

PANHARD AUTOMOBIELCLUB NEDERLAND

PANHARD
K O E R I E R

Nº 172 J^r 44, 1*9*2012



- Lieve Kleine
- Strip
- TnT2
- 100 jaar
- En nog veel meer ...

A Modern Couple, a New Way of Life,

DYNA PANHARD

Colofon

**Panhard Automobiëclub
Nederland
Lid van: Fédération des Clubs
Panhards & Levassor
en de FEHAC.**

www.panhardclub.nl

CONTRIBUTIE:

€ 48,50 p.jaar

+ € 15,00 inschrijfgeld.

Bank: RABO 15.77.52.488

NL93RABO 015.77.52.488

RABONL2U

**Lidmaatschap opzeggen vóór
1 december bij de secretaris**

VOORZITTER:

**Peter Drijver
Assendelftstraat 11
2512 VS Den Haag
T. 070-3894382**

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)
kdeeww@hetnet.nl**

PANHARD KOERIER:

**Uitgave van
Panhards Automob.Club.NL
HOOFDREDACTIE:
Frans van Thor(Bestuurslid)
hoofdredacteur@panhardclub.nl**

REDACTIELEDEN:

**Henk Ottevangers.
Frank van Nieuwkerk,
Jaap Margry,
Boyo Teulings,
redactie@panhardclub.nl
ADVERTENTIE'S
Via de hoofdredactie.
DRUK: editoo Arnhem**

Présidentiel

Volgend jaar is het 45 jaar geleden dat gezins--vaders-met-Panhards briefjes onder de ruiten--wissers van andere Panhard-bezitters deden: stel de onderdelenvoorziening van ons merk veilig en wordt lid van de *Société de Panhard PaysBas*.

Daarmee zijn wij allemaal lid van de oudste Panhard-club en dat feestje gaan we volgend jaar in Almen vieren. Dat ligt bij Zutphen en reserveer het hele pinksterweekend maar.

We nodigen op ons feestje buitenlandse Panhard-rijders uit en *en passant* zetten we bezitters van bijzondere Panhards in het zonnetje.

En andere dingen gaan we op ons partijtje ook doen: voordrachten over technische onderwerpen door specialisten uit verschillende landen en een evenement in een stad waar we ons presenteren. Maar we zetten ook toertochtjes uit langs dorpen, kastelen, rivieren en regelen lunches met een omgevingsbonus!

In Speyer hebben we met gepaste trots het team gepresenteerd dat dit met het bestuur gaat



organiseren: Joost van Noorden, Peter Breed en Frans Post*). Elk idee, elke suggestie kan je bij hen kwijt! Weet dat we erop rekenen jullie allemaal te zien met pinksteren 2013 met al jullie partners en prachtauto's!

peter drijver

*) via joostvannoorden@kpnmail.nl



Van de Redactie

Op de Olympische Spelen hebben we het weer kunnen zien: een ploeg die gelooft in zichzelf kan ver komen.

Voor de redactie van de Panhard-Koerier geldt dit onverkort. Met vereende krachten hebben we weer een blad bijeen geharkt waar we trots op kunnen zijn. Nu jullie nog, lieve medeleden van die prachclub PAN. Enkele hebben al het goede voorbeeld gegeven door stukken naar de redactie te sturen, maar er kan altijd meer bij. Blijf ze dus inzenden, die verslagen van je restauraties, die leuke

verhalen over Panhard die je bent tegengekomen, die familiale belevenissen waar je Panhard een rol in speelt.

In het voorliggende nummer is, zoals de voorpagina al enigzins aangaf, veel aandacht besteed aan de DynaX, die dit jaar zijn AOW heeft gehaald (weliswaar al in najaar 1946 gepresenteerd, maar pas in 1947 echt op de markt gekomen). Boyo en Henk hebben daarvoor op Franse bronnen vertrouwd, maar Frank is het niet met alles eens. Enfin, je leest het wel. Dat er maar een fraaie polemiek uit moge voortkomen. Een redactie kent niets heerlijkers.

