

PANHARD AUTOMOBIELCLUB NEDERLAND

PANHARD

K O E R I E R

Nº 167 J^r 43^e, 01-06-2011

- Panhardminiaturen
- Groenten uit Balen
- Monthéry
- LeMans Classique 2010
- Panhards in de Vendée
- Strip
- Voorjaarsrit
- PMS
- En nog veel meer



Colofon

Panhard Automobiëclub
Nederland

VOORZITTER:

Frank van Nieuwkerk,
Bovenpad 36,
9621 TE Slochteren.
T. 0598-422557

president@panhardclub.nl

SECRETARIS:

Joep Hocks, Klinkenberg 14,
2171 AN Sassenheim.
T. 071-3010699

secretaris@panhardclub.nl

PENNINGMEESTER:

Rob van der Rol,
T. 023-5393860

penningmeester@panhardclub.nl

CLUBMAGAZIJN:

Wim Boers, St.Janstraat 53,
5507 NB Veldhoven.
T. 040 – 2052676

OPENINGSTIJDEN: bellen
ma t/m vr 19.00 – 22.00 u.

za en zo van 10.00 – 22.00 u

TECHN. ONDERSTEUNING:

Wim Boers, T 040 – 2052676
Kees de Waard-Wagner,
T. 0593 – 540494 (tot 22.00u)
kdeww@hetnet.nl

REDACTIELEDEN:

Henk Ottevangers.

Frank van Nieuwkerk,

Jaap Margry,

Boyo Teulings,

Mike Schellekens,

HOOFDREDACTIE:

Frans van Thor(Bestuurslid)

Oostervenne 421, 1444 XP

Purmerend, T 06.26340897

hoofdredacteur@panhardclub.nl

ADVERTENTIE'S

Via de hoofdredactie.

CONTRIBUTIE:

€ 48,50 p.jaar

+ € 15,00 inschrijfgeld.

Bank: RABO 15.77.52.488

NL93RABO0015.77.52.488

RABONL2U

PANHARD KOERIER:

Uitgave van

Panhard Automob.Club.NL

Lid van: Fédération des Clubs

Panhard & Levassor

en de FEHAC.

www.panhardclub.nl

DRUK: SMIC Giesbeek.

Van de Voorzitter



De Heilige Geest

De vakantie komt eraan. Waar we het hele jaar naar uitkijken ligt nu in het verschiet. Gaan we vroeg of gaan we laat. Met de kinderen in de schoolvakantie en de drukte of met z'n tweeën in voor- of naseizoen. Gezien de toeslaande vergrijzing ook in onze club zal een groot deel wel vroeg of laat gaan. Maar wij gaan vroeg. Waarom? Pinksteren! Pinksteren is voor de Panhardist de belangrijkste feestdag. Waar deze christelijke feestdag ook al weer over gaat is vaak niet bekend. Heeft iets te maken met de Heilige Geest, die toen neerdaalde. Tja, dat vond ik op de zondagschool ook al moeilijk. Maar goed, met Pinksteren krijgt menig Panhardist de kriebels en wil ergens heen, met z'n Panhard, en waar hij heen gaat moeten veel Panhards en vooral veel Panhardisten zijn. Want een Panhardist vindt zijn geestverruiming toch vooral onder de geopende motorkap van zijn, of iemand anders zijn, Panhard. Daarom hebben de verenigde Panhardclubs

ooit, in een ver en duister verleden, besloten op die dagen tezaam te komen, wijn te drinken en goed te eten en eindeloos over één ding te spreken: onze Heilige Geest, de Panhard. Dit jaar wordt ons dat moeilijk gemaakt. Het beloofde grote festijn gaat niet door. Alternatieven rijden elkaar in de wielen. Maar een ware Panhardist laat zich niet kennen. Hij (soms zij) zoekt gelijkgestemden, een mooie omgeving, een goede tafel en gaat desnoods zelf voor in de eredienst. Ik wens jullie allemaal een Panhardig Pinksteren toe!

Frank.

Van de Redactie

Voor u ligt weer 24 pagina's Panhardia. Dat proberen we elk kwartaal vol te houden, maar daar is uw medewerking dringend bij nodig.

Onze vorige uitnodiging tot het insturen van "stukjes" heeft welgeteld één toezegging en twee daadwerkelijke bijdragen opgeleverd. De vraag om kalenderbijdragen aan te leveren op het gebied van Panhard Utile (zie Koerier 166 pag. 5) heeft slechts geleid tot een oorverdovende stilte.

Voor een club van 160 liefhebbers is dat toch een wat schamel resultaat.

Kom op, vrienden! Verras ons eens en begraaf mailbox hwottevangers@yahoo.com onder de bijdragen.

Of stuur ze op naar Frans van Thor (adres: zie colofon), met de garantie dat je ze na inscannen terugkrijgt.

Doen!!!!

INHOUD

van de Voorzitter	2
van de redactie	2
Inhoud	2
Agenda	2
Panhardminiaturen 1	3,4
Balen	5,6
Monthery racing	7
Hoe lang	7
LeMans Classique 2010	8
Panhard Vendee	9
Oldtimerdag	10
Strip	11
Junior met compressor	12-16
Voorjaarsrit	17-19
PMS	20-22

AGENDA

**** 10-12 juni 2011 :Tour de Pentecôte**
Alternatief PAN-pinksterweekend in de Ardennen en de Elzas
Zie www.panhardclub.nl

**** 19 juni 2011 :Oldtimerdag Lelystad**
Zie elders in dit blad

**** 18,19 juni 2011: Lac de Madine (Fr)**
Internationaal Oldtimertreffen

**** 26 augustus 2011:Praatavond Panhardclub**
Restaurant La Montagne Rhenen.
Aanvang: 20:00 uur.
Thema: motoren/krukassen.

**** 11 september 2011:Najaarsrit Panhardclub**
Peter Drijver organiseert een rit met een museaal karakter.

**** 18 november 2011:Praatavond Panhardclub**
Restaurant La Montagne Rhenen.
Aanvang: 20:00 uur.
Onderwerp wordt nog vastgesteld.

PANHARD Miniaturen

Toen Henk mij vroeg om wat te schrijven over Panhard-modelletjes moest ik wel even nadenken. Dat is namelijk een enorm terrein, en deels nog onontgonnen. Maar vooruit, ik kan een uitdaging moeilijk weerstaan.

De tweede vraag die bij me opkwam was: Hoe pak je dat aan? Ik kan natuurlijk gewoon wat uit de kast pakken, daar wat foto's van maken en er een kort stukje over schrijven, maar dat idee bevredigde mij niet. Ik geef de voorkeur aan een duidelijke structuur. Je kunt natuurlijk chronologisch gaan ordenen, maar dan gaan dingen ook door elkaar lopen.

Ik heb dus besloten de Panhard miniaturen te bespreken per merk en dan te beginnen bij het merk dat als eerste een Panhard miniatuur maakte. En dan maar verder zien...

Dat eerste merk is JEP:



Eerst even kort over de fabrikant: JEP was vooral een fabrikant van treintjes in verschillende schalen, voor de kenner: 0/027, S en H0. Als soort bijproduct heeft het ook lange tijd modelautootjes en ander blikken speelgoed gemaakt. Het bedrijf begon in 1899 onder de naam "Le Jouet de Paris". In 1909 werd het overgenomen door de Société Industrielle de Ferblanterie (SIF) om samen onder de naam "JdeP" speelgoed te maken. Eind jaren 20 werd de naam ten slotte "JEP" waaronder het bedrijf, door de sterk verbeterde productiemiddelen, grote successen behaalde. In de jaren 30, de Gouden Eeuw van JEP, behoorde het bedrijf tot de wereldtop.

Rond 1935 had de fabriek in Montreuil, een voorstad van Parijs, 750 arbeiders in dienst en verwerkte elke dag meer dan 10 ton aan grondstoffen.

JEP staakte de productie van speelgoed in 1965 en stapte over op onderdelen voor de auto-industrie. In 1969 verdween JEP.

Het eerste Panhard miniatuur van JEP -uit 1928- was meteen een voltreffer. De eerste indruk is overweldigend (voor de liefhebber van kleine autootjes), maar als je er wat meer van hebt gezien valt wat op. De schaal is behoorlijk groot, ik schat 1/15 - 1/18. Vergelijkbaar met de Jouets Citroën. Het is een geheel blikken model, van gestante, gelithografeerde onderdelen samengesteld, meestal door omgevouwen lipjes, soms met boutjes en moertjes.

Er zit een opwindmotor in, die met een lange sleutel via het slingergat in de radiator opgewonden



wordt. In de auto zit een stuurwiel waarmee je echt kunt sturen en er zit een versnellingshefboom waarmee je tussen vooruit en achteruit kunt kiezen. De koplampen kunnen echt branden. Kortom de droom

van elk kind. Echt een fraai mechaniek!

Alleen de radiatorgrill is specifiek Panhard, heel mooi gemaakt trouwens, de rest van de auto is identiek aan alle andere merken waarvan JEP miniaturen maakte...

Op zich niet zo gek, want in die tijd was de carrosserie vaak nog werk van een aparte carrosseriebouwer die dezelfde carrosserieën op verschillende chassis bouwde. Er bestaan zowel

een gesloten (Limousine) als een open (Torpedo) uitvoering.

Dit model is lange tijd in productie geweest en kent geen opvolger, pas na de oorlog pakte JEP de Panhard-draad weer op. Het onderwerp is deze keer de Dyna Panhard X85.

De schaal is eigenaardig, ongeveer 1/35, maar de uitvoering is bijzonder fraai en zeer natuurgetrouw.

De carrosserie is van gegoten metaal (zamak) met chromen bumpers. Technisch is ook deze weer een hoogstandje. Er zit een opwindmotor in waarmee je het autootjes kunt laten rijden. En je

kunt de voorwielen sturen. Dat komt vaker voor. Maar deze heeft een voor- en een achteruit en twee versnellingen. Dat zie je wat minder vaak...

Ik heb dit model alleen in rood en blauw gezien. En er bestaat ook een uitvoering met een kunststof carrosserie. Hoe dan ook dit is een zeer zeldzaam model dat je slechts sporadisch tegenkomt.

Als de Dyna X wordt opgevolgd door de Dyna Z krijgt ook JEP nieuwe inspiratie.

Van de Dyna Z komen twee heel verschillende modellen uit.





1/ een groot model, schaal 1/15 in de serie École de Conduite, waarin ook een Simca Aronde en een Citroën DS figureren. Maar vreemd genoeg allemaal in een andere schaal: de Aronde is 26cm lang, de DS 19 maar 22cm en de Dyna slaat alles met maar liefst 30cm!

2/ een klein model in schaal 1/43 in de serie MiniA JEP de luxe.
In deze serie vinden we de meeste gangbare autotypes van die tijd. Allemaal in dezelfde schaal.

