een beetje van de Panhardleden, maar niet de achtergronden van een persoon. Dit komt ook niet zo snel aan bod op onze schaarse ontmoetingen. Wat doen we in het dagelijks leven of hoe kom je aan de Panhard of gewoon een leuke anekdote stuk voor stuk leuk om van iemand te weten. Schrijf het maar op en vergeet niet aan het eind van je verhaal te vermelden wie je bereid hebt gevonden om de volgende keer te schrijven. Een doorgeefsysteem dus.

Zo kunnen we met ons grote ledenaantal wel 25 jaar vullen zonder dat er iemand 2 keer heeft geschreven. Bij deze zal ik de aftrap geven en mijn best doen voor Ganzenveer nr. 1.

Voor de leden die mij nog niet kennen. Ik ben Remco van der Meulen 27 jaar wonende in Oudega (W). Ik ben geboren in Heerenveen waar ik tot mijn 18e bij mijn ouders gewoond heb. Als een van de laatste ben ik nog in dienst gegaan waar ik een leuke tijd heb gehad.
Na mijn diensttijd ben in samen met Vera Ensing samen gaan wonen in Amsterdam Z-O. Ik kende Vera inmiddels 1,5 jaar en zij ging in Amsterdam studeren.

In Amsterdam heb ik mijn eerste knutsel- en sleuteluurtjes beleefd. Ik had toen een Suzuki Coupe die sneller roestte dan dat ik hem kon restaureren. Op een gegeven moment kwam er een nieuwe liefde in het spel.... En Panhard XK 186, deze had ik gezien en dus ook gekocht bij Johan Ruimzicht in Amsterdam.

Na 3,5 jaar Amsterdam Z-O zijn we verhuisd naar Oudega (W). Een oude woning met een gigantisch mooi uitzicht over de weilanden. We zijn na 4 jaar nog steeds druk aan het verbouwen maar het wordt een plaatje. Een van de belangrijkste dingen is de garage van 2 verdiepingen met een brug. Als het huis straks klaar is kan ik daar lekker sleutelen.
Door mijn technische achtergrond kan ik veel zelf doen aan zowel het huis als de auto.

In december 2002 ben ik als zelfstandige begonnen in de buiten- en tuinverlichting. Hier ben ik zeer tevreden over. Nu na dik 1 jaar heb ik een eigen serie buitenverlichting ontworpen en op de markt gezet. Ook heb ik inmiddels patent verkregen op een eigen ontworpen ledspot. De spot zal dan ik heel Nederland in de groothandel verkrijgbaar zijn.

Vorig jaar, 2 weken na het lustrum feest ben ik met Vera getrouwd. In allerhaast is de Panhard grotendeels verbouwd zodat we de auto als trouwauto konden gebruiken. In 1 week hebben we toen 100 sleuteluurtjes gemaakt en de avond voor het trouwen reed hij uiteindelijk zonder dat hij geduwd hoefde te worden. Op de trouwdag was ik door de zenuwen zelf vergeten de hoofdschakelaar aan te zetten toen ik Vera ophaalde en moest ik alsnog geduwd worden. Maar we hebben er wel van genoten om te kunnen trouwen in de Panhard die al 4 jaar stil had gestaan.

Ondertussen is er een kleine van der Meulen op komst. De uitgerekende datum valt ongeveer samen met Baden-Baden. Hier ga ik dan ook maar niet heen. Ik kijk wel uit naar het weekend van Le Mans Classique, hier ga ik wel heen.

Dit jaar hoef ik geen ritjes of evenementen te organiseren dus wat Panhard betreft een redelijk rustig jaar. Wel heb ik een autospuiter bereid gevonden om eventueel twee praatavonden te vullen, in September zal de eerste hiervan zijn. Ik zal hem voorbereiden op de eigenzinnige clubleden met hun eigenwijze automobielen (algemene clubinformatie).

Dan geef ik nu de Ganzenveer door aan: J.K.L. Dijkstra uit Emmeloord. Ik wens je veel succes.

Groet,
Remco van der Meulen

ONDERDELENLIJST VAN DUCELLIER VERDELERSVOOR PANHARD-, DB- EN RENÉ BONNET

Panhard type	Motor	Verdeler	Kap	Rotor	Kontakt-puntset	Onderbr. Plaat	Vacüum doos	Konden-sator	Nokkenas	Verdeleras	Vervroe-gingshevel	Veren	Opmerkingen
Dyna Z1-Z16/D65	GM 850/M5	2156	93477	42065	71133	49396	49390	1205	49571	74017	49172	49751	
Dyna Z1-Z16/D65	GM 850/M5	3985*	93477	42065	71133	49396	49390	1205	49571	75784	49172	49751	Met toerentalaandrijving
PL17, F50/65	M5	2156	93477	42065	71133	49396	49390	1205	49571	74017	49172	49751	
PL17, F50/65	M5	3985*	93477	42065	71133	49396	49390	1205	49571	75784	49172	49751	Met toerentalaandrijving
17, F50/65, Break	M6	4080 a	93477	42065	71133	49396	60971	1205	49571	74017	49172	49751	Pos.gewijz.: res. Wiel
17, F50/65, Break	M6	4080 b	93477	42065	71133	749396	60971	1205	49571	74017	49172	49751	Pos.gewijz.: res. Wiel
Dyna Z+PL17Tigre	M5 Tigre	3922	93477	42065	71133	49396	49390	1205			49172		Zonder toerentalaandrijving
24C, 24B, 24BA	M8N	4114 a	16681	72192	71133	49396	16692	1205	16679	16676	49172	49751	Pos.gewijz. 20o tov 4080
24C, 24B, 24BA	M8N	4114 b	17128	72192	17446	17199	16692	1205	16679	16676	47484	49751	Gemodificeerde versie b
24C, 24B, 24BA	M8N	4114 c	17128	72192	17446	717199	16692	1205	16679	16676	47484	49751	Gemodificeerde versie c
24C 1963/24BT	M8S	4162 *	16681	72192	71133	749396	16692	1205			49172		Toerent.aandr. 1e type: laag
24BT (6-1965>>)	M8S	4171 *	16681	72192	71133	749396	16692	1205			49172		Toerent.aandr. 2e type: hoog
24CT M10S	M10S	4170 *	16681	72192	71133	749396	16692	1205	19492	19490	49172	49751	T.t. aandr. Mech+Vac.vervr.
DB Panhard	M5T DB	4066	60069	42065?	71988	60067		1205	49571	75784		49751	T.t. aandr. Mech vervroeging
René Bonnet	Gordini	4098 *	48393	42065	71129	49796		1205	74887	61822		49751	T.t. aandr.: 24U LeMans 1962
René Bonnet	Gordini	4121 *	48393	42065	71133	60027	60891	1205	60440	16805	60028	61902+61903	Met toerentalaandrijving
René Bonnet	Gordini	4101	48393	42065	71133	60027	60891	1205	60440	61908	60028	61902+61903	
René Bonnet	Gordini 804	4151 *	48393	42065	71133	760027	60891	1205	18007	18681	60028	49751	Met toerentalaandrijving
RB 'Le Mans' cabr.	Renault 1100	4099 *	47430	49423	71133	60883	60886	1205	60882	61780	60884	49751	Met toerentalaandrijving

OPMERKINGEN:

Verdelers waarvan het nummer gevolgd wordt door een *, zijn uitgerust met een toerentelleraandrijving.

Een toerenteller wordt standaard geleverd op Panhards met Tigre-motor vanaf juli 1960 (modeljaar 1961); op eerdergeleverde Tigre-uitvoeringen was een toerenteller slechts als optie leverbaar

Verdelers voor Tigre-motoren type M5T, M6S en M8S zijn alleen uitgevoerd met onderdrukvervroeging, dus zonder centrifugaalvervroeging in het verdelerhuis en dienen op 8-9,5 tand voorontstekking te worden afgesteld. Let echter goed op: er zijn SEV verdelers voor M5T Tigre-motoren met een hoog huis, dat van binnen leeg is.

De verdeler voor de Tigre M10S motor (24CT vanaf 1965) is de enige Tigre met verdeler met centrifugaalvervroeging + onderdrukvervroeging; daarom een voorontstekingsafstelling van 5-6 tand.

M. Harang, voormalig Panhardspecialist in de regio Orléans, monteerde op de Panhard met Tigre-motor van zijn klanten meestal een verdeler met centrifugaalvervroeging, blokkeerde de slang voor de onderdrukvervroeging met een kogeltje en stelde de vooronsteking op 5 - 6 tand af. Dit leverde meer souplesse in het lage toerengebied op (en een hoger benzineverbruik)

De DB Panhard verdeler no. 4066 is eveneens alleen uitgerust met centrifugaalvervroeging, zonder onderdrukvervroeging!

Alleen een in technisch goede staat verkerende verdeler kan optimaal functioneren. Vermijd speling in lagering van aandrijfas, nokkenas of vervroegingsmechanisme. Modificeer de lagering van de gewichtjes met bronzen busjes, las de uitgeslagen gaatjes van de veertjes dicht en boor ze weer met de standaard diameter door (van onder en boven conisch als origineel).

Let ook op een spelingvrije bevestiging van de rotor op de nokkenas. Controleer de verdeler op een verdelertestbank (bv bij Peter Breed) en stel de vervroeging volgens de specificaties af.

Volgens insiders behouden de Ducellier verdelers langer de voor de Panhard motor vereiste vervroegingskarakteristiek dan de SEV verdelers en verdienen daarom de voorkeur

(Met dank aan Rolf Nijenhuis)

MET EEN PANHARD PL 17 TIGRE OVER HET BEVROREN IJSSELMEER IN DE WINTER VAN 1963.

De wintermaanden januari en februari van het jaar 1963 waren zeer koud, zoals uit de fotoreportage op de maand februari van de Panhard-kalender 2004 blijkt. Langdurige vorstperiodes met bijzonder lage temperaturen waren er de oorzaak van dat het gehele IJsselmeer was dichtgevroren(!). De ijsmeesters in het gehele land konden hun geluk niet op, maar voor de meeste landgenoten bestond het dagelijkse leven ineens voor een groot deel uit improviseren en afzien. Forse sneeuwhopen markeerden de bermen van de autosnelwegen, waarbij voor het sneeuwschuiven zelfs regelmatig shovels moesten worden ingezet.

Nadat begin februari de pogingen van enige waaghalzen, die zich vermoedelijk per Citroen 2CV op het IJsselmeerijs hadden begeven, succesvol waren verlopen, werd de zaak voortvarend aangepakt. IJsverenigingen uit Noordholland en Friesland organiseerden na controle van de ijsdikte een éénmalige rondrit over het IJsselmeer tussen diverse plaatsen aan de Friese- en Noordhollandse IJsselmeerkust.

De belangstelling hiervoor bleek erg groot; een duizendtal automobilisten maakten van deze zeldzame gelegenheid gebruik. Aangezien de weersomstandigheden gunstig bleven, werd met extra steun van enige grote organisaties als ANWB en Shell voor zondag 24 februari nogmaals een rondrit tussen Noordholland en Friesland op het ijs uitgezet. In verband met zeer grote belangstelling en een aanhoudende vorst werd daar later zondag 3 maart aan toegevoegd.