Henk Ottevangers

AGENDA

**** 9 september 2012**

Najaarsrit Panhardclub

Duo Frank & Freek in Groningen

**** 15/16 september 2012**

Classic Show Venray-Ysselsteyn

www.classicshowysselsteyn.weblink.nl

****23 september 2012**

10e Antwerpenrit

Met motards door Antwerpen

**** 30 september 2012**

Nationaal Oldtimerfestival Zandvoort

www.nationaaloldtimerfestival.nl

**** 30 september 2012**

Midland Classic Show Almere

www.vriendenkring-klassiekers.nl

**** 18 november 2012**

Laatste praatavond van het jaar

Joannes Collette vertelt

INHOUD

Van de Voorzitter	2
Van de Redactie	2
Agenda / Inhoud	2
RIP 2012	3-5
9 september	5
Une Famille	6,7
Restauratie Z-pickup	8
Mijn verhaal deel 3	9,10
Spectaculaire schuurvondst	10
Terug naar de toekomst deel 2	11,12
Strip	13
Lieve kleine	14-18
Verleidelijk	19,20
Bruiloft in Valencia	21,22

RIP 2012: Speyer

De Duitse Panhard-club heeft ooit het initiatief genomen jaarlijks een internationale Panhard-bijeenkomst te organiseren. Sindsdien is elk jaar –uitgezonderd 2011– een gezamenlijk weekend georganiseerd door één van onze zuster-verenigingen. En hoewel de Duitse club niet bijzonder groot is en de clubleden ver van elkaar af wonen, hebben ze deze Pinksteren een uitstekend én fantastisch leuk weekend georganiseerd.

Vanuit Nederland is Speyer niet ver weg –het ligt vlakbij Mannheim. We hadden even voor Bonn afgesproken in Erftstadt met Henk Freie (zwarte PL17), Frans en Ada van Thor (rode 17), Rob en Corrie van der Rol (rode PL17), Peter, Jolanda en Kay Breed (CXTekkel met rood-zwarte Dyna X) en ondergetekenden (prune 24BT). Het weer was prachtig en in Speyer ontmoetten we Wim en Mija Boers (Dyna Spéciale Barquette), Frans en Alie Post (zilveren Dyna X cabrio), Co Giezen (CD) en John Hassebroek (CD). Al met al een gezellige afvaardiging met een mooie rij auto's.



Lunch-chalet

Het evenement was georganiseerd in Speyer dat beschikt over een transport- en techniek museum op een voormalig vliegveld. En tegen de achtergrond van treinen, Jumbo-jets, de Russische 'Buran' en een onderzeëer stelden we onze auto's op naast hotel en kampeerterreintje. Het programma was even eenvoudig als



Kampeerterrein



3 soorten modern transport bij elkaar

sympathiek: vrijdagavond eten op een terras, zaterdag een rondrit, zondag onderdelenmarkt, presentaties, museum-bezoek en natuurlijk het gala-diner met speeches.

Het is leuk om bij internationale bijeenkomsten als deze elkaar weer

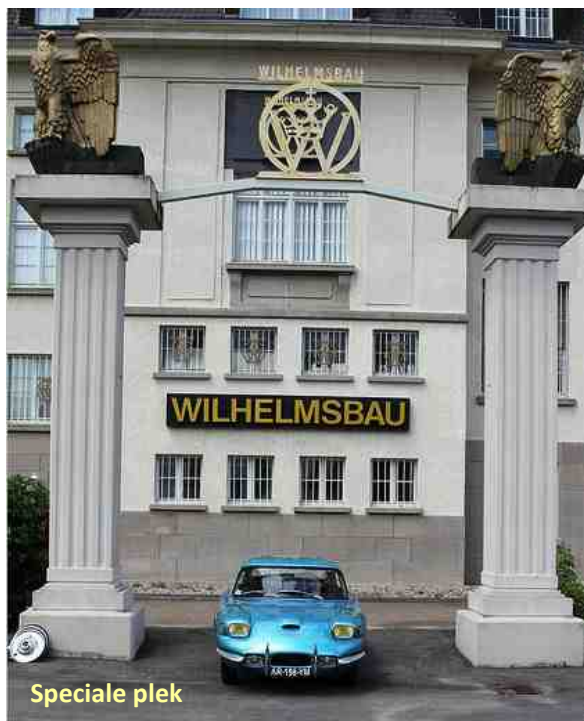


Verbetering

te zien, bij te praten over auto's of om gezamenlijk nieuwe auto's te bewonderen.

Tja, en ook gesleuteld moet er worden omdat er altijd wel tegenslag is of juist iets te verbeteren.