Eerst over de grote JEP's.
De carrosserie is van kunststof, door en door gekleurd. Helaas vervormt deze vaak door veroudering, waardoor het dak soms op een puntmuts gaat lijken. Kastanjebruin en lichtgrijs zijn de kleuren die ik ken, maar misschien zijn er meer geweest. De onderkant is van blik, bumpers zijn van gegoten zamak. Leuk is dat er twee uitvoeringen van de bumpers zijn: het eerste type van de Dyna Z1 met grote "Butoirs" en het latere model zonder deze. Veel details zijn losse onderdelen zoals alle carrosserie-strips,

koplampen enzo.

Dan de aandrijving. Twee types ken ik: de opwindmotor met een rem op het rechterachterwiel en instelbare voorwielen zodat de auto in een grote of kleine cirkel gaat rijden. Of rechtdoor.

Het tweede type is heel anders, deze heeft duw-stuur-aandrijving. Ja, dat bestaat. Door een gat in de achterraut steekt een cardan-aandrijving waar een lange stang met een helder plastic stuurwiel aan komt. Door het stuurwiel te draaien sturen de voorwielen. Door te duwen gaat de auto rijden. En zo kan de student, zo vertelt ons de reclame, alvast oefenen voor zijn rijbewijs!



Ik besluit met de kleine JEP.
Ook deze heeft een kunststof bovenkant, maar deze vervormt niet zo snel als bij

zijn grote broer. De bodemplaat is van gegoten zamak en is goed gedetailleerd. De bumpers maken deel uit van de bodemplaat, maar zijn fragiel: je ziet vaak modellen waarvan ze afgebroken zijn. Het is een beetje apart model, het klopt niet helemaal, de ruiten zijn te klein en de snuit is vooral bij de koplampen wat te puntig.

Maar de algemene indruk is juist heel goed: daar staat echt een Panhard Dyna!

Ik ken hem alleen in grijs en blauw, maar misschien zijn er meer kleuren geweest.



En dat was het, dit is het laatste Panhard-model van JEP, de fabriek zou kort hierna zijn poorten sluiten.



Nu ben ik één grappigheidje vergeten: de JEP Pan-Pan. Maar dat was een klappertjespistool!

Tekst en fotografie: Frank van Nieuwkerk

Wordt vervolgd.

Groenten uit Balen

Medio oktober 2010 werd via mail van de secretaris van de VOC (Neen, niet de Verenigde Oostindische Compagnie maar Vlaamse Oldtimer Club) gepolst naar eventuele interesse voor deelname mét oldtimers in de nieuwste Vlaamse speelfilm "Groenten uit Balen".

Voor dit prestigieus project werden kosten noch moeite gespaard en de 'fine fleur' van de Vlaamse acteurs, als daar zijn Koen De Bouw, Stany Crets, Axel Daeleleire en vele anderen, tekenden dan ook met graagte present. In de geschreven pers werd erover uitvoerig bericht en ook diverse tv-stations en nationale omroepen maakten kond van deze nieuwste prent.

De film is gebaseerd op de gelijknamige bestseller van Walter van de Broeck, die een waar gebeurd sociaal drama in de jaren zestig van de vorige eeuw in de Kempen (Breed genomen de streek onder de as Tilburg - Eindhoven) realistisch verwerkte in een roman.

Hierin valt het arbeidersgezin De Bruyker - door de sluiting van de zinkfabriek in het dorp - ten prooi aan een uitzichtloze lethar-



gie en rauwe armoede. De negen weken durende staking die daarop volgt wordt geschraagd door een breed front van arbeiders en studenten, destijds een combinatie die kortstondig enig succes kende. Maar het accent verplaatst zich al snel naar de interne conflicten binnenin het gezin, waarbij het gebrek aan liquide middelen de situatie spoedig zal escaleren. Tot overmaat van ramp raakt de dochter Clara dan nog eens ongewenst zwanger van Luc, een universiteitsstudent én 'fils a papa' - m.a.w een rij-

keluiszontje - met uitgesproken marxistische sympathieën. Diezelfde Luc staat bij de hevige straatprotestactie tevens aan het hoofd van de bollebozen. Rondom dit gegeven wordt dan, met de nodige dramatiek, plotten en liefdesaffaires, het scenario van de film gedragen. Tot zover dus het preludium.

Met enige aarzeling heb ik me kandidaat gesteld en ik heb het me niet beklagd. Het was zondermeer een aangename en leerrijke ervaring, niet in het minst door de manier waarop ik heden naar een film aankijk. Scenes van amper enige minuten worden in het draaiboek minutieus voorbereid en de talrijke herhalingen duren soms uren. Elk detail, het mag gaan van kledij over haar- dracht naar zelfs de deurbel, moet refereren naar de zestiger jaren van de vorige eeuw. De acteurs zijn gemoedelijk en de maaltijden worden steeds gezamenlijk genuttigd. Hierbij toch een randbemerking: des te meer men hierargisch de ladder afdaalt, des te meer arrogantie legt het 'voetvolk' aan de dag. Bijzonder één iemand was hautain en neerbuigend, vooral tegen de leveranciers van het wagenpark. Tot ... de regisseur de man verplichtte mijn Panhard op te poetsen, die stond er door de vele plensbuien wat fletsjes en vies bij.

Met erg veel frisse tegenzin zie ik die kerel vervolgens mijn PL 17 bewerken met spons en zeemlap, waarbij ik het toch niet kon laten van wat aanwijzingen te geven. Nog steeds spijt het me dat ik dit niet op foto heb vastgelegd, maar wat een genoegdoening!

Mijn bijdrage was dus het leveren van oldtimers, gerelateerd aan die tijdsgeest, én een kleine persoonlijke deelname in de film zelf.

Vooreerst werden de voertuigen gescreend naar de gepaste invulling.

Daarbij werd vooral uitgegaan naar elementen die de sociale tegenstellingen konden

In Zelzate (tussen Gent en Sas van Gent) ligt de woonentiteit Klein Rusland geprangd tussen het kanaal Gent - Terneuzen en een spoorlijn in het oosten, de snelweg E34 in het noorden, de R4 (grote ring rond Gent) in het westen en zuidelijk ligt er een gigantische, tientallen meters hoge afvalgipsberg.

De site heeft slechts één smalle toegangsweg en ieder weldenkend mens peinst er niet aan om hier bij valavond te flaneren.

Deze verpauperde wijk met zijn sociaal verminkt weefsel herbergt overheersend junkies, marginalen, illegalen en uitgeprocedeerde asielzoekers. Wie al bereid is om huur te betalen, kan hier met 80 euro zo een woning uitkiezen.

Op deze troosteloze lokatie werd de film Groenten uit Balen opgenomen.

De benoeming 'Klein Rusland' is niet zomaar lukraak gekozen.

Twee Russen spelen bij de ontwikkeling en de uitbouw van de wijk een prominente hoofdrol, al is hun insteek qua timing en sociale achtergrond totaal verschillend.

In 1903 start ingenieur Dimitri Peniakoff (° Sint Petersburg 1866) in Zelzate een nieuw procédé voor het vervaardigen van aluminium. Deze poging was blijkbaar niet erg succesvol, want in 1914 werd er overgeschakeld op de productie van zink.

Daarvoor moesten arbeiders aangezocht worden en de man was blijkbaar begaan met het weinig benijdenswaardig lot van de arbeiders in die tijd. Hij zou dan ook dadelijk plannen maken voor de aanbouw van werkmanswoningen in de onmiddellijke nabijheid van zijn fabriek.

Alexis Veretennikoff (° Irkoetsk 1860) was een luitenant-generaal bij het Keizerlijk Russisch Leger. Aan het keizerlijk hof maakte hij kennis met een Servische prinses, Vera Ratch, met wie hij in het huwelijk trad.

Na de Oktoberrevolutie in 1917 en de executie van de tsarenfamilie weken de aanhangers van de tsaar vanuit de Krim - totaal berooid - in 1920 naar Marseille uit, om vandaar via Boulogne naar Londen te trekken.

In de Britse hoofdstad was een organisatie - Centrum voor Russische vluchtelingen - actief die connecties onderhield met de hogere adel en industriebaronnen. Velen van die aristocraten waren ofwel eerder uitgeweken Russische edelen of hadden familiale banden met het moederland. Door toedoen van deze organisatie kwam Veretennikoff in contact met Peniakoff te Zelzate.

Deze stelde Veretennikoff aan als opzichter voor de in aanbouw zijnde wijk.

Twee kleine en sjoefale woningen waren reeds bewoonklaar en het gezin Veretennikoff nam daar zijn intrek. De eerste als woonhuis met een lege sinaasappelkast als tafel en de tweede woning als kantoor van het bouwbedrijf.

Alexis Veretennikoff, gefortuneerd aristocraat, grootgrondbezitter, vertrouweling van de tsaar, briljant strateeg en parlamentslid, viel ten prooi aan een uitzichtloze zware depressie.

Uiteindelijk benam hij zich in 1927 van het leven door vergif in te nemen. Zijn echtgenote - de Servische prinses - kende eveneens een zware zenuwinzinking en werd in 1932 levensloos aangetroffen naast haar bed.

Hun kleindochter, Irena Veretennikoff werd hoogleraar aan de Vrije Universiteit Brussel en ze ontving in 1992 de Russische Staatsprijs voor Wetenschappen.



visualiseren (populair gesteld de verhouding arm - rijk, proletariër versus industriebaron) Bij de uiteindelijke deliberatie viel de keuze dus op de Panhard PL 17 voor het rijkeluiszootje en de Simca 1000 als prototype van het arbeiderskarretje, waarbij ondergetekende als chauffeur mocht fungeren. De scene waarbij Patricia (zo noem ik liefkozend mijn PL 17) prominent in beeld komt, is het moment waarbij zes langharig en werkschuw tuig met parkajassen gehaast en geagiteerd uit de wagen stappen, naar de kofferbak rennen om er vervolgens stakingsborden en ander reactionair materiaal uit te pikken. Voor een opname van pakweg enkele minuten dient er eindeloos gerepeteerd te worden. Weerom aanrijden, weerom die portieren die pijnlijk hard worden toegesmaakt en het kofferdeksel dat herhaaldelijk met de puntige sleutel wordt bewerkt. Hoe vaak mijmerde ik hierbij niet bezorgd: "Jongens, AUB rustig aan !!!" In de montagekamer achteraf is Patricia een opvallende 'eyecatcher' en de regisseur zegt in een onbewaakt ogenblik dat "Die blauwe/witte auto danig goed tot zijn recht kwam". Ik verheul het niet dat mijn ego stevig werd gestreeld en nu dat ik toch in een onbescheiden bui ben: de man heeft gelijk, zonder meer.

Het moment suprême was mijn persoonlijk optreden in de film. Vooraf had ik de kleinkinderen enigszins aanstellerig op de hoogte gebracht dat opa in een heuse film zou meespelen. Voor eeuwig zou mijn nageslacht later kunnen refereren naar hun grootvader die als een filmheld doorheen het pellicule snort. Wat een afknapper is het geworden !