ROUTE

Deze liep van Enkhuizen (foto) over het ijs naar Staveren, en vandaar weer terug naar Medemblik, waar het ijs weer werd verlaten en de deelnemers over land teruggeleid werden naar Enkhuizen. Het Shellstation bevond zich halverwege de route naar Staveren midden op het IJsselmeer, en naar het persartikeltje op de fotoreportage te oordelen was de tankbelangstelling vaak groter dan de beschikbare hoeveelheid benzine! Onze PL17 Tigre équipe heeft er op 3 maart 1963 aan deel genomen, waar ik zelf jammergenoeg niet bij was.

Een schoolvriendje gaf op die zondag zijn verjaardagspartijtje, waarbij we met de fiets vanuit Huizen naar het Muiderslot moesten trappen(!), om te constateren dat daar de verwarming niet werkte. Als schrale troost bedacht ik me, dat het op de achterbank van de Panhard wellicht ook niet erg behaaglijk warm zou zijn.

STOFZUIGERSLANG

Mijn vader had echter voor deze gelegenheid de stofzuigerslang losgenomen, en deze tussen de onderste verwarmingsopening bij het gaspedaal en de achtervloer aangebracht, opdat de voeten van de achterbankpassagiers niet geheel zouden bevriezen. De Panhardverwarming was niet opgewassen tegen dergelijke Siberische omstandigheden. Mijn moeder herinnert zich nu nog, dat het "ijsrijden" destijds menig onervaren deelnemer het angstzweet op het voorhoofd bezorgde, vooral wanneer er afgeremd moest worden. De eenvoudigste oplossing was dan simpelweg de sneeuw naast de piste in te rijden, of goed anticiperen op het verkeer voor je, en rustig terugschakelend de trommelremmen licht aan laten lopen. Het meeste plezier hadden ongetwijfeld 2CV en Panhardrijders, want door hun lage koppel bij relatief grote wielen bezaten die wagens de beste tractie bij gladde wegen.

Rolf Nijenhuis.

ONZE DREUX-RACER

Goed nieuws voor alle fans van dit feuilleton: de remmen doen het! Een groot aaltal jeren terug had Chris Dumoulin al voor glanzende remschijven gezorgd voor ons racemonster. Frank Keuls had destijds alle remleidingen al schoongemaakt en voor een hoop revisiemateriaal gezorgd, Gertjan had de oude remklauwen opgepoetst zodat ze er schoon en glimmend uitzien. Remcylinders schoongemaakt en met remmenvet gemonteerd.

Wist u dat er verschil is tussen de remcylinders achter van de 24 CT en die van de BT? Bij de CT zijn de achterste een fractie kleiner, bij de BT zijn ze gelijk aan de voorste. De rubber afdichtringen pasten in eerste instantie dan ook niet. Met André en Joost zijn we vervolgens bezig geweest alles in elkaar te zetten aan te sluiten. Eind februari dachten Joost en ik even het systeem te vullen. Maar de hoofdremcylinder bleek zo vast als een huis. Met grof geweld eruit geslagen. Cylinder wat opgehoond. Gelukkig heeft Wim revisiesetjes op voorraad; ook daarin weer verschillende meten, er zijn kennelijk twee soorten zuigertjes. Alles weer gemonteerd, maar we kregen geen druk. Na een middag van alles geprobeerd te hebben, besloot ik Mijn Mannetje om de hoek te vragen er even naar te kijken. Een ervaren rot die wel hart heeft voor oud spul. Met een trekstang even gesleept.

VERSTOPTE NIPPELS

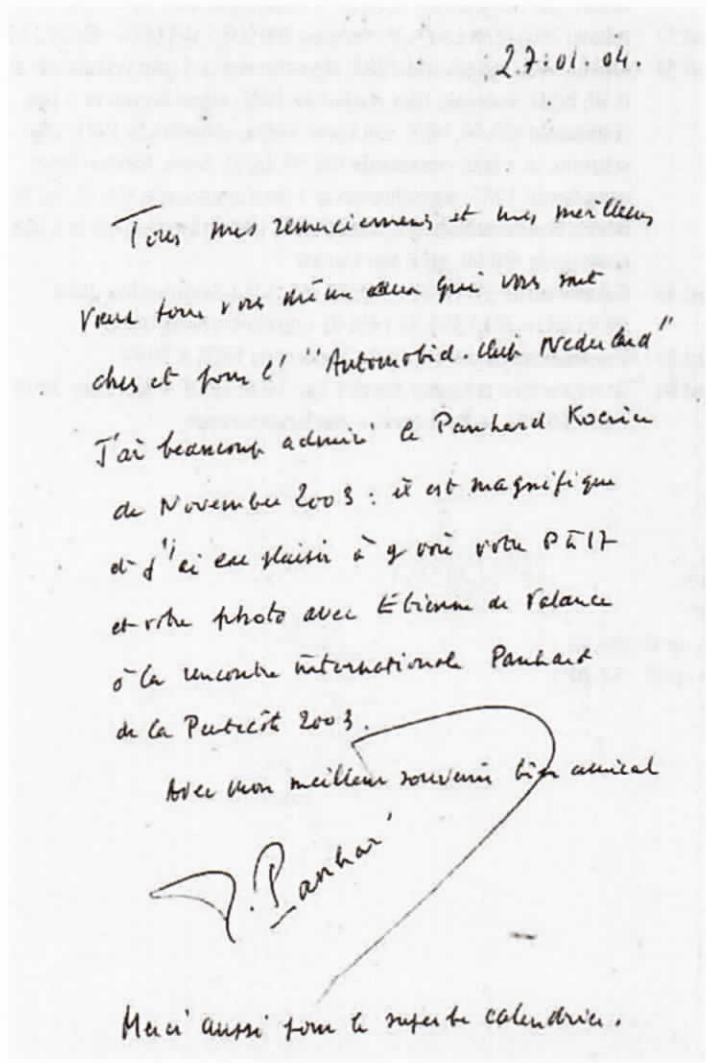
De ontluchtingsnippels bleken verstopt, geen wonder dat er geen belletjes uitkwamen, of olie. Bovendien zat het klepje in de hoofdremcylinder verkeerd om. (Als u ooit de hoofdremcylinder gaat reviseren, kijk dan dus goed hoe alles in elkaar zat.) Verder bleek alles goed gemonteerd en niet te lekken! Voor enkele tientjes bespaarden we ons een andere middag zoeken en zwoegen.

Minder goed nieuws over de motor, die wel enkele omwentelingen liep, we hadden de champagne al bijna ontkurkt, maar daarna ongezond vast bleek te zitten. We hebben hem meteen weer uitgebouwd en hij staat weer bij Peter Breed in Heemskerk. Benieuwd naar de diagnose. Wellicht een verkeerd ontstekingsmoment, dacht Peter. Gereviseerde krukassen blijken daar nogal eens gevoelig voor te zijn. Handig om te weten!
We gaan er niettemin van uit dat we dit jaar nog zullen rijden!

DONATIES

Verder zijn we nog steeds opzoek naar de knipperlichtjes in de portieren, u weet wel, die kleine ronde met een gleuf in het midden, en naar een lampreflector voor het dimlicht (de buitenste). Kijkt u nog eens in die dozen, of loop uw sloopauto's even na.
Donaties welkom!

Jaap Margry


27.01.04.

Tous mes remerciements et mes meilleurs vœux pour vous même et ceux qui vous sont chers et pour l'"Automobil. Club Nederland"

J'ai beaucoup admiré le Panhard Koerier de Novembre 2003 : il est magnifique et j'ai eu plaisir à y voir votre P17 et votre photo avec Étienne de Valance à la rencontre internationale Panhard de la Pentecôte 2003.

Avec mon meilleur souvenir bien amical

P. Panhard

Merci aussi pour le superbe calendrier.

Bonne et heureuse année 2004
Santé et beaucoup de créativité dans vos nos initiatives.
Salutations

B. Conrad.

RESULTAAT REKENING 2003

RekNr	Grootboekrek.	Verlies €	(begroot) €	Winst €	(begroot) €€
4000	Koerier	4.170,85	(4.500,00)		
4100	Praatavonden	579,75	(1.000,00)		
4200	Evenementen	570,02	(500,00)		
4250	Lustrum 2003	222,06	(1.000,00)		
4300	Bestuurskosten	124,36	(500,00)		
4310	Info nieuwe leden	26,04	(50,00)		
4400[1]	Lidmaatschappen	415,54	(400,00)		
4980	Bankkosten	23,50	(0,00)		
7300	Inkopen	1.911,44	(3.000,00)		
8000	Contributie			5.857,50	(5.000,00)
8100	Inschrijfgeld			73,30	(0,00)
8300	Verkopen			4.778,65	(3.500,00)
8400	Advertenties			306,60	(250,00)
8700[2]	Herwaard. voorr.	1.672,55			(750,00)
9090	Rente baten			12,17	(0,00)
	<< Winst >>	1.312,11			(900,00)
	Totaal	11.032,33	(10.950,00)	11.032,33	(10.950,00)

BEGROTING 2004

RekNr	Grootboekrekening	Verlies €	(2003) €	Winst €	(2003) €
4000	Koerier	4.500,00	(4.500,00)		
4100	Praatavonden	1.000,00	(1.000,00)		
4200	Evenementen	1.000,00	(500,00)		
4250	Lustrum 2003		(1.000,00)		
4300	Bestuurskosten	500,00	(500,00)		
4310	Info nieuwe leden	50,00	(50,00)		
4400	Lidmaatschappen	450,00	(400,00)		
4980	Bankkosten	0,00	(0,00)		
7300	Inkopen	3.200,00	(3.000,00)		
8000	Contributie			5.000,00	(5.000,00)
8100	Inschrijfgeld			0,00	(0,00)
8300	Verkopen			3.000,00	(3.500,00)
8400	Advertenties			400,00	(750,00)
8700	Herwaardering voorraad			800,00	(800,00)
9090	Rente baten			0,00	(0,00)
	<< Verlies >>			1.000,00	(900,00)
	Totaal	10.200,00	(10.950,00)	10.200,00	(10.950,00)

BALANS 2003

RekNr	Grootboekrekening	Debet €	(2002) €	Credit €	(2002) €
230[3]	Inventaris	2,50	(2,50)		
500[4]	Eigen vermogen			13.399,33	(13.495,32)
1100	Bank	43,94			(88,72)
1110	Plusrekening	0,00	(2.301,64)		
1110	ASN spaarrek.	5.500,00	(0,00)		
1120	Postbank	905,24	(207,66)		
1200	Debiteuren	80,00	(0,00)		
1275[5]	24 uur Dreux			250,06	(250,06)
1295[6]	Te betalen facturen			2.421,61	(1.548,17)
3000	Voorraad	10.851,43	(12.523,98)		
	<< Verlies/Winst >>		(95,98)	1.312,11	
	Totaal	17.383,11	(15.431,76)	17.383,11	(15.431,76)