Bij de aanwezige auto's stond een gloednieuw getransformeerde 24C cabriolet bijvoorbeeld en 'onze' CD van John natuurlijk. Juist omdat het de 50e verjaardag van de Panhard CD was, werd hiervoor een speciale plek ingeruimd. Op zaterdag was er een rit uitgezet die ons voerde langs de schitterende bergen en dalen van een wijnstreek



Speciale plek



Gaat het?



Lunchmandje

die wel het 'Toscane van Duitsland' wordt genoemd. Fraaie stadjes en dorpen wisselden elkaar af in een prachtig landschap met als tussenstop een chalet voor de lunch.



Met zijn allen naast museum en hotel

Bij de onderdelenmarkt waren vooral de ruime stands van Alain Luffenburger en Joël Brunel een trekpleister. Nieuwtje was

De meester vertelt



was een ring met een gebogen profiel die de turbine-opening aëro dynamisch zou verbeteren.

Bij de presentaties –een nieuw onderdeel van deze bijeenkomsten– was het het eerste gezamenlijke optreden van Peter Breed en Jean Claude Guny dat veel kennis overdroeg over krukassen, oliepompen en de revisie-perikelen die daaraan vast zitten. Dit optreden was voor hen zichtbaar wennen –maar de aanwezigen hebben er heel veel van opgestoken.



Aerodynamicaverbeteraar



Galadiner

In 2010 hebben we in Finland met Raimund, Christoph en anderen van de Duitse club gesproken over wat je zou kunnen verwachten van een internationale Panhard bijeenkomsten. Veel van die ideeën zagen we wonderwel terug in Speyer. Daar gaan we volgend jaar in Almen mee door. Reserveer 17-19 mei 2013 alvast in je agenda!

foto's: Peter Drijver, Mieke Bosse

peter drijver

Bij het gala-diner heb ik het team voorgesteld dat in 2013 de Internationale Panhard Bijeenkomst in Almen gaat organiseren: Joost, Peter en Frans. We hebben van scheidend voorzitter Florian Gantner de bokaal overhandigd gekregen en met onze aankondigings-poster op de CD van Christoph tentoongesteld. Ik maakte wel de beginnersfout om na het Frans niet alles nog eens te herhalen in Engels, Duits en Nederlands. Volgende keer beter!



Bokaal op CD-tafel met poster

UITNODIGING PAN NAJAARSRIT 9 - 9 - 2012

Op 9 september is er weer een mooie en afwisselende najaarsrit in het mooie Groningen. Het wordt een rit van ongeveer 60 kilometer, met onderweg regelmatig stops zodat we ook voldoende tijd hebben om bij te praten.

Begin en eindpunt zijn beide bij de Fraeylemaborg in Slochteren, zodat mensen die dit willen bij elkaar kunnen instappen en met elkaar kunnen meerijden.

Fraeylemaborg,
Hoofdweg 30
9621 AL Slochteren

We hebben toestemming om de auto's op het voerterrein van de borg te parkeren. Dus de parkeerplaats kun je links laten liggen. We worden ontvangen met koffie/thee en gebak, daarna volgt er een rondleiding door de borg.

Hierna gaan we rijden door het mooie landschap, onderweg is er veel te zien onder andere een middeleeuwse kerk, en brengen we een bezoek aan het SAAB museum in Overschild,

Harm van der Laan heeft dit museum opgericht. Hij heeft vroeger geracet met SAAB en is SAAB dealer. We krijgen van hem een rondleiding, en ook is er koffie met wat erbij.

Hierna vervolgen wij de rit naar Woltersum, een typisch Gronings dorpje, waar we een nog werkende Houtzaagmolen gaan bezichtigen.



Fraeylemaborg te Slochteren

Ook hier weer voor wie wil koffie met wat erbij en kunnen we bij mooi weer lekker buiten zitten.

Daarna rijden we weer terug naar de Borg, maar eerst maken we een korte wandeling over het terrein van het voormalig Klooster Bloemhof bij Wittewierum.

Terug op de borg is er voor wie wil een drie gangen diner of bij mooi weer en voldoende belangstelling een barbecue, alles ook vegetarisch voor degenen die geen vlees en vis eten. Dit kost € 25 per persoon. (Van tevoren bij Frank opgeven!)