De regisseur gaf aanwijzingen hoe ik diende aan te rijden, het moment waarop er geclaxonneerd moest worden en nog andere specifieke details. Ik had alles goed ingeprent en verscheidene malen de scene denkbeeldig voorgespeeld. En dan: op het tijdstip dat ik eindelijk in actie mocht komen, juist op dat gebenedijt moment ... weigert de 1000 alle medewerking ! Geen lievemoeieren aan, "Gij verdomde franse koppige ezel" vloekte en ketterde ik. Door de hoge vochtigheidsgraad waren de ontstekingskaarsen en de carburator verzaagd en dus strandde hier mijn filmcarrière. Het trieste is dan nog dat dit me nog nooit eerder was overkomen. Uiteindelijk heeft een Fiat 1100 deze taak overgenomen en die man mag nu zijn kleinkinderen ... ach, laat maar !

Om jullie een idee te geven wat voor kapitalen er om gaan in zo'n filmgebeuren, hier wat cijfers:

Voor één optreden per voertuig per dag wordt een bedrag van 100 euro uitgekeerd. In totaal heb ik zeven maal de auto's ter beschikking gesteld en daarbij had ik dan nog het geluk dat de filmopnames op amper vijf kilometer van mijn woning plaatsvonden. Het verhaal zou heel wat minder interessant geweest zijn, mocht ik daarvoor verplaatsingen naar de andere kant van het land ondernemen. Maar al bij al was het een leuke ervaring en het productiehuis spaarde kosten, catering noch moeite om ons het zo aangenaam mogelijk naar de zin te maken. In het najaar zullen de bioscoopgangers een prachtvoertuig op het doek zien voorbij schrijden en velen zullen zich ongetwijfeld afvragen: " Welke naamdrager past bij dit voertuig ?" En ontroerd zullen sommige ouderen mompelen: "Het is een Panhard, ja ... een Panhard" Is er nog een mooier "The End" denkbaar ? Jan Cuypers

Callsheet



Crew: Eric, Corine, Jim, Frank Vm., Wouter B, Stephen, Ann, Haydee, Jo, Jelle, Tom, Robin, Rick, Arne, Lou, Wouter DW, Yves, Tommy, Nicolas, Hans, Lieven, Kurt, Jimmy, Inge, Manu, Ingeborg, Mireille, Frank De Cast, Evelien Bosmans, Stany Crets, Clara Cleymans, Herwig Ilegems, Mark Irons
Extra's: 2

Skyline Entertainment NV De Limburg Sturmlaan 243/1 1780 Wemmel Tel: 02 240 77 77 Fax: 02 242 26 68 BTW: BE 462 318 133		Draaidag 17 26 november 2010 <i>Groenten uit Balen</i> Regie: Frank Van Mechelen		Draaiuren: 08u00 -17u00 Lunch: 12u00-13u00 Resto: Mangetour 0487 47 94 39 Crew: 28 + 4 vegetarisch Zonsopgang: 08u15 Zonsondergang: 16u44
Productie: Corine Appelmans: 0477 99 02 55 Jim Berghmans: 0485 58 09 33 Jo Van Hende: 0476 30 52 22	Locatie Set 1: Huis Rik & Alice (straat) Vrijwilligerslaan 14 9060 Zelzate Set 2: Huis Rik & Alice (Koer) Opgeëistenstraat 9060 Zelzate	Make-up & Kostuum Oud Kapsalon Koophandelsplein 8 9060 Zelzate	Productie Oud Kapsalon Koophandelsplein 8 9060 Zelzate	Lunch Oud Strijkatelier Koophandelsplein 14 9060 Zelzate
Setcontactpersonen: Jelle Claey: 0478 41 02 22 Stephen Van Mechelen: 0479 77 82 60		Wemmel => Set: 76km.		

Weervoorspelling: Het blijft fris en heel wisselvallig met winterse buien van smeltende sneeuw en sneeuw bij maxima van -1 tot +5 graden en een meestal zwakke tot matige veranderlijke wind.

SCENES											
UUR	SC	SD	I/E					D/N	P.C.	CAST	
08u00	89A	12	Ext	INSTALLATIE Huis Rik en Alice / Straat <i>Rik verhuist en neemt afscheid van Jan.</i>					Day	1	2, 6 129
10u30	46	6	Ext	Huis Rik en Alice / Straat <i>Germaine op weg naar Alice.</i>					Day	2/8	1 129
11u00	47	6	Ext	Huis Rik en Alice / Koer (deel 1) <i>Germaine vraagt Alice of ze eens mag bellen.</i>					Day	1	1, 5, 21
12u00	LUNCH										
13u00	47	6	Ext	Huis Rik en Alice / Koer (deel 2) <i>Germaine vraagt Alice of ze eens mag bellen.</i>					Day	4/8	1, 5, 21
14u15	89B	12	Ext	Huis Rik en Alice / Koer <i>Alice neemt afscheid van Germaine.</i>					Day	5/8	1, 5
17u00	EINDE										

CAST						
No.	PERSONAGE	ACTEUR	SCENES	Pick up	Kostuum	Make-up SET
2	Jan	Stany Crets	89A		07u00	07u30 08u00
6	Rik	Herwig Ilegems	89A		07u00	07u30 08u00
21	Georges	Mark Irons	47		08u30	09u00 11u00
5	Alice	Clara Cleymans	47, 89B	07u40	09u30	10u00 11u00
1	Germaine	Evelien Bosmans	46, 47, 89B	08u00	08u45	09u15 10u30

FIGURATIE			
No.	PERSONAGE	SCENES	Kostuum Make-up SET
129	Fletsers (2)	89A, 46	06u35 07u00 08u00

VOERTUIGEN			
VOERTUIG	SCENES	Call	SET
Camionette verhuist Rik	89A	07u00	08u00
Auto's arbeiders (3)	89A, 46	07u30	08u00
Figuratie fietsen (2)	89A, 46	07u30	08u00

Montlhéry Citroracing 2010



Zaterdag 3 Juli 2010,

Citro Racing is een club van Fransen en liefhebbers uit andere landen die houden van het racen en/of circuit rijden met sportieve Citroëns en Panhards, DB's, CD's, MEP's en Monomiles.

Het circuit dat nu van de UTAC is heeft weer 4 jaar vergunning gekregen om autosportieve dagen te organiseren en gebruik te maken van de baan. Dus geen wedstrijden. De vrijdag er voor, de 2e juli, konden we met de hele club op bezoek bij het Conservatoire van Citroën in Aulnay s Bois. Ofwel het Citroën museum.

Deze zaterdag begon met een langdurige wolkbreuk die de hele baan blank deed staan en maakte dat rijden voorlopig niet mogelijk was.

Maar het weer veranderde vlug en nadat de regen ophield werd de baan al snel droog. We konden eindelijk rijden; zelf was ik er met mijn Citroën VISA GTI 115, een uiterst snel scheurijzer, dat in Nederland nooit is verkocht.

Maar ook was er een moment dat niet alle-daags is.

Vele leden van onze Panhard Club zagen er in het verleden naar uit, het laatste weekend van juni de Coupe de l'âge d'Or op dit circuit van Montlhéry met een lange autosportgeschiedenis.

Een fantastisch weekend dat helaas is verdwenen. Is nu in Dijon.

Altijd hebben we kunnen genieten van de spannende races tussen de Monomiles en Meps, er reed zelfs een knappe meid rond in een rode Monomile die echt haar mannetje stond.

Ik was er dus op 3 Jul j.l. getuige van dat haar laatste wens was, om nog een paar rondjes in haar rode bolide te rijden, samen met al

haar autosportvrienden.

Vrijwel alle Monomiles en MEP's waren naar Montlhéry gekomen om samen met haar die laatste drie rondjes te rijden.

Een bijzonder moment mag ik wel zeggen. Enige weken na dit evenement is Mme. Gawski overleden.

Gek genoeg miste ik iemand tijdens deze dag en dat was haar wederhelft, Mr. Gawski, je weet vast wel, die hele lange man met bril, die zich toch in die Monomile wist te wringen en heel vaak voorop reed en bijzonder snel was.

Deze familie heeft het niet getroffen, ik heb net vernomen dat ook hij eind 2009 is heen gegaan.

Op de foto's zie je twee beeldschone meiden, zittend op het achterwielen van de rode Monomile van hun moeder.



Kees de Waard Wagner, mrt. 2011.



Hoe lang heb jij je auto gehad?

In 1928 kreeg Allen Swift (Springfield, MA.) deze Rolls-Royce Picadilly P1 Roadster van zijn vader als eindexamencadeautje. Vader moet er aardig warm bij gezeten hebben, want de wagen was gloednieuw, en bepaald niet goedkoop. Hoeveel 20-jarigen krijgen zo iets, nietwaar?

Maar Allen heeft zijn cadeau goed benut! Hij is ermee blijven rijden tot zijn dood, verleden jaar, op de leeftijd van 102 jaar!!! Daarmee was hij de oudste eerste eigenaar ter wereld, voor zover bekend.

In zijn testament bepaalde hij dat de auto na



zijn dood naar het museum van Springfield moest gaan, dus als je nog eens daar in de buurt bent

De wagen heeft inmiddels 170.000 mijl op de teller staan, en loopt nog als een Zwitsers horloge, doodstil bij elke snelheid. Hij verkeert, cosmetisch gezien, in concoursconditie, en dat voor een 82-jarige! Maar ja, 2000 mijl per jaar is ook niet echt veel.

Kan je het je voorstellen, 82 jaar dezelfde auto?

Alhoewel je dat bij RR nooit zeker weet zal de garantietermijn inmiddels wel verstrekken zijn.

Ingestuurd door Jo Blok

LeMans Classique 2010

Bij deze wat foto's van Panhards en DB's welke ik op het parkeerterrein tegenkwam en op het circuit tijdens de Le Mans Classique dagen afgelopen jaar.



Ook al was ik er maar 1 dag, het was echt de moeite waard. De "rest" van de club was aan het toeren door Finland maar dit was zeker een leuk alternatief.



Naast al het Panhard/DB-geweld waarbij ongetwijfeld meerdere wagens voor de insiders binnen de club "bekende" wagens zullen zijn waren er meerdere leuke kleine merken te zien. Kleine merkjes welke je niet zo vaak in Nederlandse oldtimerbladen beschreven zult zien worden maar welke ik persoonlijk juist erg leuk vind.



Ik ga zeker nog een keer terug naar dit leuke evenement. Wel belangrijk is overigens dat je voor jezelf in de gaten houdt waar je de auto hebt geparkeerd, want het circuit kent meerdere uitgangen, en ze lijken erg op elkaar. Na paar uur zoeken naar mijn voiture, terwijl die koperen ploert op mijn schedel brandde, kan ik daar over mee praten.

Uiteindelijk hielp een behulpzame Fransman mij door in zijn auto rond het hele circuit te rijden tot we mijn wagen eindelijk gevonden hadden.