TOELICHTING OP DE JAARSTUKKEN 2003/2004

ad 1) Kosten Fehac per lid €1,50 met 150 betalende leden (€225,00) + Kamer van Koophandel €29,74 + Federation 2003 €160,80

ad 2) Inkoop 2003(1.911,44)–3/4 verkoop 2003(€3.583,99)=- €1.672,55

ad 3) Clubborden, aangekocht 1982, afgeschreven in 3 jaar, restwaarde € 0,50, bij H. Vennink; Film, aankocht 1981, afgeschreven in 3 jaar, restwaarde €0,50, bij E. van Loon; Video, aangekocht 1991, afgeschreven in 1 jaar, restwaarde €0,50, bij D. Boon; Nietmachine, aangekocht 1987, afgeschreven in 1 jaar, restwaarde €0,50, bij W. Boers; Boekhoudsoftware, aangekocht 1998, afgeschreven in 1 jaar, restwaarde €0,50, bij F. van Oosten

ad 4) Balanswaarde 31/12/2002 (€13.495,32) - Saldo verlies 2002 (€95,98)= €13.399,33 (€0.01 omrekenverschil 2002)

ad 5) Vooruitbetaalde donaties voor evenement DREUX 2003.

ad 6) Te verwachten rekening Koerier 141 (€650,00) + Kalender 2003 (€1.250,00) + Postzegels + Declaraties Frank

ADVIES PENNINGMEESTER VOOR 2004

Contributie 2004,	sinds 2003 € 40,00 te houden op	€ 40,00
Donatie 2004,	sinds 2003 € 40,00 te houden op	€ 40,00
Advertentietarieven 2004,	sinds 2001 € 104,40 per hele pagina, te houden op	€ 104,40
	sinds 2001 € 52,20 per halve pagina, te houden op	€ 52,20

panhard

PANHARD SCARLETTE TEN DODE OPGESCHREVEN

De turbinevormige grille doet natuurlijk denken aan de Dyna X. Maar de carrosserie lijkt daarentegen op een paar kleine details na op die van de Rosengart Ariette. Zou ik dan aan het hallucineren zijn door het inademen van uitlaatgassen van de moderne dieselauto's die tegenwoordig onze wegen overspoelen? Mijn buurman zit zo'n beetje in dezelfde hoek, krabt zich op zijn hoofd en kijkt me vragend aan. "Wa's da nou voor 'n doos op wielen?" roept hij uit.

Hoewel de schrijfwijze van dit model nogal eens verhaspeld wordt, vervalst het monogram op het spatbord de geschiedenis niet. Het gaat hier echt om een Scarlette. En dus geen Scarlet, Scarlett of Panhard-S.I.O.P.

Ondanks de turbinevormige grille is de Scarlette geen echte Panhard. Maar een huwelijk tussen het chassis van een Dyna X met de carrosserie van een Rosengart Ariette.

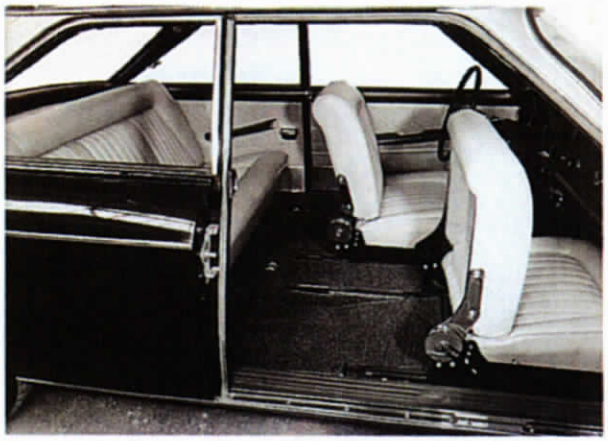
Gelukkig vindt deze op zijn minst vreemde ontmoeting plaats tijdens de jaarlijkse tentoonstelling van de Association Saint-Quentinoise de la Belle Automobile, en mijn vriend Hubert Leulier (zie ook zijn Amilcar in Gazoline nr. 57) staat op de stand te pronken naast deze… Scarlette. En hij vult vlug de lacunes in mijn automobiele cultuur aan. Een duik in het verleden. We schrijven oktober 1952 en de [Franse] president Vincent Auriol opent de Automobieltentoonstelling die nog steeds in het Grand-Palais gehouden wordt. Je kunt amper spreken van een ontspannen klimaat in een wereld die leeft in het ritme van de Koreaanse Oorlog en die wegzakt in de Koude Oorlog. Frankrijk raakt verwikkeld in een onpopulaire koloniale oorlog in Indo-China en in een eindeloze serie sociale conflicten die samen opging met de stoelendans van voorzitters van de

Aan de voorkant maakt de Scarlette aanspraak op de verwantschap met Panhard, meer in het bijzonder met de Dyna X87, waarvan hij chassis, wielophanging en techniek overneemt.

vervolg op pagina 12

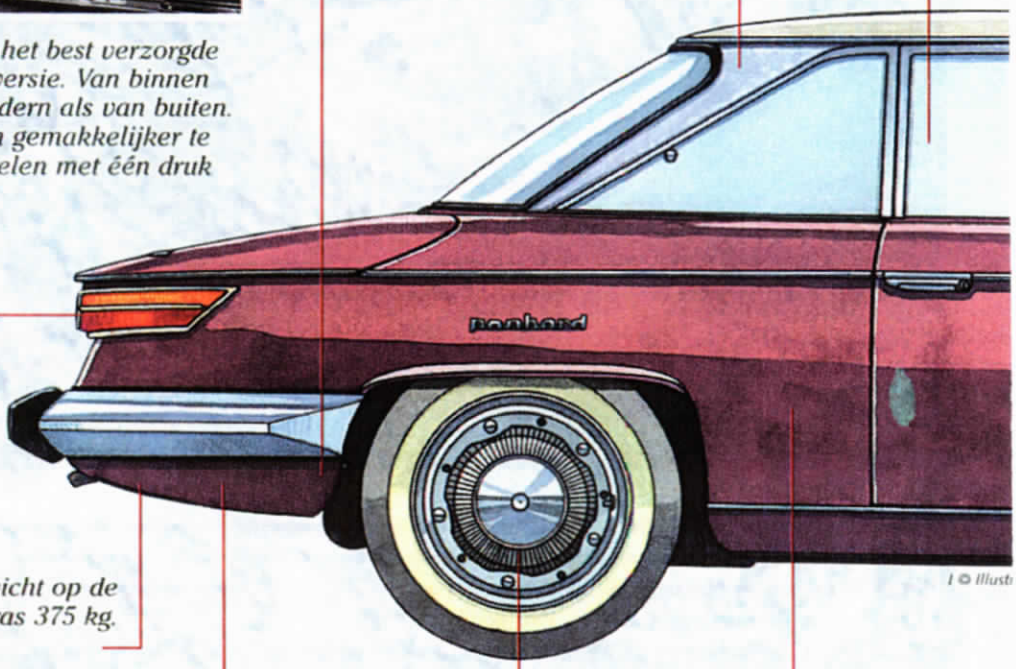
Panhard 24

De Panhard 24 was bepaald een buitenbeentj de naoorlogse automobielindustrie in Frank Commercieel gezien was het een flop. Daar l Citroën als 'partner' duidelijk de hand in geha heeft het feit dat de wagen niet als vierdeurs l baar was of met een motor met vier cilinders mins zo'n belangrijke rol gespeeld.



E – Archives Dominique Pascal – DR.

De 24 CV en 24 BT hadden het best verzorgde interieur. Dit is de langere versie. Van binnen was de wagen al net zo modern als van buiten. Om de instap naar achteren gemakkelijker te maken, schoven de voorstoelen met één druk op de knop naar voren.



Pijlvormige dakstijlen, geïntegreerd in het dragende casco.

Groo glasc

Tankinhoud: 42 liter.

Ver doorlopende achterlichten.

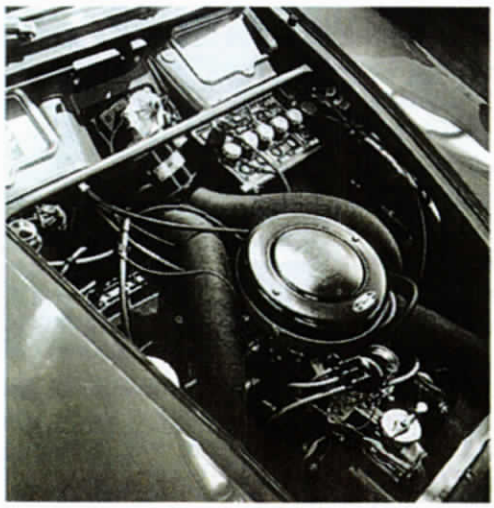
Gewicht op de achteras 375 kg.

Reservewiel apart opgeborgen onder de achtersteven.

Vanaf oktober 1964 schijfremmen rondom.

Plaatstalen, zelfdragende carrosserie.

I © Illust



H – Archives Dominique Pascal – DR.

De motor gaat vrijwel geheel schuil achter de luchtslangen en het luchtfilter. Een zeer compacte krachtbron, en als zodanig weer helemaal actueel.