Iedereen bij wie we die dag langskomen, wil graag weten met hoeveel we zijn. Daarom het dringende verzoek tijdig je deelname door te geven aan Frank. We hopen jullie op 9 september te kunnen begroeten,

Tot ziens,

Frank van Nieuwkerk, 06-11265219
f.van.nieuwkerk@hetnet.nl
Freek Sollie

Dit boekje is
getekend en
geschreven door
Martina Blériot
Het werd op 26
september 1991
gedrukt bij Adrien
Maeght, Parijs



René Panhard aan het stuur (volant) van zijn auto met volantjes (sierstroken).
Feitelijk werd deze stuurinrichting met een helmstok <<koeiestaart>> genoemd

René Panhard au « volant » de sa « voiture à volants ».
En fait, cette direction par barre portait le nom de
« QUEUE de VACHE »



Alors René et Emile se disent :
« on y va ! ». Quelle audace... Pour la première fois au monde
une série de voitures est lancée. Jusque là on n'avait construit
que des prototypes. René s'occupe du côté commercial et Emile
du côté technique. Le deuxième exemplaire de cette première série
de 30 est vendu à l'abbé Gavois qui l'utilise pendant 40 ans,
avec quand - même deux révisions !

En dus zeiden René en Emile tegen elkaar: "we gaan ervoor!". Gedurfd hoor.....
Er wordt een serie voertuigen geproduceerd, wat een wereldprimeur betekent.. Tot op dat
moment werden alleen nog maar prototypes in elkaar gezet. René houdt zich bezig met de
verkoopkant, en Emile met de technische kant. Het tweede exemplaar van deze serie van 30
wordt door abbé Gavois gekocht die er 40 jaar mee blijft rijden, met slechts twee revisies!

In het voorjaar van 1893 worden Hippolyte Panhard, zoon van René, en zijn oom Georges Méric de eerste autotoeristen uit de geschiedenis wanneer ze in een week tijd Parijs met Nice verbinden.. Over deze heldendaad <<van een Panhard op een Panhard>> schrijft Hippolyte aan zijn ouders: <<wanneer we door de dorpen rijden rennen jongetjes, honden, katten en kippen achter ons aan, elk met het hem eigen geschreeuw. Het is een verschrikkelijke herrie.....

In Nice heeft oom Georges gesalueerd voor de portier van het Négresco, omdat hij dacht dat het de Tsaar was, die wij onze auto moesten demonstreren. Gelukkig was de auto echt sterk, want hij (de Tsaar) woog 130 kg....!>>

Au printemps 1893, Hippolyte Panhard, fils de René, et son oncle Georges Méric deviennent les premiers touristes automobiles de l'histoire, reliant Paris à Nice en une semaine. De cet exploit « d'un Panhard sur une Panhard » Hippolyte écrit à ses parents :