Groet,

Cees Steffens

Panhard's in de Vendee



futuristische prototypen en een heel bijzondere afdeling van nog te restaureren objecten, troffen we een keur aan Panhards aan, waaronder een paar raceauto's uit de 60-er jaren en een paar



Op een van onze omzwervingen in het prachtige Franse land bezochten we de Vendee bekend van de vele schuurtjes, die als zomerhuis worden verhuurd. In een leuke plaats aan de kust, Les Sables-d'Olonne, net boven la Rochelle, troffen we geheel onverwacht het Musée Automobile de Vendée aan. Toch even gevraagd of er toevallig nog een Panhard te bewonderen viel, hetgeen in ruime mate het geval zou zijn. Een kaartje was toen snel gekocht en eenmaal binnen begon de speurtocht naar ons favoriete merk.

Afgezien van een groot aantal andere mooie auto's, waaronder een paar



mooie Sans Soupapes. Compleet met een paar schuiven van een schuivenmotor, die ikzelf nog nooit had gezien.

Zoals in vele Franse automusea, verkeerden de auto's niet in een geheel vlekkeloze staat, maar meer "dans ses jus". Niettemin het aanzien meer dan waard. Toen de aardige juffrouw van

de merchandise aan het einde van de rondgang nog een aantal mini Panhards bleek te verkopen kon de dag helemaal niet meer stuk. De ruimte in de Koerier zal ongetwijfeld niet voldoende zijn om alle foto's te plaatsen, maar ik stuur ze toch maar op. Wij vonden het museum de moeite van het bezoeken waard en hadden een leuke ochtend.

Met groeten van Frans en Alie Post



(advertentie)

Verwen uw Panhard! met RVS A2 en A4

VOS-INOX

R.V.S. A2 en A4 Bevestigingsmateriaal

HSS-Co Snijgereedschap

Polijstartikelen

Koelvesten van Hyperkewl™



VOS-INOX • De Kraan 96 • 5056 PA Berkel-Enschot • tel: 013 - 540 06 10 • fax: 013- 540 06 11 • e-mail: je.r.ve@kpnmail.nl



De Nationale Oldtimerdag in **Lelystad** is een jaarlijks terugkerend evenement, dat plaatsvindt op de derde zondag in juni (Vaderdag). Ieder jaar weten ruim 400 historische automobielen de weg naar Lelystad te vinden. Deze oldtimermeeting is uitgegroeid tot de grootste in haar soort in ons land en is gratis toegankelijk. Bij voorgaande edities kwamen er gemiddeld 25.000 bezoekers een kijkje nemen.

De speciale presentaties van bijzondere en exclusieve automobielen, de muzikale omlijsting, een curiosamarkt en aantrekkelijke vormen van straattheater maken het programma compleet en de moeite waard.

Het gebeuren vindt plaats in het centrum van de Flevolandse hoofdstad Lelystad. Het opstelparcours beslaat een groot deel van de vierstrooks Zuigerplasdreef (tussen Kustendreef en Houtribdreef) en een deel van de tweestrooks Polderdreef (tussen Zuigerplasdreef en Zuiderwaghenplein). Het parcours zelf is uiteraard afgesloten voor alle verkeer, behalve voor deelnemers en voetgangers.

De automobielen staan opgesteld op 1 rijbaan met hun 'kont' naar de berm. Op deze wijze ontstaat er een mooie aanblik van alle deelnemende voertuigen (schuin van voren) en blijft er 1 rijbaan open voor het in- en uitrijden van de deelnemende oldtimers.



Het programma biedt dit jaar extra aandacht aan 125 Jaar Automobiel en 100 Jaar Chevrolet. Voor beide jubileumpresentaties zijn aansprekende modellen vastgelegd, zoals de eerste elektrische automobiel (Baker Victoria Electric 1907) en de allernieuwste (Tesla Roadster 2010).

Het programma van de Nationale Oldtimerdag kent een vaste opzet. Na binnenkomst staan de auto's op startnummer op hun locatie. Het publiek en de jury hebben zo alle tijd om de auto's eens goed te bekijken en te bewonderen. Na deze staande presentatie volgt een rijdend concours d'elegance. Dit concours is de start van een rit van circa 60km. in en om de Flevolandse hoofdstad Lelystad. Tot slot is er aan het einde van de dag de prijsuitreiking.



09.00 - 11.00 uur Jury ronde 1 op de locatie
 11.30 - 14.00 uur Start rit, de rijdende presentatie aan het publiek en juryronde 2
 16.00 - 17.00 uur Bekendmaking prijswinnaars in alle categorieën
 17.00 - 18.00 uur Vertrek deelnemers

Routebeschrijving

Openbaar vervoer: vanaf station Lelystad Centrum (met busstation) is het nog geen 10 minuten lopen. Vanaf het Stationsplein loopt u linksaf, over het fietspad. Dit pad gaat over in de Waagstraat. Daarna gaat u rechtsaf, de Agorabaan op. U loopt langs het Agora Theater en het ROC Flevoland en komt op de Zuigerplasdreef. Links van de rotonde en de brug begint het opstelparcours.

Auto: vanaf afrit Lelystad op de A6 gaat u richting Centrum (Larserdreef). Bij de eerste rotonde slaat u rechtsaf (Zuigerplasdreef). U volgt de borden "Oldtimerdag Parkeren bezoekers".

Voor meer inlichtingen: zie website <http://oldtimerdaglelystad.nl>

Tekst: bewerking van de website door OttHW

Foto's: Dirk van der Heijden



ROAD TEST



Prix en France :
668.000 + 118.000 fr.

VEILIGHEID

REMMEN

Onze remtest bestaat uit herhaaldelijk remmen met één respectievelijk vier personen aan boord bij 90 en bij 60 km/u met koude remmen.

De Panhard Junior staat heel wat eerder stil dan wat we met de meeste auto's gewend zijn.

Een tweede serie tests wordt altijd uitgevoerd om te kijken hoe de remmen tegen opwarming bestand zijn.

Daarbij meten we in eerste instantie de remweg met koude remmen vanaf 60 km/u.

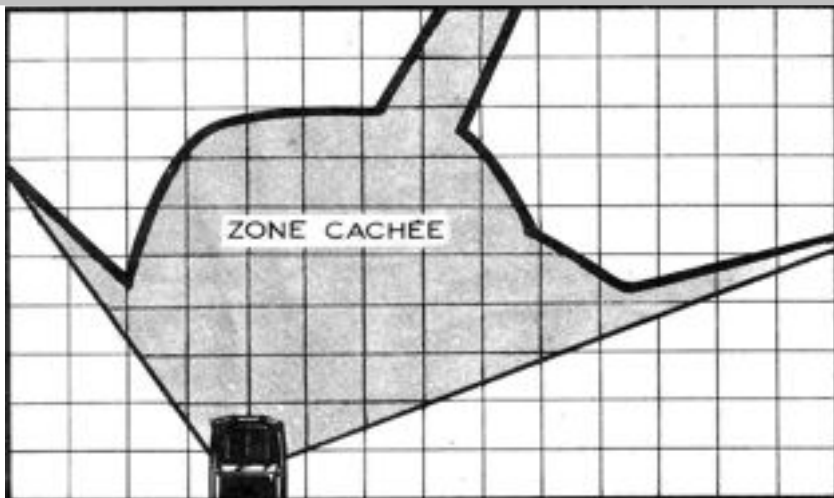
Een serie van 10 keer zeer hard remmen vanaf 80 km/u tot complete stilstand brengt de wagen dan weer terug tot het punt waar de aanvangstest met koude remmen werd gedaan. Hier wordt dan een nieuwe test met 60 km/u tot complete stilstand gedaan.

Onder deze omstandigheden noteerden we een afname wat betreft remvermogen van 10 %

We mogen de remmen hiermee betitelen als goed bestand tegen opwarming.

ZICHT

Getekend door de voorruit



De figuur hierboven stelt de niet-zichtbare zone vóór de auto voor, gezien vanaf de bestuurdersplaats, en getekend in een plat vlak.

Verder dienen we op te merken dat de elektrische ruitenwissers slechts één snelheid kennen, en wel een ietwat aan de lage kant zijnde 35 slagen per minuut

IMPRESSIES 1954

Zoals de «Abeille» Ford van de ondergang redde bij het zachtjes afsterven van de Vedette 52, zo slaat de «Dyna Junior» heden ten dage nog een brug tussen de inmiddels overleden berline en de nieuwe «Dyna 54», waarvan de productielijnen langzaam in volle gang komen. Panhard heeft op slimme wijze zijn voordeel kunnen trekken uit dit kleine sportwagentje, waarvan de verkoop rechtstreeks in verband lijkt te staan met de weersomstandigheden.

Winter in een «Junior» is inderdaad geen pretje, en de verwarming van Panhard zal ons op dit punt beslist niet tegenspreken. Maar de mooie dagen komen er weer aan, en er lijkt geen sprake van te zijn dat de over het algemeen jonge en sportieve clientèle dit kleine cabrioletje in de steek zal laten ten gunste van de «Dyna 54».

We moeten niettemin wijzen op een nieuw fenomeen, en dat is dat de prestaties van de «Junior» op dit moment geëvenaard, ja zelfs lichtelijk overschreden worden door die van de berline. Panhard bevindt zich in feite in dezelfde situatie als Lancia, dat afgelopen jaar een berline B-22 uitbracht die net zo schitterend presteerde als de B-20 Gran Turismo. Maar waar de Italiaanse firma dit probleem snel oploste door het uitbrengen van een Gran Turismo 2,5 liter, ontbreekt deze oplossing bij Panhard, waar al zolang tevergeefs gevraagd wordt om een 4-cilinder. De deken van de Franse constructeurs, die we wel verwijten mogen maken op commercieel gebied, maar die nooit platgetreden paden inslaat, heeft zich derhalve gewend tot een compressor, en zo kan men nu een «Dyna Junior» met compressor bestellen, waarvan de prestaties een stuk hoger liggen dan bij het normale model.

MOTOR-AANDRIJVINGSGROEP

De montage van een compressor op de 850 cc van de «Junior» heeft geleid tot nogal wat veranderingen in de motor. Ten eerste is de compressieverhouding teruggebracht van 7,25 naar 6,5. Verder is de dubbele carburateur verlaten ten gunste van de Solex 32 die onlangs ook al op de Dyna is gezet, maar nu met een speciale rijkere afstelling. De bougies zijn van het koude type en de klepspel is aanzienlijk vergroot. Tenslotte zijn de in- en uitlaatkleppen gedeeltelijk opnieuw

ontworpen.

De compressor levert 0,35 bar overdruk, en is getest door de firma D.B., waarmee, zoals bekend, Panhard warme relaties onderhoudt. Volgens de aan ons verstrekte inlichtingen leidt de montage tot een maximumvermogen van 55 pk bij 5000 tpm. In de praktijk blijkt een zo uitgeruste wagen heel wat prettiger te rijden dan de primitievere versie. Allereerst bemerk je een ongewone souplesse, die meer doet denken aan een heel wat zwaardere 4-cilinder, en ook een toegenomen nervositeit. Terwijl de gewone «Junior» onder de best denkbare omstandigheden op Monthléry niet boven de 125 à 126 km/u uitkomt, haalden we nu het lieve gangetje van 144 km/u.