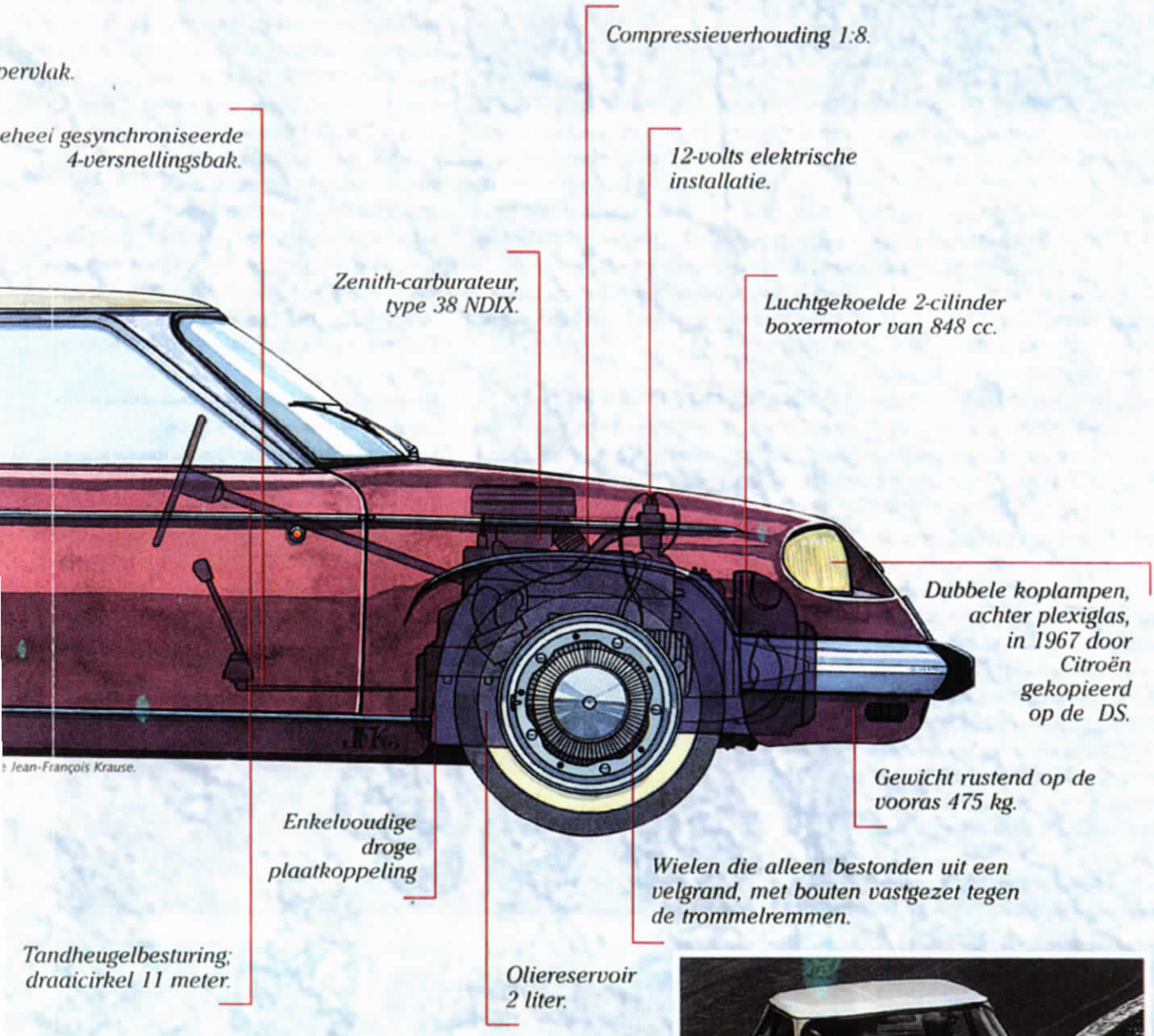
in
jk.
eft
al
er-
ens

DE ANDERE MOTOREN

24 C (september 1963, juli 1964): motor type M8N, 50 pk bij 5250 omw./min., 135 km/u.
24 CT (september 1963, juli 1964): motor type M8S, 60 pk bij 5750 omw./min., 150 km/u.
24 CT (augustus 1964, juli 1967): motor type M10S, 60 pk bij 5800 omw./min., 160 km/u.
24 B (augustus 1964, juli 1967) en **24 BA** (juli 1965, juli 1966): motor type M8N, 50 pk bij 5250 omw./min., 135 resp. 130 km/u.

DE PRIJZEN VAN TOEN

In 1966 kostte een Panhard 24 CT in Nederland **fl. 11.190**. Een qua prestaties, interieurruimte en moderne uitstraling enigszins vergelijkbare 2-deurs auto als de dat jaar net verschenen BMW 1600-II kostte **fl. 9.650**. De Panhard 24 was ook voor minder geld te koop, maar dan kreeg men de 24 BA, een behoorlijk uitgeklede versie. Klanten die vanwege het exclusieve karakter belangstelling hadden voor de Panhard, hadden er grote moeite mee dat ze op die versie niet het afwerkingsniveau, de stoelen, het dashboard etc. kregen dat bij een dergelijke auto hoorde.



Het sterke punt van de Panhard 24 als wedstrijdwagen was zijn wegligging. De auto werd evenwel gehandicapt door het toch verouderde motorconcept, dat slechts een bescheiden vermogen opleverde. Als de wagen een 4-cilinder zou hebben gekregen, zelfs al zou die maar 1100 of 1200 cc hebben gemeten, dan had het er allemaal heel anders uitgezien...

G – Archives Dominique Pascal – DR.

Deze plaat werd ons aangereikt door Walter Rijkens. Bron: De eeuw van de automobiel nr.70 (Hachette Collections).

De carrosserie is een tweedeurs coach. Met twee bijzonder brede deuren maar ook B-zuilen voor de stevigheid.

Raad [van State] die net zo vluchtig waren als de Vierde Republiek die hen had voortgebracht. In deze context zag het er maar grauw uit voor de autowereld, niet in staat om aan de enorme binnenlandse vraag te voldoen en om de zich opvolgende tegengestelde richtlijnen te volgen. De ene dag wordt de export gesteund, om er de volgende dag meer belasting op te kunnen heffen. Vol overtuiging wordt alles geliberaliseerd om een minuut later de duimschroeven extra aan te draaien. En de industrie, in zijn tomeloze modernisering, loopt vast op het tekort aan gekwalificeerde werknemers, waarbij de ene keer massaal mensen in dienst worden genomen om ze dan weer te ontslaan, aangezien er geen technische werkloosheid wordt toegepast om de fluctuatie in productie te reguleren. Gezegd moet worden dat waar Renault als staatsbedrijf het aandurft om alle risico's van massaproductie te lopen, Citroën en Peugeot voorzichtiger zijn en een regelmatige maar beheerste groei verkiezen. Geen sprake van schulden maken om meer te kunnen produceren. Een auto moet in eerste instantie geld opleveren voor degene die hem bouwt! De productie werd dan ook slechts langzaam opgevoerd terwijl de vraag letterlijk was geëxplodeerd. Hubert Leulier was indertijd een jonge arts, en hij denkt er met plezier aan terug hoe je toen om een nieuwe auto te krijgen een bestelling moest plaatsen bij de fabrikant, daarna op zoek moest naar een goede aanbieding (een zeldzame parel!) en vervolgens verscheidene maanden... of zelfs jaren geduld moest opbrengen.

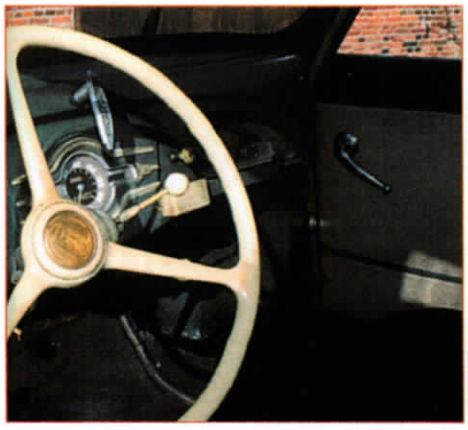
PANHARD MOET GROEIEN

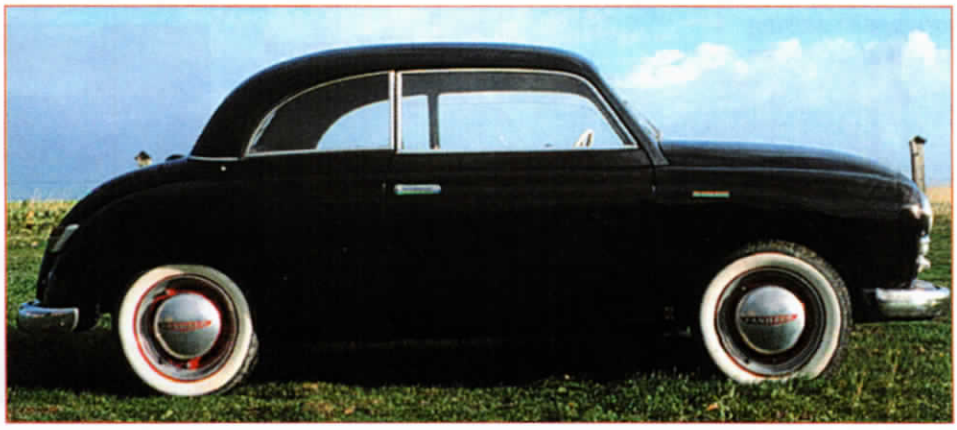
In een poging om het hoofd boven water te houden bedenken sommige "kleine" fabrikanten in die tijd oplossingen die op zijn minst halfslachtig zijn, of in ieder geval niet erg verstandig. In deze context zal de Scarlette ontstaan die op de Salon gepresenteerd wordt. Ofwel de samenwerking tussen de nestor van de Franse automerken, Panhard et Levassor, en de Société Industrielle de l'Ouest Parisien, die in 1947 Rosengart had overgenomen.

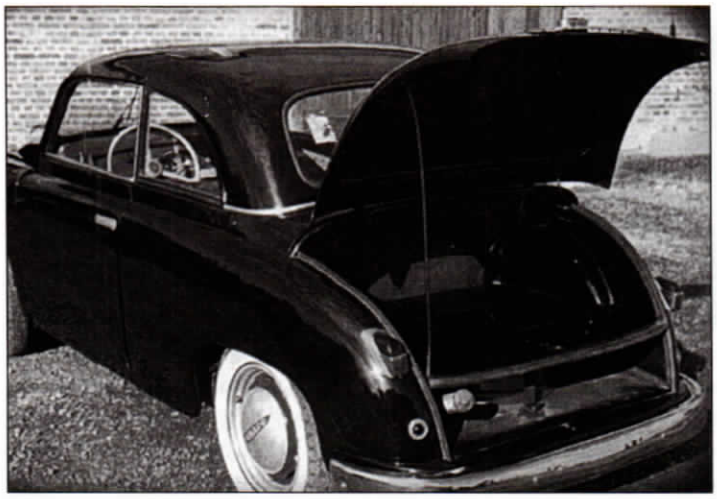
Toen, in 1952, was het voor Panhard duidelijk dat de situatie op het Franse automobiele schaakbord meer dan precair was en dat ze zo vlug mogelijk partners moesten vinden om te voorkomen dat ze onderuit zouden gaan. Zo zijn er tussen november 1951 en maart 1952 contacten gelegd met Ford-France. Zonder tot de gehoopte samenwerking te komen. Tegelijkertijd is de Dyna X zo'n beetje aan het eind van zijn carrière, vooral omdat het publiek hem links liet liggen vanwege zijn opgemaakte smoel, dat hem de weinig flatteuze bijnaam van Lodewijk de 15e opleverde. De productie viel dan ook terug tot zo'n 40 stuks per dag, veel te weinig om rendabel te zijn. En omdat zijn opvolger, de Dyna Z, op zich laat wachten is de situatie heel erg dringend. Zo is het beter te

Van driekwart van achteren zijn de ronde vormen van de goed geproportioneerde auto goed te zien.
Van opzij komt de voor die tijd bijzonder moedige pontonlijn het best tot zijn recht.

Ook in het interieur vindt je de hand van Panhard, met in het midden de beroemde 'oortjes'-teller.







De kofferbak achter beschikt over twee compartimenten, waarvan er één bedoeld is voor het reservewiel.

De gescheiden voorstoelen klappen naar voren om de achterpassagiers in te kunnen laten stappen. Let op het hochtige buizenframe over de dwarse verstevigingsbalk.

begrijpen waarom de toenadering van de S.I.O.P. het eerbiedwaardige bedrijf Panhard niet onverschillig liet. Toegegeven, de belangrijke figuur van Lucien Rosengart, de uitvinder van de Supertraction en van een kleine bijzonder zuinige 4CV voor de oorlog, was niet meer. Maar het grootste deel van zijn medewerkers was er nog wel, en zij hebben de Ariette bedacht, een kleine door Philippe Charbonneaux getekende auto die tijdens de Salon van oktober 1951 gepresenteerd werd. Tegenwoordig is het vrij moeilijk om je voor te stellen dat deze vormgeving als moedig beschouwd kon worden. Maar toch, in een tijd dat er nog getwijfeld werd tussen de ronde vormen uit Amerika en een strakkere stijl van een paar geïnspireerde Italianen werd de afwezigheid van duidelijke, uitgebouwde spatborden al gezien als "gedurfd". Maar toch, het was het potlood van Charbonneaux gelukt om een vaardig compromis te bereiken tussen uitstekende binnenruimte en een tweedeurs coach carrosserie.