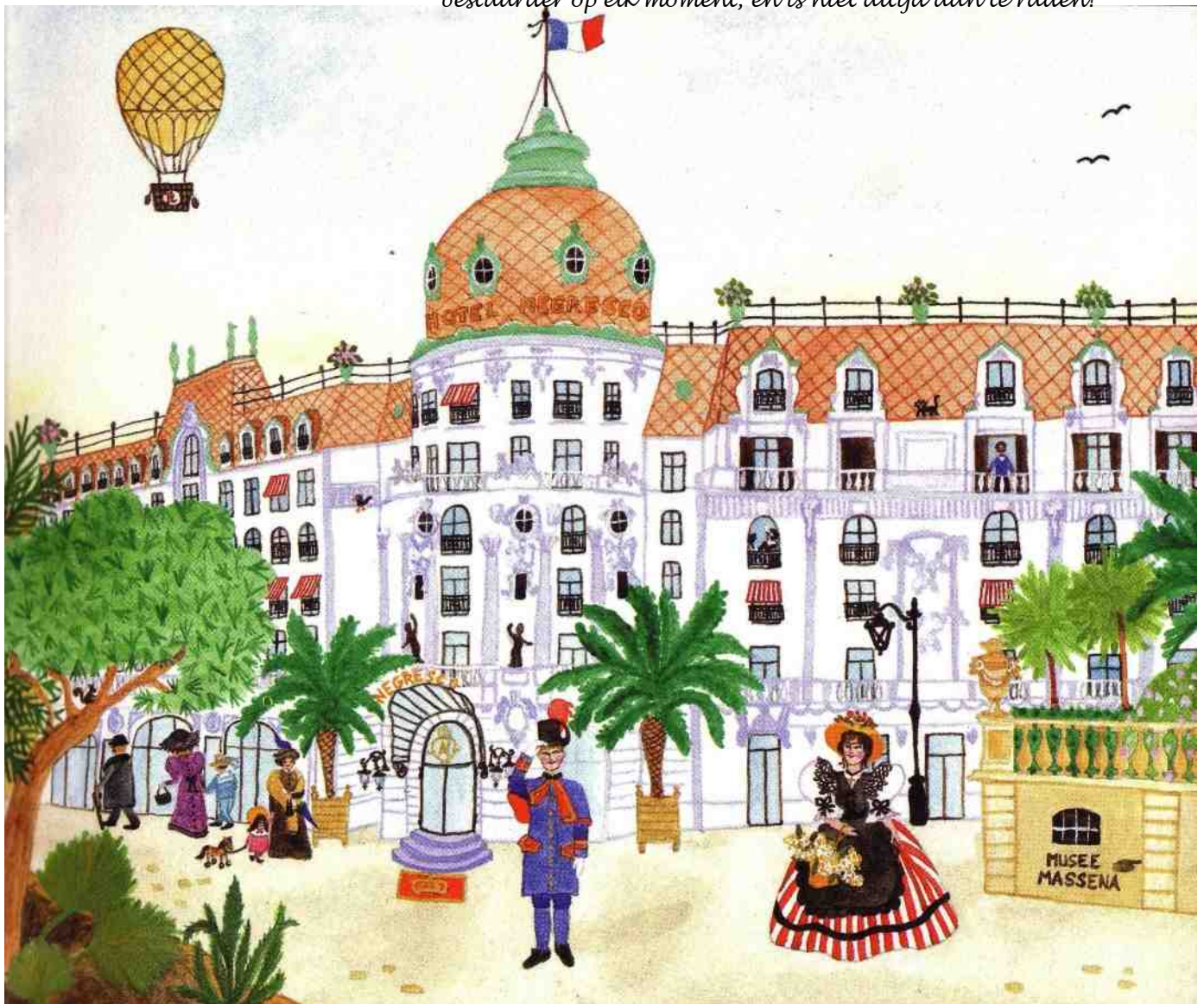
« en traversant les villages, les gamins, les chiens, les chats et les volailles courent après nous en poussant chacun leurs cris particuliers. C'est un vacarme épouvantable...

A Nice, l'oncle Georges a salué le portier du Négresco, en le prenant pour le tsar, auquel nous devions montrer la voiture. Heureusement qu'elle était vraiment solide, parce qu'il pesait 130 kg... ! ».

Bien sûr, ils distribuent des prospectus publicitaires qui vantent : - le fonctionnement du moteur sans dégagement d'odeur ni de fumée...
- la consommation : 1 1/4 l par heure
- les trois vitesses : une petite, une moyenne et une grande : mais attention... la grande vitesse (17 km/h) exige de la part du conducteur une concentration de tous les instants et n'est pas toujours à conseiller !

Uiteraard delen ze reclamefolders uit die het volgende aanprezen:

- een motor die werkt zonder uitstoot van stank of rook
- een verbruik van 1 1/4 liter per uur
- drie snelheden: laag, midden en hoog. Maar pas op, de hoge snelheid (17 km/u) vereist de opperste concentratie van de bestuurder op elk moment, en is niet altijd aan te raden!



RESTAURATIE VAN EEN Z-PICKUP

Voor een Panhardist is wonen in Frankrijk natuurlijk het Walhalla. Zoals ik ooit eens in een oudere koerier heb vermeld had ik op een zeker moment mijn verzameling Panhard's van de hand gedaan om weer een huis in Nederland te kunnen kopen, omdat dat de beste keuze was voor de opleiding van onze zoon; tant pis, voor je kinderen wil je immers het beste. Dus daar gingen 2 Junior's en een X break...



Niet alledaags tafereel

Na een geslaagde aankoop van een (nieuw) huis in NL en een winter bijkomen van alle gebeurtenissen stak het virus op een zeker moment weer de kop op. Op Leboncoin stond een Z berline uit '58 (ijzerr, zal wel een Z 12 zijn) aangeboden, voor een klein bedrag, altijd interessant, dus ik gauw er heen; het was niet ver. Aldaar trof ik een tafereel aan wat volgens velen uit de club niet onallegaars is onder Franse liefhebbers. De man had bijna alle naoorlogse modellen. Z'n Junior, ook een gele, net als die van mij vroeger, was bijna klaar.