De prestatieverbetering staat dus buiten kijf, en op dit gebied valt de wagen niets te verwijten.

Van de weeromstuit neemt het verbruik wel toe, en al naar gelang de aangehouden snelheden moet men rekenen op een extra verbruik van 1 à 3 liter/100 km. Het moge duidelijk zijn dat niet iedereen daar blij mee zal zijn.

Tenslotte was het door ons geteste exemplaar zeer luidruchtig, te wijten aan de compressor die zijn aanwezigheid luid kenbaar maakt met een onaangename fluittoon. We moeten hierbij wel benadrukken dat het apparaat de laatste maanden verder ontwikkeld is, en dat de laatste versie een stuk stiller schijnt te zijn.

De verschijning op de Franse markt van een auto met compressor verdient nog enige verdere beschouwing.

In tegenstelling tot wat men zou verwachten is deze oplossing meer voor de gewone gebruiker bestemd dan voor de sportieve. In wedstrijden heeft men het meestal niet zo erg op met een compressorauto, terwijl de gemiddelde gebruiker dit soort vooroordeel totaal niet kent. De compressor is bij matige snelheden, waar zijn gulzigheid nog geen gigantische proporties aanneemt, op zijn best vanwege de soepelheid en het acceleratievermogen dat hij biedt. Inhalen is een stuk makkelijker, er hoeft minder geschakeld te worden en montage van een drukmeter in de inlaat toont aan dat hij al werkt bij drukken die nauwelijks boven atmosferische druk uitkomen, zodat het mechaniek niet overmatig belast wordt.

Maar wanneer we het toegenomen vermogen (te) wild benutten stellen we de motor bloot aan grote krachten, terwijl het verbruik snel toeneemt tot in regionen die sommigen alarmerend zullen vinden. Je moet trouwens ook goed letten op de afstelling van de carburateur en de keuze van de bougies bij een op deze wijze uitgeruste motor, op straffe van ernstige motorschade, in het bijzonder van de zuigers. De brandstofvoorziening moet ook prima verzorgd zijn; daarom heeft de «Junior» met compressor een elektrische benzinepomp. Het is overigens mogelijk dat de toepassing van een «aanblazer» op de «Junior» slechts een voorstadium van de ontwikkelingen bij Panhard is, en dat op een zeker moment ook de «Dyna 54» ermee wordt uitgerust.

Wat betreft de transmissie, de drie lagere versnellingen en de dubbele eindvertraging zijn onveranderd gebleven, maar de 4^e is aanzienlijk verlengd tot 27,1 km/u per 1000 tpm in tegenstelling tot de 25,5 km/u van het gewone type. Op deze manier haalt men de 144 km/u bij iets meer dan 5000 tpm, het normale maximum toerental van de 850 cc. We hebben hier te maken met een relatief weinig kostende oplossing voor de constructeur, maar het toegenomen «gat» tussen de 3^e en de 4^e doet zich dikwijls gelden wanneer men het maximum van de wagen vergt, en het lijkt dat een zekere verlenging van de 3^e de nieuwe mogelijkheden van het geheel beter tot zijn recht zal laten komen.

Vanaf de eerste testritten met de «Dyna 54» klinkt bij Panhard al de roep om van remonderdelen-leverancier te veranderen, om diverse redenen. Op de «Junior» zit iets nieuws, en we hebben kunnen constateren dat er een onmiskenbare verbetering is in het remvermogen bij warme remmen. Tijdens onze doortocht van het Massif Central werden onze remmen zoals gewoonlijk behoorlijk warm, maar afgezien van de trillingen die bij het concept van de Panhard-voortrein horen hebben we voortdurend naar voldoening kunnen remmen, ook al mishandelden we de remmen expres!

WEGLIGGING EN OPHANGING

Ondanks de toename van het aantal tests hebben wij geen enkele reden kunnen

vinden om ons ontevreden te betonen over het weggedrag van de «Junior».

Rechtdoor of in haarspeldbochten, vlak terrein of gebergte, de wagen laat zich overal zeer prettig berijden. Elke willekeurige bocht kan met vaak verrassende snelheid worden genomen, en als de banden soms snerpnd klaagden over te ruw gebruik, dan moesten we toegeven dat ze ook wel heel erg aan de tand gevoeld werden. Overigens vestigden ze op deze manier wel de aandacht van bepaalde enthousiaste nieuwelingen op het feit dat de «Dyna Panhard» niet met zekere magische krachten is begiftigd, maar dat zijn bestuurder van tijd tot tijd toch zelf eraan moet denken om hem op de weg te houden.

De ophangingseigenschappen lijken niet onderhevig te zijn geweest aan al te grote veranderingen, en het gedrag van de auto is vergelijkbaar gebleven met dat wat we voorheen al hebben mogen constateren.

De besturing is nog altijd heel precies, en schept veel genoeg. We zouden alleen aan het Huis Panhard met klem willen vragen om eens een stuurwiel te nemen dat wat minder glad door je handen glipt!

CARROSSERIE EN INTERIEUR

Het silhouet van de «Junior» is te bekend om er lang bij stil te blijven staan.

Ruwweg gezegd is ze vooral

geconstrueerd om goedkoop te zijn, en haar gewicht staat daar garant voor. De afwerking blijft summier, en heel wat gebruikers zien ervan af om haar in de winter te gebruiken.

De armruimte is sinds het eerste model wel wat verbeterd, dankzij een vernieuwd ontwerp van de langsliggers in de carrosserie. Deze verbetering blijft echter voornamelijk theoretisch vanwege het feit dat het stuur nogal in het midden is blijven staan, en vanwege de plaatsing van de versnellingshendel. Wij beschikten dit keer over een cabrio die alleen maar van de roadster verschilde door de aanwezigheid van neerdraaibare raampjes. De voorruit is vast, en de omlijsting boven de portieren kan merkwaardig genoeg niet verwijderd worden. Opgemerkt dient te worden dat bij neergelaten kap een geopend raam vaak leidt tot een onaangename tocht in de nek.

ACCESSOIRES

Het dashboard van de «Junior» is veranderd, maar nog niet voltooid, sinds onze laatste test. Er zitten tegenwoordig omlijstingen in die doen denken aan de «Vedette». We moeten helaas de aandacht vestigen op een zwakke claxon, trage ruitenwissers – het zicht bij regenweer is nu niet direct goed te noemen – en een beslist onvoldoende inhoud van de

benzinetank: als je echt plankgas rijdt moet je elke 200 km tanken! Aangezien Panhard een tank van 50 liter in huis heeft is het beslist noodzakelijk dat de «Junior» hiervan wordt voorzien.

CONCLUSIES

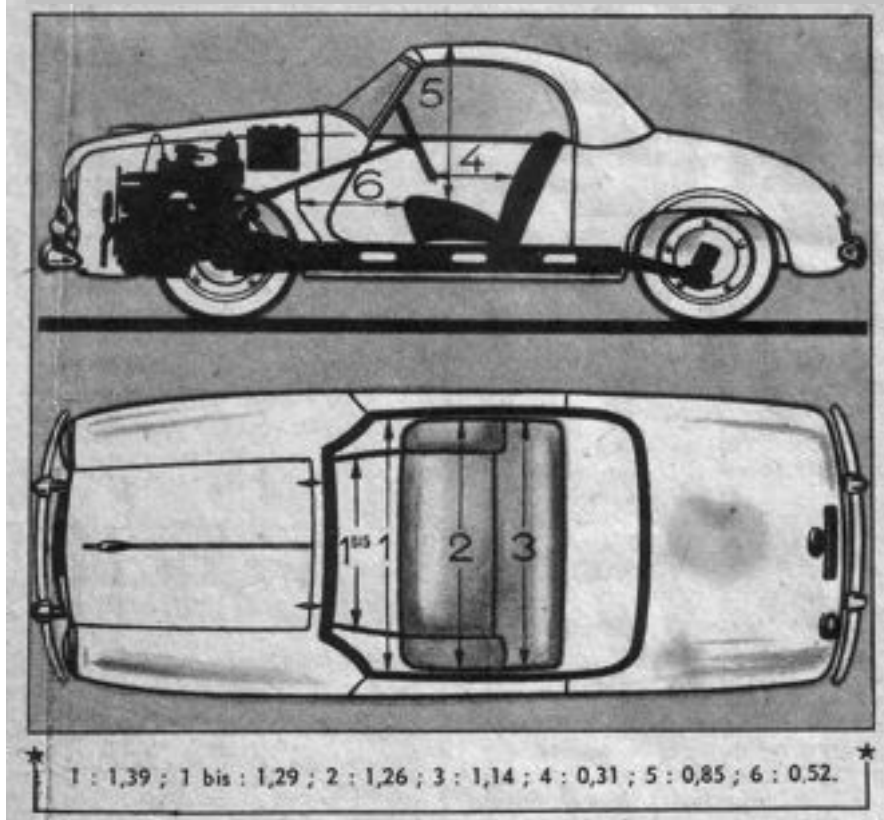
Het monteren van een compressor op de «Junior» is een interessante poging die ongetwijfeld liefhebbers van hoge prestaties die niet meer aan rally's deelnemen in verleiding zal brengen. Met een dergelijke uitrusting is de «Junior» ontegenzeggelijk opgewassen tegen auto's van de dubbele cilinderinhoud, en zijn weggedrag is nog altijd voorbeeldig. We durven niet te voorspellen hoe een en ander zich in de loop van de tijd tegen slijtage bestand zal tonen, maar hoe het ook zij, we hebben de indruk dat deze aanpassing op de berline 1954 een nog veel betere toekomst tegemoet zou kunnen zien. Uiteindelijk is dat een wagen die tegelijkertijd voor gezinsgebruik en andere leuke dingen bestemd is.

André COSTA

Bron: L'AUTO-JOURNAL. 1-4-'54

Vertaling: Henk Ottevangers

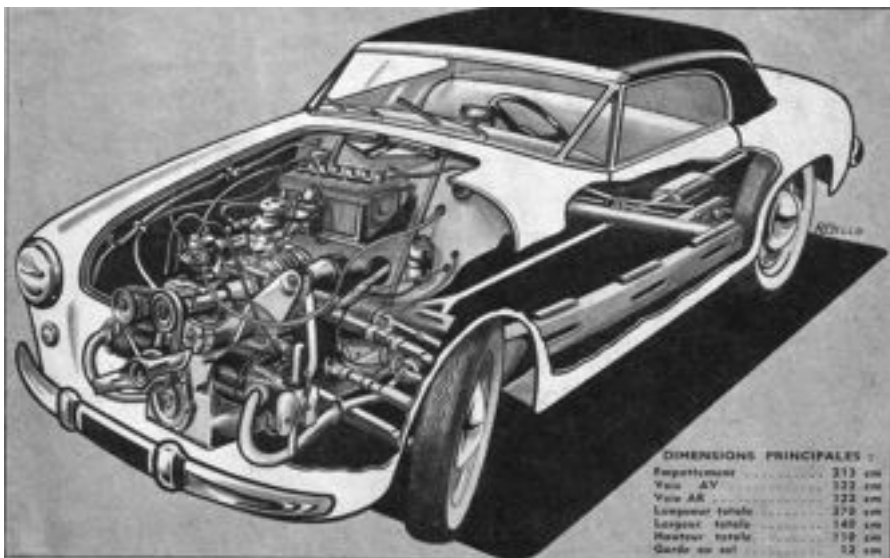
BINNENAFMETINGEN HORIZONTALAAL EN VERTICAAL



WATERDICHTHEID



Onze speciale waterdichtheidstest bestaat uit de twee minuten durende passage van de auto onder een kunstmatige regenbui met een druk van 10 bar, gelijktijdig met een besproeiing van onderen om opspattend water van de wielen te simuleren. We hebben bij de Panhard lekkage langs de zijruiten en de voorruit geconstateerd.. Kap en onderkant zijn waterdicht. Het gaat dus vooruit, maar het is nog niet perfect.