VERSTANDSVERBINTENIS

Jammer genoeg heeft deze nieuwe auto meteen al een groot tekort: een veel te zwakke motor, en de 18 of 19 pk van de viercilinder zijklepper (de fabrikant sprak ten onrechte van 21 pk bij 4000 tpm) hebben het flink moeilijk om de 720 kg van de Ariette voort te bewegen. Gezegd moet worden dat dit armoedige mechaniekje een erfenis is van de... Rosengart Supercinq van voor de oorlog, en dat hij gekoppeld is aan een weerspannige versnellingsbak waarvan de eerste en tweede versnelling niet zijn gesynchroniseerd. Er volgen weliswaar een paar aanpassingen, maar die zijn te laat om nog iets te kunnen redden, en de productie van de Ariette blijft steken op 1347 stuks in 1952 en valt terug naar 230 in 1953. Het is duidelijk een commerciële mislukking, en de S.I.O.P. probeert de eer te redden door de carrosserie te gebruiken voor de Sagaie, voorzien van een tweecilinder SEMO boxermotor van 850 cc die 40 pk levert. Zonder succes, en het brengt het bedrijf aan de Boulevard Dixmude snel in de problemen, en dan in 1954 naar de sluiting.

De twee ondernemingen zijn dus niet in topvorm als ze besluiten een verbintenis aan te gaan. Niet uit liefde, maar uit berekening, zoals Bernard Vermeylen opmerkte (1) "het was een logische rekensom: omdat het meest discutabele punt van de Ariette zijn techniek was, en het meest controversiële element bij de Dyna zijn carrosserie, lag het voor de hand om de Panhard techniek te combineren met de carrosserie van de Ariette."

En dat werd dus de Scarlette. Ook wel geschreven als Scarlet of Scarlett volgens de weinige bekende bronnen, maar ik houd me liever aan het monogram dat op het spatbord te vinden is. Een naam die misschien wel gekozen is als hommage aan Scarlett O'Hara, de held uit Gone with the wind. Maar zeker niet om Auto-Journal uit te lachen, dat in zijn nummer van 1 oktober 1952 al een eerste scope toonde van wat daar de Panhard-S.I.O.P. genoemd werd en die werd omschreven als "een Panhard-chassis uitgerust met de nieuwe 850 cc motor, een gesynchroniseerde versnellingsbak en gehuld in een nieuwe carrosserie." En het tijdschrift meldt verder dat de auto verkocht zal worden via het dealernetwerk van Panhard voor een prijs van FF 850.000. Het basisidee hebben ze

FRANÇOIS ISRAËL EN ZIJN SCARLETTE 1953

"RUIM JE OUWE KAR ES OP"

Het was 1985 toen François deze werkelijk onvindbare auto ontdekte. En zoals zo vaak was het ook hier een kwestie van toeval. François is eigenlijk Peugeot dealer en in die tijd kwam er een klant die zijn R5 wilde inruilen voor de toen bijzonder populaire 205. Afspraak gemaakt bij hem thuis en de deal was al bijna gesloten. Bijna, want de echtgenote van de klant kwam tussenbeide: niks d'rvan dat je een 205 koopt zolang de rotzooi en die ouwe kar in de garage niet zijn opgeruimd. François is meer van het begrijpende type en daarom ging hij maar eens kijken naar wat logischerwijs op de sloop zou belanden. "Toen ik hem daar onder een berg kratten zag staan, dacht ik dat het een Panhard was, maar ik wist niet wat voor een, want oude auto's interesseerden me niet. Maar ik werd er verliefd op en besloot hem te bewaren." Een deur en een spatbord waren nogal toegetakeld, maar hij is volgens de regels van de kunst gerestaureerd na volledige demontage. De wedergeboorte duurde vijf jaar van regenachtige zondagen en grijze feestdagen. Tegenwoordig geniet hij een rustig leventje in de showroom van de garage, en komt gemakkelijk de weg op wanneer François een beetje tijd voor zichzelf heeft en niet liever de 2CV type A van 1954 neemt.

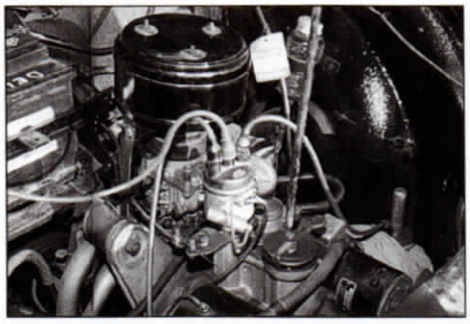
inderdaad juist, op een belangrijk detail na, want de carrosserie komt rechtstreeks van de Ariette en wordt op het chassis van de Dyna X 87 geschroefd. Met een grote uitzondering, want om de Scarlette passend te krijgen was het nodig [het achterspatbord verder naar achteren te plaatsen en daarvoor] een deel bij de wielkast met een plaat dicht te maken en een stuk aan de achterkant weg te snijden.

TE LAAT UITGEKOMEN

De verkoop zou pas in de zomer van 1953 kunnen beginnen omdat de keuring bij de [Franse] RDW werd afgenomen op 24 juni 1953 (Type X90), oftewel net een paar dagen na het uitbrengen van de Dyna Z. Het zal dan ook niemand verbazen dat de dagen voor deze Scarlette geteld zijn en dat de commerciële afdeling er zelfs geen catalogus voor over had. Gezien deze omstandigheden is er sprake van een wonder dat er toch nog 208 exemplaren (waaronder een aantal cabriolets) van verkocht zijn. En dat er daarvan tegenwoordig nog van over zijn, verbaast nog meer. Toch is het inderdaad een van deze modellen waar ik met mijn grote lijf kennis mee maak, want u kunt zich zeker voorstellen dat deze onverwachte ontmoeting en het enthousiasme van Hubert Leulier me niet onverschillig konden laten. Een stevige hand met François Israël, zijn eigenaar, en we waren op weg naar een uiterst interessant bezoek aan de kern van een van de meest ondoorzichtige geheimen in de autowereld.

Het ontwerp van Charbonneaux is zoals gezegd nogal klassiek als je het nu bekijkt. Hij geeft zich over aan de ponton-mode met strakke lijnen van voor tot achter, waarbij een simpele uitsnijding aangeeft waar de spatborden zitten. Enige concessie aan de romance met Panhard is de turbinevormige grille en het monogram Dyna op rode ondergrond. De bumpers lopen helemaal door tot de spatborden en zijn op een aan de koets gelaste plaat bevestigd. Je krijgt de indruk dat ze best stevig zijn, maar als het erop aankomt is de bruikbaarheid nogal denkbeeldig. Erboven, links en rechts van de grille, zitten twee kleine witte knipperlichten en twee in de spatborden opgenomen koplampen. De ruim bemeten motorkap is vlak onder de voorruit opgehangen, en hij is, om de ruitenwissers te beschermen wanneer de kap open gaat, aldaar een beetje uitgesneden.

Van opzij komt de elegantie van de coach volledig tot zijn recht. Het lange dak als een steunboog naar achteren aflopend, ronde kofferbak waarin de kromming van de achterruit terugkomt, schuin geplaatste voorruit die zachtjes uitkomt op een neus die naar voren toe slechts een beetje afloopt, Charbonneaux is duidelijk op zoek geweest naar harmonie in de vormen van dit bijzonder pure ontwerp.



Behalve de bobine in een oliebad biedt de auto van François nog een grote verrassing: de aanwezigheid van een uitwendig oliefilter! Erg nuttig om de Panhard-motor betrouwbaarder te maken en de intervallen van het schoonmaken van de druppelsmering [van de drijfstanglagers] te vergroten.

De Dyna Z zou deurklinken hebben die stoelen op ditzelfde systeem van scharnierende trekgrepen die in de carrosserie opgenomen zijn.

De twee deuren zijn betrekkelijk lang (78 cm!) en hebben een geïntegreerde deurklink, in aluminiumlegering, net als die die op de Dyna Z zitten: je duwt op de ene kant zodat hij naar buiten klapt en dan trek je eraan om de deur te openen. De zijruiten uit een stuk kunnen helemaal naar beneden, bieden een uitstekend zicht opzij en zijn van een absoluut zuiver ontwerp. Een sierstrip benadrukt de onderkant en loopt helemaal rondom de taille. De achterzijruiten zitten vast, hetgeen jammer is en waar de fabrikant vanaf het uitkomen van de Ariette kritiek op zou krijgen. Eronder ontdek ik een klein parkeerlichtje, model punaise. Tenslotte de achterruit, die is redelijk groot, maar de te grote dode hoeken zullen toch storen bij het achteruitrijden.

RUIMBEMETEN KOFFER

De kofferbak achter heeft een groot deksel, is weelderig ruim en in tweeën gedeeld. Het onderste gedeelte (ongeveer 1/5) is bedoeld voor het reservewiel met rode velg en... voor de tankvuldop. Daarboven (ongeveer 4/5) is ruimte voor de bagage op een geprofileerde plaat. De stevige, enkele kofferdekselsteun staat grappig krom onder het gewicht van dat deksel, maar draagt deze last nog steeds. Openen van de koffer gaat in twee stappen: ontgrendeling van binnenuit met behulp van een knop onder aan de achterbank, en vervolgens openen met de handgreep die boven het nummerbord zit.

De achterspatborden zijn niet duidelijk afgetekend. Ze hebben twee achterlichten en Scintex remlichten met een reflector. Twee uitspringende parkeerlichtjes, een rood en het ander wit, completeren de uitvoerige verlichting. De wielen, maat 145 x 400, hebben witte zijvlakken (een van de weinige extra's uit die tijd) en een wieldop met daarop Panhard, overgenomen van de Dyna X.

In het interieur is de verwantschap met de producten van de Porte d'Ivry nog duidelijker. Toen ik de ruime deur, die aan vier scharnieren is opgehangen (twee boven en twee beneden), openmaakte, viel mijn oog dan ook op een Dyna dashboard van gelakt metaal met in het midden zijn typische 'oortjes'-teller. Links helemaal bovenaan zit de regelknop voor de ontstekingsvervroeging. Het kleine rondje daarnaast met zijn fijne stalen tralietjes is het contactlichtje. Daaronder vier knoppen: linker parkeerlicht, contact, rechter parkeerlicht en startknop. De draaiknop die achter het bakelieten driespaaks stuurwiel uit het dashboard steekt, is de handbediening van de ruitenwissers in geval de elektrische motor kapot is. Niet erg handig geplaatst, maar wel erg nuttig. Boven de teller zit de handgreep voor de handrem, met "Dyna" daarop. Het middenblok omvat de snelheidsmeter die tot 140 km/u aangeeft, links de ampèremeter en rechts de benzinemeter. Het terugzetten van de dagteller gaat via een kabel die onder het dashboard zit. Tenslotte zit rechts de choke naast het handschoenenvakje en boven een erg elegante asbak (een accessoire uit die tijd).