Perfect gerestaureerd

Verder had hij een stuk of 5 rijdbare exemplaren (PL 17, Dyna Z en enkele X-jes) Op restauratie wachtten nog een PL 17 break (had ie er 2 van), een PTT Post PL 17 Fourgon, een Dyna X cabrio (die lag ergens in onderdelen), een BT waarvan de caisse al geheel gerestaureerd was; kortom: het valt best



Hard en redelijk gaaf

nog mee met onze verzamelingen toch!! En niet te vergeten een perfect gerestaureerde Z pick upEnfin, de Z was ok, hard en redelijk gaaf, weliswaar geen motor of bak maar die had ik nog wel, Z met een hefruck op mijn Iveco vrachtwagentje geladen en thuis gelost, hêhê, het nieuwe begin was er weer er stond weer een Panhard in de schuur.

Enige tijd later bood een Fransman ook via Leboncoin uit de buurt van Arras 3 wrakken aan waaronder de restanten van een Z pick up.



Restanten Z-pickup

Zo besloot ik op en van mijn ritjes van huis (NL) naar werk (Fr.) langs te gaan om de aangeboden wagens te bekijken. Geboren optimist die ik toch wel ben zag gelijk mogelijkheden, uw als kijker waarschijnlijk niet (zie foto), Naar bleek was de schoonvader oudijzer handelaar geweest en had na WO 2 heel, heel veel oud ijzer opgeslagen in diverse schuren, beginnende bij een aantal Panhards. Hij was er van overtuigd dat er een Wo 3 aankwam en er dus een gebrek aan ijzer zou ontstaan. Helaas voor hem en gelukkig voor ons heeft zich dat nog niet voorgedaan, maar ala, de schuur was inmiddels redelijk leeg, het schroot was verkocht en daar stond een wrak van een Dyna Z met een behoorlijk gave laadbak. De rest was blijkbaar ooit gescalpeerd; waarom? wist de man niet!



Losgesneden Berline

Na veel gezwoeg en wielen demonteren om op te pompen bij het benzine station lukte het ons toch de Pick up op de Iveco te laden. Hij , Gerard, beaamde nog dat we beiden uit dezelfde categorie waren: beide fatalist ; die neemt immers het leven zoals het komt... Nadat ik vertrokken was belde ik met mijn vrouw: mission accomplished, maar nu z.s.m een hotel om uit te rusten! Zo gezegd zo gedaan.

Er groeide een plan. Met behulp van foto materiaal ontdekte ik dat de toenmalige Pick up's werden gebouwd op basis van een afgezaagde Berline, zie de foto's in de boeken van

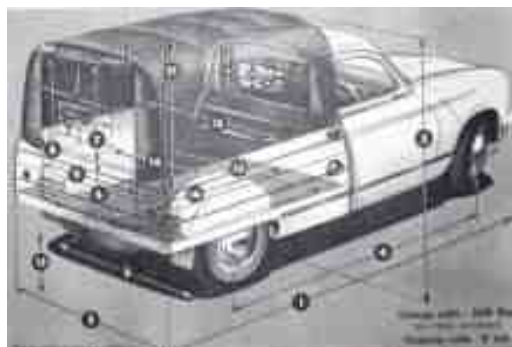
Bernard Vermeulen. Enige maanden en veel gedemonteerd later is er een nieuwe Pick up in opbouw, de achteras is los gesneden net naast de langsliggers en door een bevriende vakman lasser perfect weer op z'n plaats gelast.

Wordt vervolgd.....

P s, de Complete Z pick up is niet de mijne maar een broertje, dit ter illustratie net als de tekening

Salut mes Panhardistes,

Jaco



broertje

Mijn verhaal over een 24 CT Deel 3

(vervolg van Koerier 171)

Teruggekeerd ben ik op zoek gegaan. Een borgring van rond veerijzer met een uitwendige diameter van 36mm en een draaddikte van 3,5 mm. Alles afgezocht via internet en via een remmenrevisiebedrijf. Niets gevonden. Ik schakel een vriend in met een technisch bedrijf en hij is vol goede hoop. Maar uiteindelijk vindt hij de juiste maten ook niet. Mijn "carrossier" weet ook geen raad te geven. Mijn vriend besluit zelf een dergelijke ring te maken en daar is nu het wachten op.....