MECHANISCHE ORIGINALITEIT

Onder de bekende methoden om het vermogen van een bestaande motor te verhogen biedt een compressor de meeste zekerheid.

We kunnen, geruggesteund door een overvloed aan praktisch bewijs, aantonen dat een inlaatdruk-verhoging van 0,35 bar een vermogensverhoging van 35 % op de krukas overbrengt.

Hoewel het principe allang bekend en toegepast is, willen we op deze plaats bij zijn verschijning op een relatief goedkope serieproductie-wagen weer een lans ervoor breken.

De compressor wordt heel eenvoudig aangedreven via een poelie op de ventilator.

2, 3 en 4. Stuurschakeling. Eindoverbrenging 6,14

TRANSMISSIEOVERBRENGING:
1° : 16,17. 2° : 9,2. 3° : 6,15. 4° : 4,45. Achteruit: 16,52. Theoretische snelheid bij 1000 tpm in 4: 27,1 km/u

CHASSIS, OPHANGING:
Buizenchassis, onafhankelijke voorwielophanging via twee transversale bladveren. Achterwielophanging via as met twee dwarse torsieveren. Hydraulische schokbrekers.

REMMEN: Hydraulisch op alle 4 de wielen, mechanische handrem op de voorwielen.

BESTURING:
Draaicirkel 9,00 meter

CARROSSERIE: Plaatstaal. Ledig gewicht 720 kg (460 voor, 260 achter)

KARAKTERISTIEK VERMOGEN:
Cilinderinhoud per ton: 1180 cc
Vermogen per liter: 65 pk
Vermogen per ton: 76 pk
Gewichts/vermogenverhouding: 13 kg/pk
Totaal remoppervlak: 558 cm²
Remoppervlak per ton: 775 cm²
Gemiddeld bereik : 325 km

DRAAIBOEK

Parijs-Auxerre-Saulieu-Chalons-Lyon (460 km)

We vertrekken van de porte d'Italie bij het krieken van de morgen. Het verkeer is normaal gedurende de hele afstand, maar we verliezen tijd bij het passeren van een stel steden. Na 4 uur en 42 minuten arriveren we in Lyon, met een gemiddelde van 97,8 km/u

Andance-Le Puy-ClermontFerrand (232,5 km)

De atmosferische omstandigheden zijn perfect, en we treffen een droge weg aan, met uitzondering van een paar gladde stukken in de Tracol en de afdaling van Fix-Saint-Geney's. Na 2 uur 47 minuten rijden arriveren we in Clermont met een gemiddelde van 83,5 km/u

ClermontFerrand-Moulins-Nevers-Parijs (374 km)

Tot Moulins is de weg nogal overvoerd.

We rijden daarom 's nachts naar Parijs en komen na 3 uur 44 minuten aan op de porte d'Italie, met een gemiddelde van 100,1 km/u

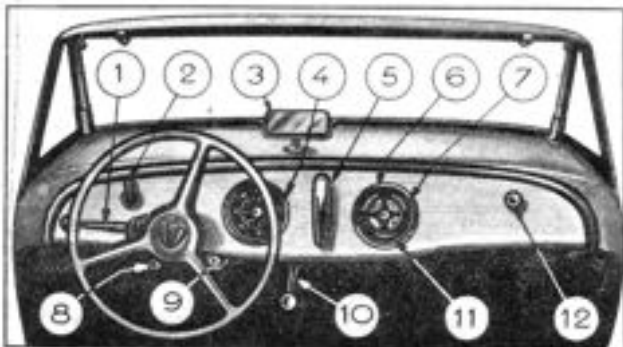
ALGEMEEN GEMIDDELDE VAN DE TEST: 1066,5 km in 11 uur en 13 minuten, ofwel een gemiddelde van 95 km/u

Karakteristieken

MOTOR: Fiscaal vermogen 5 CV. Cilinderinhoud: 850 cc, 2-cilinderboxer 85x75. 4-takt. Valstroomcarburator Solex PBIC en DB compressor (0,35 bar gemiddeld). Delco-ontsteking. Accu 12 V40 Ah. Elektrische benzinepomp. Luchtkoeling. Druksmering. Carterinhoud 3 l. Benzinetank 30 l. Compressieverhouding 6,5. Kopkleppen met torsietaafvering. Centrale nokkenas met tandwielaandrijving. Vermogen aan de remmen 55 pk bij 5000 tpm.

TRANSMISSIE: Voorwielaandrijving. Enkelvoudige droge plaatkoppeling. Mechanische versnellingsbak met 4 versnellingen, 4^e in overdrive. Synchronisatie op

DASHBOARD



1. Centrale bedieningshendel, 2. Voorontsteking, 3. Dag/nacht achteruitkijkspiegel, 4. Snelheidsmeter, dag- en totaalteller, 5. Handrem, 6. Benzinemeter, 7. Amperemeter, 8. Startmotor, 9. Contactslot, 10. Versnellingshendel, 11. Olieverklikker, 12. Choke

INHOUD VAN DE KOFFERBAK

Om de kofferbakgrootte van elk getest voertuig eerlijk te kunnen vergelijken gebruiken wij een serie van 8 koffers. In de ruimte achter de bank van de Junior konden we de koffers 2,3,4,5,6,7 en 8 kwijt, ofwel 229 liter, meer dan genoeg voor een 2-3/zitter.

Jammer alleen dat er niet voorzien is in een kofferdeksel!

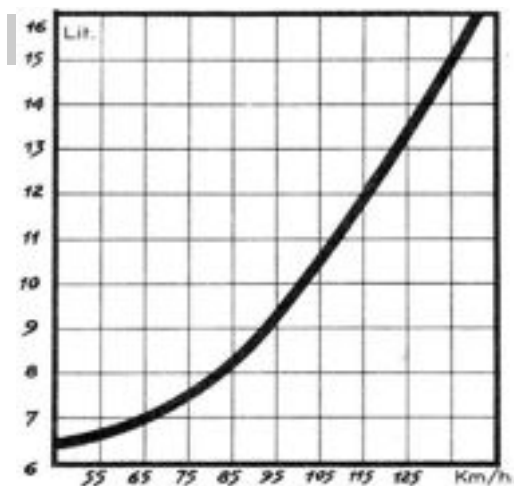
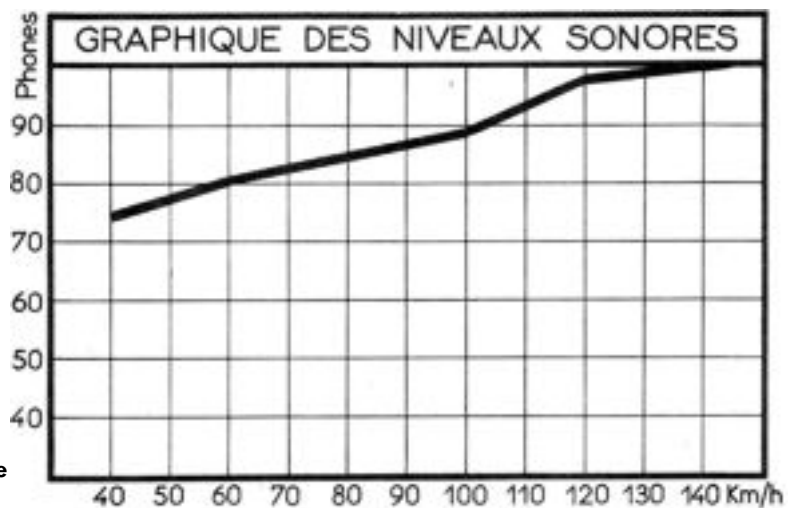
En bovendien ligt het reservewiel op de bodem van de kofferruimte.



Hiernaast laten we onze test van het in de auto ervaren geluidsniveau in een grafiek zien. In de grafiek is de **luidheid** in de eenheid foon (niet precies hetzelfde als de dB(A), moeilijker, maar wel juister (OttHW)) uitgezet tegen de snelheid. Wij hebben bij de Panhard «Junior» bij rijden in de vierde versnelling en met dak en ramen gesloten de volgende luidheden gemeten:

74 foon bij 40 km/u
81 foon bij 60 km/u
85 foon bij 80 km/u
89 foon bij 100 km/u
98 foon bij 120 km/u
101 foon bij 140 km/u

Op grond van deze zeer hoge waarden mogen we de wagen beoordelen als zéér luidruchtig.



BRANDSTOFVERBRUIK

Nevenstaande figuur geeft het benzineverbruik bij constante snelheid weer, dat wil zeggen met vastgezet gaspedaal, nadat de wagen op een bepaalde snelheid is gestabiliseerd voor elke meting.

Voor het opstellen van deze curve hebben we een proefglas van 500 cc gebruikt tesamen met een stopwatch en een geijkte elektrische afstands-meter. Bij uitsluitend rijden in de vierde versnelling hebben we daarbij de volgende resultaten verkregen: 6,45 l bij 50 km/u; 6,75 l bij 60 km/u; 7,2 l bij 70 km/u; 7,8 l bij 80 km/u; 8,65 l bij 90 km/u; 9,8 l bij 100 km/u; 11,25 l bij 110 km/u; 12,6 l bij 120 km/u; 14,2 l bij 130 km/u; 15,75 l bij 140 km/u en 16,25 l bij 144 km/u.

Zoals men ziet neemt het verbruik boven de 100 km/u zeer snel toe. Bij de hogere snelheden is het bepaald indrukwekkend te noemen.