VERSTELBARE STOELEN

Op de stuurkolom zitten de andere bedieningsknoppen. Met de peervormige handel rechts kun je de claxon, grootlicht, dim- en stadslichten bedienen. Een beetje lager en dan links bedien je de richtingaanwijzers. Op de grond zijn de pedalen volstrekt klassiek geplaatst (koppeling, rem en gaspedaal), maar geen versnellingspook, want die zit, net als bij de Dyna, op het dashboard. Of liever eronder. Bediening daarvan vraagt natuurlijk enige gewenning met zijn eerste linksonder en zijn tweede middenboven!

De rijpositie is in diepte verstelbaar doordat de stoelen over rails verschoven kunnen worden. Maar niet tijdens het rijden, want de vergrendeling gaat door middel van vleugelmoeren. Ze steunen aan een kant op de kokerbalk en aan de andere kant op een poot, en kunnen voorover geklapt worden om toegang tot de zitplaatsen achterin te krijgen. Daar is de plaats voor de inzittenden meer dan beperkt, niet zozeer wat de hoofdruimte betreft, die is vrij groot, maar wel voor wat betreft de beenruimte. Geen armleuningen, en een kleine hoedenplank completeren het beeld van

een verzorgd interieur dat een hemelbekleding van stof krijgt, sierlijsten onder de ramen met daarop... stof, en in principe moquette op de vloer. Helaas heeft de auto van François nogal wat meegemaakt in de loop van zijn leven en dat bedorven moquette heeft hij eruit moeten halen en, omdat hij het goede model nog niet gevonden heeft, heeft hij de vloer voor een gedeelte kaal gelaten. Het vocht heeft eveneens het karton waarop de deurbekleding zit enigszins doen golven, maar dat probleem zou binnenkort na een grondig herstel opgelost moeten zijn.

Daarentegen is de stoelbekleding in een opmerkelijke staat omdat er nog de originele plastic beschermhoezen op zitten. De stof en het groene kunstleer hebben dan ook nergens van geleden, en je vindt verder achterin hetzelfde plastic vastgeklemd ter bescherming van de zijkanten.

Een blik in de met draaiknopjes regelbare binnenspiegel. Het uitzicht naar achteren is zoals ik al vermoedde goed, maar ook niet meer dan dat, met twee grote dode hoeken vanwege de stevige dakstijlen achter. De bestuurder heeft een zonneklep, de passagier een make-up-spiegeltje in leerimitatie van het merk Voilazur (volgens mij eerder een accessoire uit die tijd dan standaarduitrusting). En in het kader van grappige gadgets laat François me een bijzonder interessant accessoire zien dat bij de restauratie was weggehaald en dat wel weer eens teruggeplaatst zou kunnen worden: een elektrische Precisia achterruitontdooier. In feite een eenvoudige elektrische weerstand in een mooie verpakking. Vast vooral mooi en niet zo zeer effectief.

EEN ECHTE PANPAN!

En ook onder de motorkap is het allemaal Panhard. Bij de eerste oogopslag herken je de sympathieke luchtgekoelde tweecilinder, type GM850. Die motor van 847 cc heeft deze carrosserie eindelijk power gegeven (men herinnert zich dat de Ariette nogal achterbleef...). Het is een tweelingbroer van die van de Dyna 130 (de X87) en levert 40 pk waarmee in theorie 130 km/u mogelijk is in plaats van de 90 km/u van wijlen de Ariette! François heeft een dergelijke snelheid nooit gekieteld omdat het algemeen gedrag van de Scarlette niet zozeer uitnodigt tot dat soort kicks maar eerder tot boodschappen doen in de stad, temeer omdat de koets van onze auto, in tegenstelling tot die van de Dyna, niet van aluminium is maar van staal.

Wanneer je de startknop uittrekt, hoef je verder niets te zien: dit is het geluid van een Panhard! "Het is de resonantie van het aluminium dat zo typisch is", legt François uit. En als om te bevestigen wat hij hier zegt, begint de motor een beetje te schudden, kwestie van een extra stukje karakter voor de knallende Scarlette. Maar je moet je niet voor de gek houden. Het gaat hier om een brave borst, best pittig, maar toch niet zo dat je bij een snelheidswedstrijd zult winnen. Zijn thuis is veel meer de rijksweg en de stad. Het is geen GTi en ook geen zandhaas, maar een auto waarin je met je schouder tegen de deur aan rijdt. En in alle veiligheid, want de vier hydraulisch bediende trommelremmen zijn redelijk stevig zolang je ze niet buitensporig veel gebruikt. En de wegligging is uitstekend dankzij de nogal stevige vering met vóór halfelliptische bladveren en achter torsiestaven en telescopische schokbrekers. "Het is nogal hobbelig en flink stevig" verzucht François, die liever iets zachtere reacties had gehad.

En toch is het jammer dat deze auto in de marge (een productie van drie maanden, dat is echt belabberd!) niet heeft kunnen genieten van een serieuze welwillendheid bij zijn ontwikkeling. Hij werd geassembleerd in de fabrieken van de S.I.O.P. en zonder veel enthousiasme verkocht via de Panhard dealers, en zou zo toch twee firma's hebben kunnen helpen onafhankelijk te blijven. Uiteindelijk leidt het avontuur van de Scarlette tot het faillissement van de S.I.O.P. (ze stoppen in 1954) terwijl Panhard in de armen van Citroën moet vluchten om voorlopig aan een desastreuze financiële situatie te ontsnappen. Jammer, heel erg jammer...

(1) zie Panhard, ses voitures d'après-guerre, uitgave ETAI, 1995, p. 60.

TECHNISCH PASPOORT PANHARD SCARLETTE

Motor
Tweecilinder boxer met kopkleppen bediend door tuimelaars en concentrische torsiestaven als klepveren
Cilinderinhoud: 847 cc
Boring x slag: 85 x 75 mm
Fiscaal vermogen [in Frankrijk]: 5 CV
Maximum vermogen: 40 pk bij 5000 tpm
Koeling: luchtkoeling met een ventilator
Brandstofvoorziening: Een dubbele Solex carburateur 30 PAAI
Ontsteking: bobine en verdeler
Accu: 12 V 40 Ah.

Overbrenging
Voorwielaandrijving met homokinetische koppelingen type Glaenzer
Koppeling: enkelvoudige droge plaat
Versnellingsbak: vier versnellingen vooruit (4e overdrive) plus achteruit
Overbrengingsverhoudingen: 1e: 0,380 – 2e: 0,668 – 3e: 1 – 4e: 1,305 – achteruit: 0,373
Brug: met dubbele vertraging (overbrenging 1:6,14).

Opbouw
Stalen frame met daarop geschroefde staalplaten carrosserie, van het chassis geïsoleerd door silentblocs
Voorwielvering: onafhankelijk met twee dwarse bladveren
Achterwielvering: V-vormig, opgehangen aan torsieveren. Hydraulische schokbrekers
Stuurinrichting: tandheugel
Draaicirkel: 8,50 m
Remmen: hydraulische zelfstellende trommels op alle vier wielen
Handrem: mechanisch op de voorwielen
Banden: 135 x 400
Maten: 3,90 x 1,50 x 1,40 m
Wielbasis: 2,32 m
Spoorbreedte voor/achter: 1,34/1,24 m
Bodemvrijheid: 0,18 m
Gewicht: plusminus 700 kg.

STARTMOGELIJKHEID

RESTAURATIE

Voor menig droom bevinden zich veel hindernissen, alvorens deze in vervulling gaat. Een keer de Mille Miglia rijden, dat was Egon Tauschers wens, al vanaf zijn jeugd. En nu staat hij vlak voor dit doel.

Aan een Panhard had Egon Tauscher niet gedacht. Hij rekende op een Ermini, een Stanguellini of een Siata, toen hij in 1997 begon te zoeken naar een oldtimer, die aan twee criteria moest voldoen: hij moest open zijn en bruikbaar voor de Mille Miglia.

Een Panhard? Voor de Mille Miglia? Dat bleek een onverwacht resultaat. Maar de gevonden auto overtuigde met een passende biografie: de blauwe barchetta was indertijd speciaal voor de Mille Miglia van 1953 gebouwd en nog succesvol ook, want de auto behaalde een klassenoverwinning. Vervolgens ontstaat er een grote leegte en pas in de jaren tachtig is er weer wat geschreven. Toentertijd begon een Italiaanse verzamelaar deze unieke auto in te zetten tijdens bergraces.

'Dit verhaal prikkelde mij' zegt de 49-jarige architect. 'De Panhard is zo authentiek als men zich maar wensen kan voor de Mille Miglia.' Hij kocht de open Fransoos en de eerste

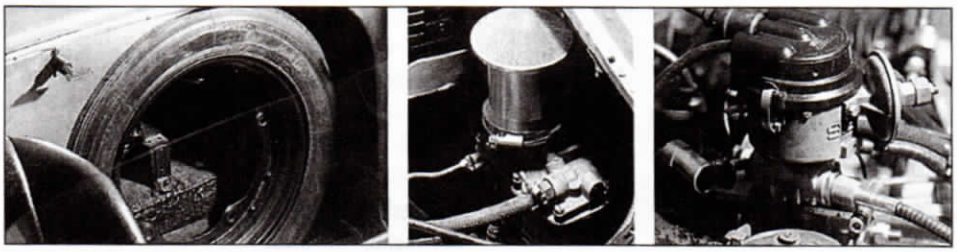
rit voer hem door de Dolomieten. Dat leverde enorm veel plezier op, want de kleine twee cilinder snakt naar toeren. – en naar ergernis, want terwijl alles dusdanig klapperde en piepte dat Tauscher de lijst van zwakke punten sneller vulde als dat de Panhard bergpassen beklom.

'Hij scheen meer dan hij was' constateerde Tauscher over de algehele toestand. Maar hij zegt het zonder woede. 'Het was mij voor die tijd al duidelijk dat mij een grote hoeveelheid werk te wachten stond.'

De carrosserie, die in 1952 door de Turijnse specialist Allemanno in opdracht van Panhard gebouwd werd, zorgde voor de minste zorgen. Zij was voor een sportauto die voor races werd ingezet nog in verbazingwekkend goede toestand. Het blauw, de traditionele kleur voor franse raceauto's, was ook nog acceptabel toen Tauscher de auto kocht – de tint is origineel, zoals hij ontdekte tijdens vergelijking met binnenste delen. De vorige bezitter lette goed op de looks van zijn raceauto en ook de techniek was voor hem belangrijk. Hij zag er wel alleen het sportieve aspect van. Want bij bergraces is gewicht eerder hinderlijk en motoren met minder massa eenvoudiger draaien, boorde en sleep de vorige eigenaar aan ieder deel waarvan hij vermoedde dat dit onnodig bijdroeg aan het gewicht. Zo boorde hij gaten in het vliegwiel, hetgeen de 850 cm³ grote twee cilinder aan meer kracht helpt.