(Door een stom toeval loop ik later in een "Winkel van Sinkel" tegen een borgpen aan die in de landbouw gebruikt wordt om machines die aan de trekker gehangen worden te "zekeren". Deze borgpen heeft een veerring die omgeklapt kan worden om de borgpen zelf op zijn plaats te houden. Deze veerring is weliswaar in diameter te groot, maar de dikte van het materiaal is precies wat ik zoek.

De ring gedemonteerd, passend gemaakt en gemonteerd. Blijkt exact te voldoen.)

Omdat de remmen niet gereed gemaakt kunnen worden, begin ik maar aan de stoelen. De problemen daarbij zijn een aantal gesprongen veren (het vrijgezellenleven van de vorige eigenaar, vermoed ik), en een deel van het schuim onder de bekleding dat vergaan blijkt te zijn, althans voor zover ik dat aan de onderkant kan zien. Ik besluit rigoureuus de bekleding, die nog in redelijke staat is, te verwijderen in de hoop deze later weer te kunnen monteren. Aan de onderkant van de bekleding (onder het zitvlak) blijkt een stalen draad te zitten die in de bekleding is mee gestikt. Deze dient ter accentuering van de naad van het geperforeerde deel van de bekleding met het niet geperforeerde deel. Deze draad (met de bekleding) is met ijzerdraadjes bevestigd aan de veren van de stoel en trekt deze naad aan. Het stiksel en de stof waarmee deze draad aan de bekleding vastzit is dermate vergaan dat het spontaan loslaat. Hoe ik deze weer zal bevestigen weet ik nog niet, maar dat lijkt mij geen punt te zijn.

Het schuim direct onder de bekleding is niet echt vergaan en lijkt nog bruikbaar. Anders is het gesteld met de onderzijde waar de veren en het beschermende jute zitten.

Het geheel overziende denk ik dat ik de gesprongen veren niet ga vervangen. Ik zal een geperforeerde metalen plaat aanbrengen op het frame onder de stoel en de ruimte daarboven opvullen met een hardere schuimsoort. Daardoor wordt de stoel wat harder en het doorzakken ook minder.

De rugleuning is geen probleem en behoeft geen verdere aandacht.

De bestuursstoel zal ik ook terughalen van de bekleder. Deze stoel is natuurlijk in een slechtere staat, maar de zitting kan op de zelfde manier gerepareerd worden als de bijrijdersstoel. Alleen de rugleuning is slecht: er steken op schouderhoogte twee stalen ijzers door de bekleding naar buiten.

Hier moet ik de bekleding verwijderen en zien wat de oorzaak is. Maar dat voor later.

Vervolgens de raamlopen bekeken en de oude uit de portieren verwijderd. De klemmen waarmee deze in de sponning zitten zijn grotendeels nog enigszins bruikbaar denk ik.

Intussen is de montage van deze klemmen toch een probleem: de meeste klipjes breken bij het terugbuigen af.

Ik stel mijzelf gerust met de wetenschap dat er op het ogenblik zeer goede lijmsorten zijn die de raamlopen kunnen fixeren. Ik heb dit nu bij een gedeelte geprobeerd en weet nog niet of het zal houden, maar het ziet er al wel goed uit.

Het vervangen van de busjes in de bladveren (voor de ophanging van de voorwielen) is zonder een pers wel even nadenken. De hulp van een goede bankschroef bewijst hier zijn diensten: veer in de bankschroef, waarbij het nieuwe busje exact geplaatst is op het oude. Aan de andere kant een stukje holle pijp met een lengte van het busje, maar met een grotere diameter. Dus in de bankschroef, in volgorde: pijpje, bladveer en nieuwe busje. En dan voorzichtig de bankschroef aandraaien. Het nieuwe busje drukt zo het oude eruit en zit vervolgens op de juiste plaats. Ik sta weer versteld van het gemak waarmee dit ging (maar eerst lang nadenken!)

Intussen ga ik aan de slag met de assemblage van de voorwielen (los van de carrosserie).