DE PRESTATIES

Weersomstandigheden:

Luchtdruk: 745,1 mmHg; windsnelheid: 1 m/s, ZZW; temperatuur 15,2 °C; luchtvochtigheid: 62 %

I. SNELHEIDSTEST OP HET CIRCUIT VAN MONTLHERY (ring van 2548,24 m)

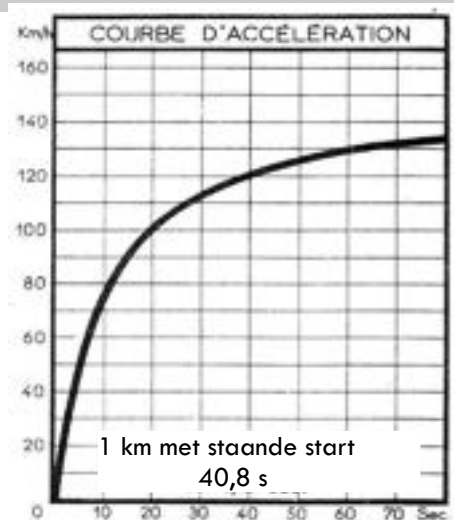
- met één persoon aan boord:
 - 1^e ronde 1' 05", ofwel 141,133 km/u
 - 2^e ronde 1' 04", ofwel 143,338 km/u
 - 3^e ronde 1' 03,8", ofwel 143,787 km/u
 - 4^e ronde 1' 03,4", ofwel 144,695 km/u
- met twee personen aan boord:
 - 1^e ronde 1' 05,2", ofwel 140,700 km/u
 - 2^e ronde 1' 04,2", ofwel 142,891 km/u
 - 3^e ronde 1' 04,2", ofwel 142,891 km/u
 - 4^e ronde 1' 04,2", ofwel 142,891 km/u

II. MAXIMUM- EN DOORSNEE-BENZINEVERBRUIK

- verbruik gemeten op circuit van Montlhéry: 13,4 l/100 km
- verbruik gemeten over een stratenroute van 9 km: 8,6 l/100 km bij een gemiddelde snelheid van 67,2 km/u

MAX. SNELHEID 144 KM/U, GEM. VERBRUIK 8,6 L/100 KM

ACCELERATIE



Deze curve werd verkregen met behulp van een longitudinale versnellingsmeter in combinatie met een elektrische afstands-meter en dito tijd-meter, alles verbonden met een schrijver.

Met gebruik van alle vier de versnellingen hadden we 4,2" nodig om op 40 km/u te komen, 5" voor 50 km/u, 6,8" voor 60 km/u, 8,6" voor 70 km/u, 11" voor 80 km/u, 14,6" voor 90 km/u, 19,4" voor 100 km/u, 26,8" voor 110 km/u, 39" voor 120 km/u en 60,4" voor 130 km/u

Deze cijfers tonen een substantiële verbetering ten opzichte van die welke we eerder verkregen met een Junior zonder compressor

Voorjaarsrit 2011 Panhardclub

“Welkom in het kloostermuseum. Ik ben broeder Ies”

Zo begint voor velen de Panhard-voorjaarsrit 2011.

Wie door de Hofstraat naar het St. Bernardus Kloostermuseum van Aduard is gekomen heeft dan al een voorproefje gekregen van wat een historische rit gaat worden. De panden in de Hofstraat ademen één en al verleden uit.



Broeder Ies ontvangt ons in de witte pij van een Cisterciënzer koormonnik, zeg maar de intellectuele tak van de familie van Bernard van Clairvaux. Als hij een echte werkmönnik geweest was had hij de grijze (skiere) pij van de schiere monniken gedragen die zoveel invloed op het

cultuurlandschap van Noord-Groningen en Noord-Friesland hebben gehad dat er zelfs een heel waddeneiland naar hen vernoemd is. En dat hij die pij terecht draagt bewijst hij, na het welkom van organisator Freek Sollie, door ons te vergasten op een grondige inleiding over het klooster van Aduard, onder het genot van een mok koffie met Groninger koek, in de museumtuin. Het weer is warm, de koffie heet, en Ies gloeit van enthousiasme.

Aan de hand van diverse (historische) landkaarten ontvouwt zich het leven van eenvoudige boeren op wierden (of terpen, zo u wilt) vanaf 600 vóór Christus tot zo ongeveer 1100 ná Christus. Hij laat zien hoe het leven zich afspeelde langs de natuurlijke waterlopen op van nature al verhoogde en daarna kunstmatig opgehoogde plekken.



De uitgang -werd, -ward of -uard in plaatsnamen wijst op zo'n herkomst. De komst van de Cisterciënzers (1200-1600), met hun gemengde levenswijze van sober leven en keihard werken, zorgt voor een gebiedsontwikkeling met echte dijken, droge voeten en veel bebouwbaar land voor de bevolking. Dat deze ontwikkeling voor het klooster ook zo zijn voordelen had maakt Ies duidelijk door de omvang van het klooster van Aduard, een dochterklooster van klooster Claerkamp (helder veld, een aardige woordspeling op Clairvaux, heldere dalen) bij Dokkum, te schetsen: een terrein ter grootte van het huidige dorp Aduard, met 50 gebouwen, waaronder een beestachtig grote kloosterkerk, omgeven door een muur van 1 meter dik en een gracht van 12 meter breed, om eventueel de stadgers uit Groningen

buiten de poort te houden. De verhouding tussen Stad en Ommelanden was niet altijd even vredelievend!

Het klooster bezat zelfs een eigen vloot, eigen steenbakkerij (het bakken van kloostermoppen was een Cisterciënzer specialiteit) en een zeer uitgebreide bibliotheek, die helaas in 1580 door Staatse legers in de hens is gestoken. In de jaren hierna is, zoals vrijwel alle kloosters overkwam, het kloosterbezit in Staatse handen gekomen en geliquideerd. Van de afgebroken gebouwen werd een nieuw dorp Aduard gebouwd.



Ons museum blijkt daarvan het oudste overblijfsel te zijn. Het enige wat nog rechtstreeks op de bloeiperiode teruggaat is de ziekenzaal van het oorspronkelijke klooster, die tegenwoordig als NH-kerk door het leven gaat. De afmeting van deze ziekenzaal maakt duidelijk hoe groot het allemaal wel niet geweest moet zijn. Broeder Ies leidt ons er rond, na ons als mobiel verticaal zebrapad (wie de Cisterciënzer zwart-witte pij kent begrijpt dit direct) over de weg geholpen te hebben.

En dan vangt de rit aan. Over oeroude dijkjes gaan we

via Feenwerd richting Aduarderzijl (zijl=spuisluis), waar het achterliggend gebied op het Reitdiep uitwatert. Na het dorp Garnwerd voert de rit door een historisch krekenslandschap via Winsum en Obergum over Mensingeweer naar een oude begraafplaats Klein Maarslag, vlakbij Groot Maarslag. Op deze begraafplaats, ook weer een kleine wierde, zijn nog de fundamenten van de oorspronkelijke kerk te zien. Groot Maarslag zelf is een goed bewaard gebleven wierdedorp, waar de typerende indeling van dit soort woonsteden, met hun straalsgewijs uitlopende landerijen en om het dorp cirkelende ossengang, goed te zien zijn. Via Schouwerzijl en Warfhuizen



rijden
we
naar
het

dubbeldorp Wehe Den Hoorn, waar de middagkoffie wacht. Onderweg moeten we nog even in Schouwerzijl de Gek opzoeken. Dit leidt tot veel heen- en wegerijdt, totdat blijkt dat de gek een schoorsteenkap met windvaan op het dak van het Schouwerzijlsterbrughuis is. Dat soort kappen leidt tot goede trek bij elke wind-richting. Moet je ook maar weten. Er zijn van die ge..... die dat inderdaad weten. Weer wat geleerd op de oude dag. In Wehe Den Hoorn wachten onze clubgenoten Jaco en Viviane ons op met koffie, thee en weer die overheerlijke koek. Hun Panhardbezit blijkt op dit moment

helaas alleen maar een Panhardbumper te zijn, maar OK, het begin is er.

Na de thee gaat de rit verder langs de borg Verhildersum, door het dorp Leens, en dan via zeer smalle, prachtige



weggetjes weer terug naar het beginpunt. Onderweg komen we nog broeder Ies op de fiets tegen, die bezorgd informeert of we misschien verdwaald zijn. Maar nee, ook al lijken het fietspaden, het zijn toch echt B-wegen door dit oeroude land, het oudste cultuurlandschap van Nederland, door geen ruilverkaveling aangeraakt.



En dan is daar Ezinge, het Mekka, Walhalla en Jeruzalem van de wierde-adepten. Deze wierde is al sinds 600 VC bewoond, in 500 VC opgehoogd, en vanaf het begin van onze jaartelling in zijn huidige vorm. Op het hoogste punt uiteraard een heel oud kerkje, met losstaande klokkentoren en omgeven door het kerkhof. Als je er omheen loopt

vallen zomaar 2000 jaar geschiedenis boven op je. Direct achter de kerk gaat het steil naar beneden omdat ook deze wierde, zoals zovele, (gedeeltelijk) is afgegraven. Toen de functie van de wierden na 1200 verdween ging hoe langer hoe meer van de bebouwing van de wierde af het land in, en de grond van de wierden, met zijn eeuwenlange ophopingen van mest en afval erdoor gemengd, bleek een prachtige stof om de arme gronden van de veenkoloniën te verrijken. (Leeuwarder Courant 1856: terpgrond 35 ct/ton). De afgravingen, waarvan de laatste systematisch in de jaren 30 en 40 van vorige eeuw, hebben wel de geschiedenis van de wierde duidelijk gemaakt, zodat we met zekerheid kunnen zeggen dat hij al 2600 jaar bewoond is. Langs een hele serie wierden komen we uiteindelijk aan bij het kerkje van Fransum, ook al zo'n stokoud exemplaar, met als bijzonderheid een bakstenen kansel. Uiteraard is ook deze kerk



weer op een wierde gelegen. Onze Panhard trekt veel bekijks van het zondags wandelvolk. Eén gaat zelfs in het gras voor de auto zitten om het motorgeluid in te drinken. En dan weer terug naar Aduard, naar de prijsuitreiking, de borrel en het diner. Freek krijgt een bedankje en wijn, wij krijgen prijzen, en met een fors gezelschap van 21 man eten we de geslaagde dag uit.