Een dergelijke nerveuze hang naar toeren kon de architect tijdens zijn eerste rit in de Dolomieten nog beleven. Hij voegde echter ook toe aan zijn lijst dat de achterwaartse versnelling er telkens uit sprong, toegegeven: bij bergraces is deze versnelling van minder belang.

'De complete techniek was volledig opgebruikt.' Zegt Tauscher. Het begin van de restauratie was uiteindelijk het Novotex tandwiel, dat zich met een grote knal van een groot aantal tanden ontdeed en daarmee de klepbediening volledig lam legde. Het werd vervangen voor een aluminium tandwiel dat de franse club in een kleine serie maken liet.



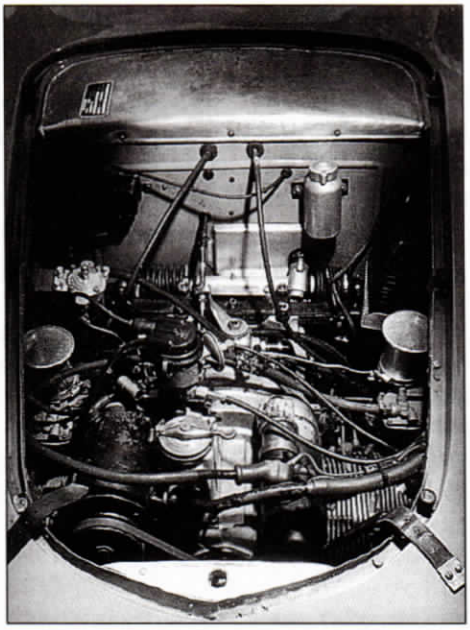
De beide cilinders lieten zware sporen van gebruik zien, maar lie-

ten zich door opboren probleemloos voor hernieuwd gebruik prepareren. In de motor bevinden zich nieuwe zuigers en ook de drijfstangen zijn niet meer de oude: beide waren licht gebogen. Omdat deze nieuw niet meer voorhanden zijn, bezorgde Tauscher zich een tweede Dyna motor.

Deze motor diende niet alleen als drijfstangleverancier, maar bleek, met een goed gebleven krukas een bijzonder zeldzaam en derhalve duur onderdeel, dus ook een zekerheid voor de toekomst. Panhard heeft de krukassen van de Dyna motoren met binnenin gelegen rollagers geconstrueerd. Zo draait deze dus bijzonder slijtvast, maar is slechts met de grootste moeite te reviseren. Zij moet onder extreme kou geperst worden. Deze methode met vloeibare stikstof wordt nauwelijks nog door firma's aangeboden. Een andere specialiteit waar Panhard om bekend stond, is oliekoek.

De bediening van de kleppen geschiedt bij de Dyna motor door torsieveren die door oliedruk gestuurd worden. Ze stellen zichzelf af, en zodoende zorgt dit systeem voor een hogere effectiviteit: de bediening wordt exacter en het vullen van de cilinders verloopt optimaler. Een grondige schoonmaak van dit deel van de motor is voldoende en momenteel vervullen alle oude delen weer zonder moeite hun taak.

De gereviseerde motor liep bij de eerste poging, maar Egon Tauscher was nog niet tevreden. In de sportversie beademen twee Stromberg-Zenith carburateurs de motor in plaats van één. 'Rond de 3300 toeren hadden we een enorme dip in de acceleratie' aldus Tauscher, en lange tijd wisten



we niet waar het probleem lag

Na een intensieve zoektocht werd de oorzaak gevonden. Bij dit toerental waren de stromingen binnen in de carburateur zo ongunstig dat de benzine er aan de bovenzijde uitgeslingerd werd. De oplossing klonk simpel – het reduceren van de diameter van het luchtinlaatkanaal. Maar totdat de passende grootte gevonden was en de motor zonder moeite in toeren klom, vergingen vele avonden.

En ook de uitlaat is een op maat gemaakte. Weliswaar lijkt deze op die van de Dyna sedan, maar is deze aangepast op de enigszins andere stroming van uitlaatgassen van deze sportieve broer. Ondanks dat hij met twee potten de explosies in de motor dempt, laat de Dyna barchetta akoestisch geen twijfel over zijn sportieve missie.

Volledig gereviseerd is de versnellingsbak van de kleine Fransoos. 'We hadden tussen de lagers tot 1 millimeter speling' zegt de restaurateur. Een tandwiel bleek in diameter te klein en in het stangenstelsel bleken verschillen te zijn ontstaan. Terwijl de achteruit niet ingeschakeld bleef, lieten de andere versnellingen zich nauwelijks inleggen. Uit Frankrijk kwamen nieuwe tandwielen en ook pakkingringen waren nog leverbaar. Nieuw rondom zijn ook de remmen. De architect wilde zo dicht mogelijk bij het origineel blijven. Alle remcilinders kregen nieuwe bussen van messing. Moeilijker bleek het vinden van passende cups: 'we hebben de hele Italiaanse autowereld doorzocht' zegt Tauscher. 'bij Lancia vond ik uiteindelijk een passend onderdeel.'

Slechts op één punt week hij van het origineel af: hij rijdt momenteel met de iets grotere trommelremmen van de Dyna opvolger, die stabieler zijn – een beslissing in het teken van de races waar de barchetta aan de start verschijnen zal.

Ook in verdere details verbeterde Egon Tauscher de frans-italiaanse éénling. In plaats van één groot wiellager, waarvan de maat in geen enkele catalogus meer voorkwam, bezit de Panhard nu voor twee kleinere wiellagers in standaard maten.

Toen de blauwe barchetta in de zomer van 1999 met compleet gereviseerde techniek weer gebruiksklaar was, kon de architect haar niet zelf meer berijden. Tijdens de restauratie was hij in Zwitserland met zijn klassieke Harley onderweg toen een tractor op zijn weg kwam. Door dit onge-

GEGEVENS & FEITEN

Bouwjaar:	1952
Presentatie:	1952
Nieuwprijs:	Uniek exemplaarvoor de Mille Miglia van 1953, nooit in de handel aangeboden
Motor:	Luchtgekoelde twee cilinder
Cilinderinhoud:	850 cm3
Prestaties:	65 pk bij 6500 t/min
Topsnelheid:	150 km/uur
Clubs en specialisten:	Panhardclub Deutschland, Nelkenstrasse 6, 76532 Baden-Baden, www.panhard-club.de
Literatuur:	René Bellu, tout les Panhard (1990), Bernard Vermeylen, Panhard, ses voitures d'après-guerre; Les voitures francaises des années 50 (Delville Paris, 1983)

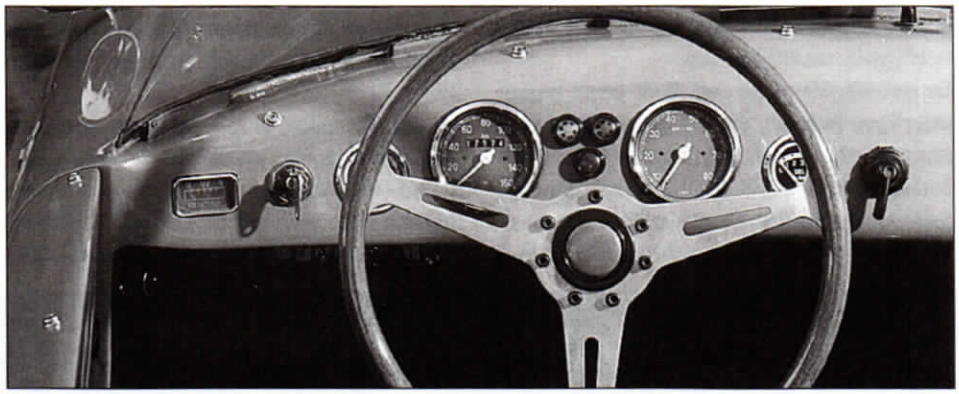
RESTAURATIE

Jaar en plaats van aankoop:	1997 in Ravenna, Italië
Algehele toestand:	zonder schade aan carrosserie, gelakt, motor in verschillende delen aangepast, technisch versleten.
Geschiedenis:	In opdracht van Panhard zijn in 1952 bij Allemanno in Turijn drie verschillende Panhard Dyna Sport gebouwd, die als fabrieksauto deelnamen aan de Mille Miglia van 1953.

Naast de hier beschreven auto met barchetta carrosserie was er een eveneens open Dyna sport, maar met een anders vormgegeven carrosserie. Deze auto bevond zich lange tijd in Zuid-Amerika, maar is intussen in Italiaans bezit en heeft reeds aan de moderne Mille Miglia deelgenomen. Nog spoorloos is de derde Panhard van dit trio, die alleen nog door foto's bekend is die tijdens de Mille Miglia van 1953 gemaakt zijn. Deze Dyna Sport heeft een coupé carrosserie.
De sporen van de barchetta van Egon Tauscher verdwijnen na deelname aan de Mille Miglia. Slechts deelname aan bergraces in de jaren tachtig is bekend.

Omvang van restauratie:	Complete techniek, gedeeltelijk de lak.
Vakkundige ondersteuning:	Peter Grundmann, Dortmund-Sölde (motor, aandrijving, assen) Fa. Bolter, Überlingen (elektrisch circuit, carburateur, remmen) Bürener Präzisionswerke, Büren (nokkenas)
Restauratieduur:	450 uren
Garagekosten:	20 000 DM
Onderdeelkosten:	8 000 DM
Marktwaarde:	80 000 DM (naar goeddunken)

val zit Egon Tauscher in een rolstoel.
Zijn droom heeft zijn handicap een extra impuls gegeven. De kofferruimte van de barchetta is voldoende groot voor een ingeklapte rolstoel en in de herfst van 1999 startte Egon als bijrijder bij de Gran Premio Nuvolari, aan het stuur zijn vrouw Julia. Dit jaar was hij tijdens de 2000-Kilometer-Fahrt door Duitsland van de partij.
En in Mei 2002, volgens het grote plan, dan zal hij met zijn barchetta in Brescia zijn en van het startpodium van de Mille Miglia rollen.



TIPS VAN DE EXPERT

Egon Tauscher over de Panhard Dyna Sport Barchetta

'ER IS GEEN STANDAARD'

Weliswaar is de Dyna Sport in deze barchetta versie een uniek exemplaar, maar Panhard had met de Dyna Junior een open tweezitter in het programma. Bovendien ontstonden op basis van de Dyna verschillende interessante opbouwen – allen slechts in kleine aantallen gebouwd. Onder andere bouwden Ghia-Aigle, Sirio, Callista, Pichon-Parat, en zelfs Drews en Wendle coupés en cabrio's. Zeer interessant zijn ook de race-versies van Dyna-Veritas, en Deutsch & Bonnet.
De motoren zijn gebaseerd op de twee cilinders van de Dyna sedan en beschikten eerst over 745 cm³ en vanaf 1952 over 850 cm³. De vele sportieve successen – niet alleen bij de Mille Miglia, maar ook op Le Mans en bij talloze rally's en bergraces – gaven Panhard een goede naam.
Wie zich tegenwoordig voor een dergelijke auto interesseert, heeft geduld nodig voor een lange zoektocht. Ook niet eenvoudig is het vervolgens om een kostenplaatje voor een dergelijke specialiteit op te maken. Veel wordt beïnvloed door de originaliteit en de aantoonbare race-successen. Bij complete, rijdklare en goed gedocumentairde exemplaren zal de vanaf-prijs nauwelijks onder de 60 000 DM liggen.