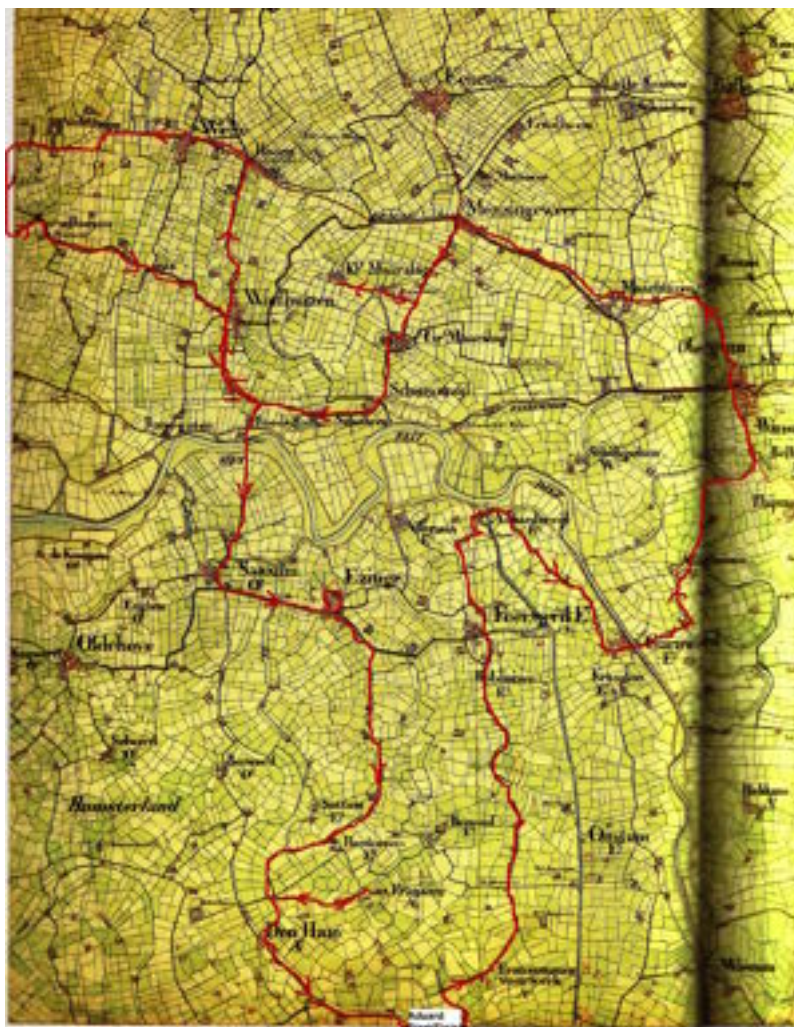


Bedankt Freek

Tekst: Henk Ottevangers
Fotografie: Wim de Rooij,
Frank van Nieuwkerk,
Jaap Margry
enige internetfoto's

En het blijft eigenlijk erg leuk dat we een rit in 2011 naadloos in kunnen tekenen in een kaart van 1853. Alle afgelegde wegen stonden ook daar al op, en mochten nog altijd bereden worden. Alleen het wegdek zal aangepast zijn. Hoera voor de niet-ruilverkaveling.

Fragment van de Topographische en Militaire Kaart van het Koninkrijk der Nederlanden (1853)



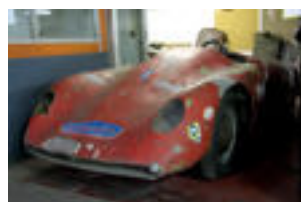
Op internet tref je soms de meest leuke, onverwachte, Panhard-derivaten aan. Zo stond op

AUTODROME PARIS de onderstaande advertentie:

PMS-PANHARD "PAUL MENISSIER SPECIALE"



Uniek prototype racewagen - circa 1959 - gemodificeerd Panhard chassis, Alfa Romeo & Ford motoren.



Een racewagen met een revolutionair technisch concept.

Deze zeer originele race-barchetta is een overlevende van de 50-er en 60-er jaren, een, zoals we allen weten, zeer creatieve periode in de autoracesport. De constructeur is Paul Ménissier, een technicus uit de Drôme.



Paul Ménissier was een Citroën agent en coureur in Zuid-Frankrijk. Ménissier is de man die deze PMS-Panhard heeft ontworpen en gebouwd, naar een zeer gedurfd ontwerp : een middenmotor met voorwielaandrijving, waardoor je de ideale voorwieltractie combineert met de al net zo ideale gewichtsverdeling van de middenmotor. Er zijn diverse motoren gebruikt voor de aandrijving van dit prototype: eerst een luchtgekoelde (van Panhard of misschien VW), vervolgens een twin-cam van Alfa Romeo. Op dit moment is de wagen voorzien van een 4-in-lijn Fordmotor. Toen die twin-cam Alfa-Romeo motor er nog in zat was de auto gebouwd rond een gemodificeerd Panhard coupé chassis, en werd toen bereden door Paul Ménissier zelf op de beroemde Côte du Pin (zie foto).

Het meest originele aan de auto is wellicht zijn middenmotor/voorwielaandrijving-combinatie, verder nergens in de geschiedenis aangetroffen. Het chassis is een gemodificeerd

Panhard Dyna X-onderstel, voorzien van een wat geavanceerder achterwielophanging, inclusief schroefveren. De voorwieltrein ontvangt zijn aandrijving via een drijfstaag die door het bestuurderscompartiment loopt.

Wat je noemt: een verrassend modern concept voor eind 50-er, begin 60-er jaren

Waarschijnlijk probeerde Ménissier wat meer gewicht naar achteren te verplaatsen voor een betere gewichtsverdeling, en tegelijkertijd de koersvastheid van de voorwielaangedreven

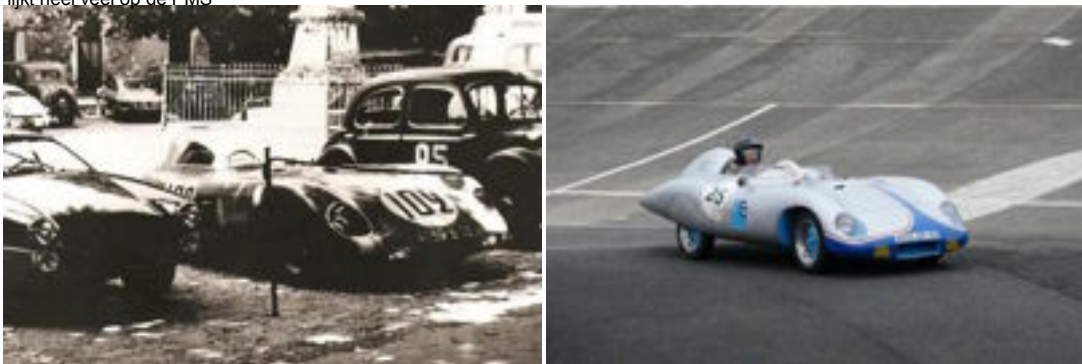
Dyna-X te behouden. Middenmotortecnologie was toen nog ultramodern (Ferrari ging pas in 1963 over van motor voorin naar middenmotor voor zijn sportwagens)
 In combinatie met zijn voorwielaandrijving is de PMS werkelijk revolutionair. Bovendien werd de carrosserie nog eens ontworpen naar de laatste aerodynamische inzichten, zoals door Porsche ontwikkeld. De koets werd nog verder verfijnd door hem verder naar voren uit te bouwen (waarschijnlijk om meer neerwaartse druk aan voorkant te krijgen) en te voorzien van achterminnen, zoals wel meer moderne auto's in die tijd hadden.
 De Ménissier is twee keer uitgekomen op de klimrit "Course de Côte du Pin", eerst in 1960 of 61, vervolgens in 1962 – zie afbeelding hieronder – met een koetswerk dat nog steeds revolutionair was, maar vervangen is door het huidige exemplaar, waarschijnlijk op zoek naar aerodynamische druk voorin.

Het hierboven geciteerde persartikel is ons verstrekt door Charly Rampal, een bekende Panhard expert (Dynamic-Club Panhard) en zijn vriend Gérard Trémouilhac (een voormalig lid van het GRAC Team). Dank aan hun en aan Marcel, vriend van Ménissier; zij hebben ons allemaal geholpen met de identificatie van de wagen.

Ménissier was een getalenteerd coureur die aan de Monte-Carlo Rallye deelnam met een Citroën DS.

Er zijn nog meer opmerkelijke racewagens waaruit dezelfde bevlogenheid spreekt als bij de PMS zoals in Frankrijk de Barquette van Pierre Ferry, voorzien van een Renault-motor in the 50-er jaren, die deelnam aan de 24 Heurs du Mans (DNF). Toen de Amerikaanse coureur John Green hem kocht was het bijna een wrak, maar gelukkig is hij nu gereed en gerestaureerd door zeer getalenteerde experts.

Barquette Ferry Renault : links op de Mont Ventoux klimrace. Rechts, op de "Coupes de l'âge d'or" te Montlhéry. De frontpartij lijkt heel veel op de PMS



De beroemde Stanguellini's, aangedreven door gemodificeerde Fiat-motoren behoren tot de meest gewaardeerde Italiaanse klassieke racewagens; net zoals de PMS Panhard Ménissier, waren de Stanguellini-auto's ver uitontwikkelde racewagens op basis van (de onderdelen van) productie-auto's. Ze zijn heel licht, en lijken veel op de PMS, vooral de kleine achterminnen, die de indruk wekken dat Ménissier de Stanguelline goed bestudeerd heeft. Het feit dat Paul Ménissier een Alfa Romeo motor in the PMS gemonteerd heeft geeft verder voeding aan de veronderstelling dat Ménissier zijn inspiratie vond in Italiaanse racewagens.



Stanguellini 750 Roadster.



Stanguellini-wagen (rechts) eindigt als 20e overall in de 24 heures du Mans 1957 (Sigrand et Nicol).



Il Signore Stanguellini was een van de meestbelovende racewagenontwerpers in de 50er jaren. Waarschijnlijk inspireerde hij Ménissier.

Deze PMS (Paul Ménissier Spéciale) is een fascinerende auto, klaar voor een relatief eenvoudige, betaalbare en leuke restauratie, en wordt “dans son jus” aangeboden voor 35.000 €.



Zijdelings zij opgemerkt dat de Panhard Dyna X84 sport, waarvan de PMS het chassis (gemodificeerd) gebruikt, deelnam aan de 24 heures van le Mans begin jaren 50. Zeer gestroomlijnde barquettes van Panhard & Levassor namen deel aan de 24 heures van le Mans in 1953 (zie foto hieronder). Een Panhard Dyna X eindigde op een zeer eervolle 12^e plaats in het algemeen klassement van 1952.



Dat is nog eens wat anders dan een kleine annonce, nietwaar. Ik kan de site van harte aanbevelen. Op dit moment staat de PMS er nog steeds op, maar er is nog veel meer moois te zien.

Vertaling en bewerking: Henk Ottevangers



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 auto 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 tarieven en tegen een prettige premie. De eerste tarieven door een beëdigd classic car taxateur kan zelfs **gratis** zijn. Informeer u eens vrijblijvend of beter nog: **stuur de bon in**, dan sturen wij u een offerte.

Van onschatbare waarde?

coupon

JA ik wil meer weten over uw klassieker verzekering en taxaties

☐ Stuur mij een offerte voor mijn klassieker

Merk en type: _____

Bouwjaar: _____ Geschatte kilometrage: _____

Geschatte waarde of taxatiewaarde: _____ €

☐ Belt u mij voor nadere informatie

Naam: _____

Adres: _____

Postcode: _____

Woonplaats: _____

Tel. privé: _____ Tel. zaak: _____

Beroep: _____

U kunt de bon in een ongefrankeerde envelop sturen aan:

KUIPER VERZEKERINGEN
ANTWOORDNUMMER 51 8440 VB HEERENVEEN

Verzekerd volgens **FEHAC** normen

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 www.kuiperverzekeringen.nl

niva lid • lid NVGA



TNT Post
Port betaald

Indien onbestelbaar retour: Oosterveen 421, 1444 XP PURMEREND



It Bútlán 11^a
8621 DV Heeg
Tel: 06 - 22 876 142

info@tonn.nl

tonn verlichting 

www.tonn.nl