DE TYPISCHE ZWAKKE PUNTEN

De gelagerde krukas heeft de naam slijtvast te zijn, maar moet hier wat aan gebeuren, dan is de prijs hoog. Slechts weinig bedrijven kunnen de krukas verwisselen omdat het persen met vloeibare stikstof onder extreme kou geschiedt.
De kleine twee cilinders waren ideale sportmachines. Daarom zijn ze veelvuldig opgevoerd. Dit hoorde bij de tijd, maar kwam de levensduur van de motor niet ten goede. Wanneer originele delen ontbreken, is op maat maken veelal het enige alternatief.
De onderdelenvoorziening is intussen problematisch. In Frankrijk nog enigszins beter.
Bij unieke exemplaren ontbreekt veelal voldoende informatie. Dat kan de restauratie moeilijk maken. Als niet duidelijk is welke onderdelen (of carrosseriedelen) oorspronkelijk gebruikt werden. Maar in de zoektocht naar feiten en achtergronden ligt tegelijkertijd een deel van de opwinding.

HET IS ONGELOOFLIJK MAAR WAAR, DEZE JONGEN WORDT 50 JAAR!

Meer dan 10 jaar heeft Denis Boon zich als voorzitter ingespannen voor onze club. Een welgemeende felicitatie van ons met het bereiken van deze mijlpaal heeft hij dubbel en dwars verdient.
Denis, zet 'm op en maak er een prachtfeest van met Saskia en je kinderen Lanne, Mariska en Susanne en al je vrienden!

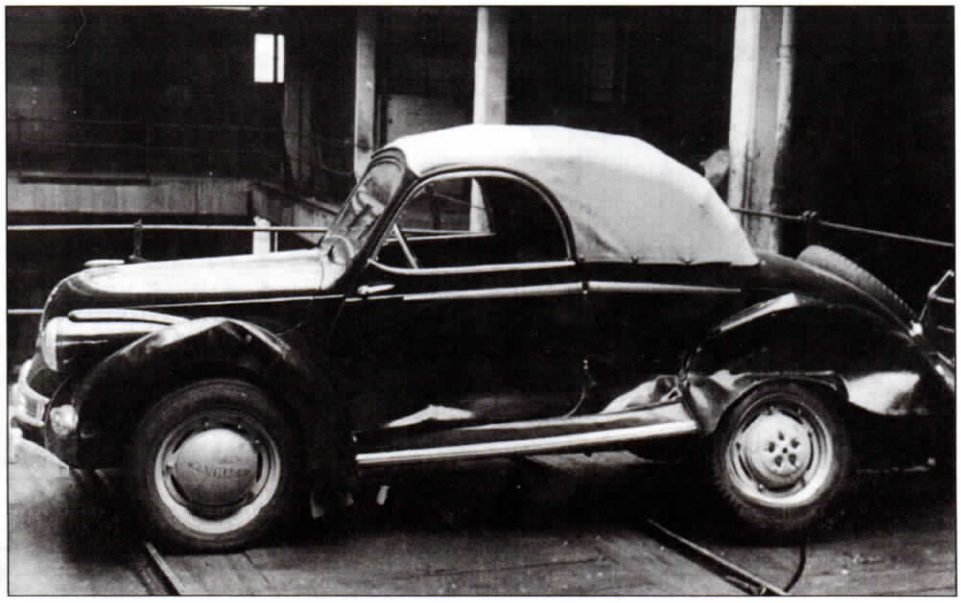
TE KOOP IN FRANKRIJK: PANHARD DYNA X 85

Deze auto is destijds onder supervisie van Coural geheel gerestaureerd en gemodificeerd naar betrouwbare PL 17 techniek, waarna er ±25000 km mee is gereden. Zowel van binnen als van buiten nette auto, voorzien van o.a. originele mistlampen; kleur: donkerrood. 848 PL17 Coural motor en -versnellingsbak; Dyna Z remsysteem. PL17 fusees en wielnaven; r.v.s. uitlaatdemper, goede banden.
Prijs: 5300.= Euro. (De eigenaar woont bij Dourdan onder Parijs).
Info: R. Nijenhuis, 0314 - 340634

EVENEENS TE KOOP IN FRANKRIJK, RESTANT VAN VOORMALIGE PANHARDGARAGE:

- Panhard Dyna Z6 "mixte" (koets staal; beweegbare delen alu) 1956. Auto compleet; koets doorgeroest; interieur redelijk goed; lage prijs, alleen voor onderdelen.
- Panhard PL17 L4 standaard 1961; complete auto; zeer matige koets; redelijk donker grijs interieur met losse voorstoelen; verm. alleen voor onderdelen; lage prijs.
- Panhard 24 BT; wel compleet, maar 20 jaar in schuur gestald. Voorplaatwerk zit er los op; destijds goed draaiend weggezet.

Reken nu op ± halve restauratie. Prijs n.o.t.k.
Voor één van bovenstaande auto's zou er binnen redelijke termijn een transportmogelijkheid per trailer naar Nederland kunnen worden aangeboden tegen een aantrekkelijke prijs!
Info: R. Nijenhuis, 0314 - 340634



EVEN APELDOORN BELLEN...

De auto's van Ettore Bugatti, Walter Bentley, Henri Morgan, Frederic Henry Royce, de gebroeders Duessenberg, Henri Ford, Hispano Suiza, Alfa Romeo en vele andere merken vormen een **legendarische klasse, die tot op de dag van vandaag niets aan glans heeft verloren**. Het is nog steeds een genot om in zo'n merk te rijden. **Elke klassieker is uniek** en heeft voor u, als eigenaar, **een onschatbare waarde**. Klassiekers vragen om een speciale behandeling, ook op het gebied van verzekeringen. Wij verzekeren alle klassiekers op unieke wijze, op basis van vaste taxatie en tegen een prettige premie. De eerste taxatie door een beëdigd classic car taxateur kan zelfs **gratis** zijn. Informeert u eens vrijblijvend of beter nog: **stuur de bon in**, dan sturen wij u een offerte.

Van onschatbare waarde?

JA coupon

ik wil meer weten over uw klassieker verzekeringen en taxaties

❑ *Stuur mij een offerte voor mijn klassieker*

Merk en type: _____

Bouwjaar: _____ Geschatte kilometrage: _____

Geschatte waarde of taxatiewaarde: f _____

❑ *Belt u mij voor nadere informatie*

Naam: _____

Adres: _____

Postcode: _____

Woonplaats: _____

Tel. privé: _____ Tel. zaak: _____

Beroep: _____

U kunt de bon in een ongefrankeerde enveloppe sturen aan:

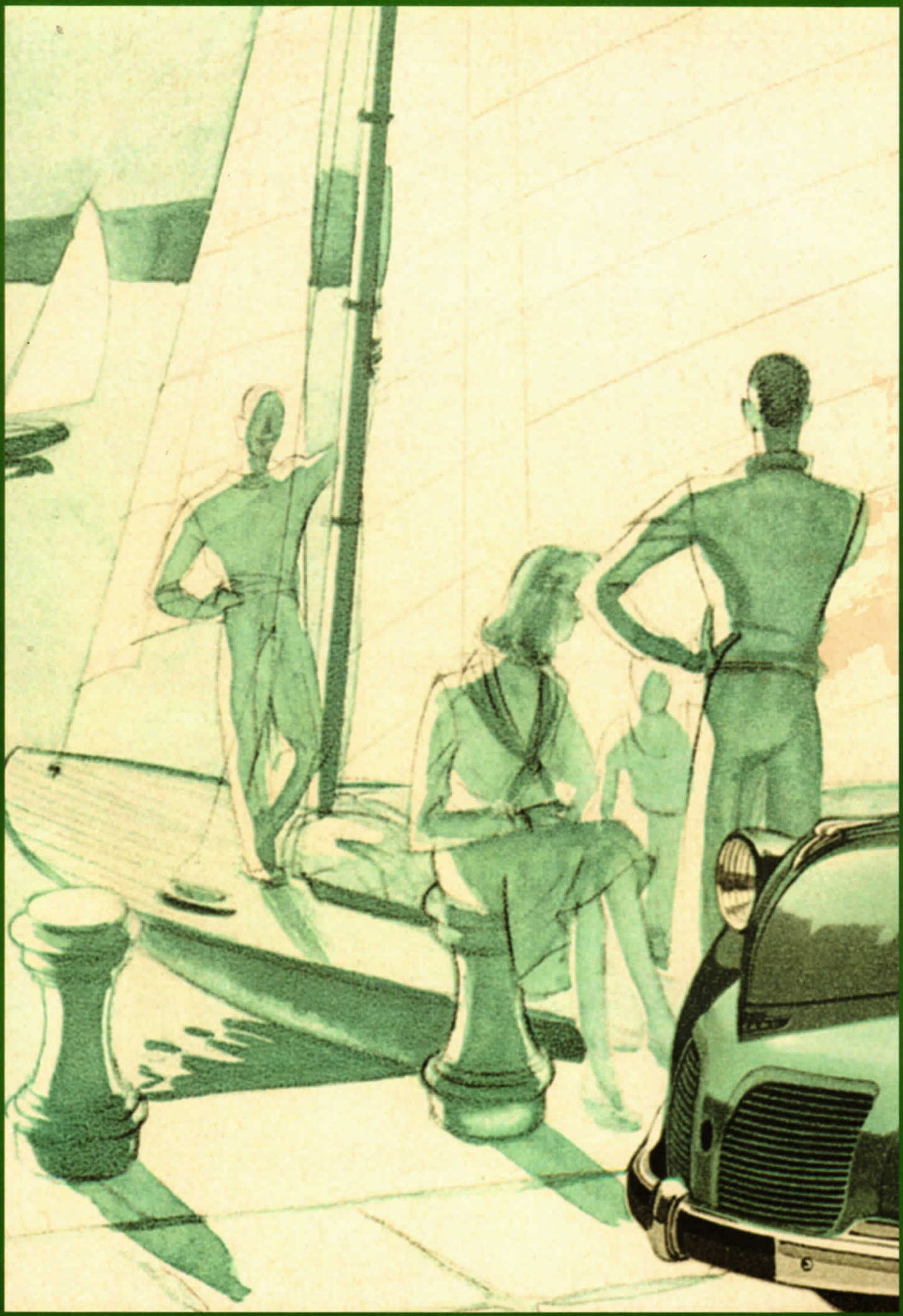
KUIPER VERZEKERINGEN
ANTWOORDNUMMER 51
8440 VB HEERENVEEN

omdat geen klassieker gelijk is,
verzekeren wij op maat

KUIPER VERZEKERINGEN

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

MARS 1959
100 FRS
1,50 D. M. - 14 FRS BELGES
300 LIRES - 1,50 FR. SUISSE



DEZE ADVERTENTIE WORDT U AANGEBODEN DOOR CITROËN NEDERLAND