Luchtvanger, remklauwhouders, remklauwen, remblokken, verbindende nieuwe remleiding tussen de beide remklauwen etc. Het valt wederom niet tegen al heb ik met de volgorde van de onderdelen de eerste keer wel enige problemen. Maar als alles tevoren goed schoon, ingevet en soepel gemaakt is, is het geen probleem om de delen een paar keer uit elkaar te halen. Ook de nieuwe flexibele remleiding al gemonteerd. Ik denk dat ik het remsysteem zoals dat nu gemonteerd is al vast vul met remolie en afdicht. Dat zal wel wat werk schelen bij het vullen en verder ontlichten, denk ik.

Het gaat lekker en ik doe hetzelfde met het andere voorwiel.



Nu ik eenmaal de smaak te pakken heb zal ik gelijk de achteras ter hand nemen en de wielen vóór gemonteerd aan de as bevestigen. Dan kunnen we later de as in zijn geheel met wielen aan de carrosserie hangen.

Het eerste probleem is de bevestiging aan de as zelf. Het lager dat uit het wiel steekt moet in de betreffende behuizing van de as. Als je dan een heel eind op weg bent, stel je vast dat twee van de vier draadeinden waarmee het geheel vastgezet moet worden niet voldoende naar buiten steken om een moer op te zetten. Ik heb weer eens niet goed gekeken en zie dat de het zootje verkeerd in de behuizing ziet (moet 180 graden gedraaid worden).

Als ik dan alles weer moeizaam gedemonteerd en gemonteerd heb, en ik nogal trots de gehele as in ogenschouw neem, zie ik dat mijn

voornemen om de as later in zijn geheel onder de carrosserie te hangen helaas niet kan. Ik heb over het hoofd gezien dat de veerarmen eigenlijk eerst aangebracht moeten worden inclusief het torsieveer gedeelte. Dat blijkt nagenoeg niet uitvoerbaar omdat

je dan de afstelhoogte van carrosserie en veer arm niet kunt bepalen.

Dus alles weer los gemaakt en het maar zo gelaten: je kunt niet alles zo voorbereiden zoals dat in de industrie gaat.

Dan maar verder met de voorbereidingen van de remleidingen. Ik heb de oude nog en probeer de nieuwe exact aan de hand hiervan in de juiste vorm te buigen. Let wel "buigen" en niet "vouwen"

De goede verstaander begrijpt natuurlijk dat ik eerst een paar "vouw" ervaringen achter de rug heb voordat ik in de gaten heb hoe je dit materiaal moet buigen. Maar hiervoor bestaan ook hulpmiddelen die bij het setje zitten dat ik besteld heb om de flenzen aan de remleidingen te fabriceren. (Waarom toch steeds doen en niet ergens vragen!!)

De plaatjes waarmee de sierlijst van de kofferklep en de deuren vastzit zijn allemaal vergaan en deze zal ik moeten vervangen. Joel Brunel heeft ze niet dus moeten we deze zelf verzinnen. Met een ijzerschaar uit een ijzeren plaat een paar kleine plaatjes geknipt een gat erin geboord daardoorheen een boutje met een grote platte "kop". De kop laten vastlassen op het plaatje en de vervanging is gereed. Ik moet er wel op letten bij de montage later alles goed in te vetten! Ik denk er ook aan om de strips aan de achterkant, waarmee ze tegen het plaatwerk aan zitten, te voorzien van een tape (isolatieband is denk ik bruikbaar) om te voorkomen dat de strip tegen het nieuwe lakwerk kan schuren.



Inmiddels ben ik gevorderd met de remleidingen. De leiding voor de voorwielen (verbinding tussen de beide remklauwen) is lastig te buigen, met name het stuk dat aan de flexibele remleiding bevestigd gaat worden. Na een keer mis gekleund te hebben (vouw in de leiding) lukt het dan. Felzen en monteren. Het aandraaien van de leidinghouder in de remklauw gaat zo stroef dat ik hem er weer uit haal. Wat blijkt? Ik heb de bout onbewust onder een geringe afwijkingshoek proberen te plaatsen. Gevolg: een beschadigde draad. Geen passende tap aanwezig om de draad "op te tappen". Dus op zoek. Het blijkt om een afwijkende maat en draad te gaan. Na veel speurwerk gevonden en de draad weer passend gemaakt.

Ik neem de verkeerde volgorde bij de montage (de bevestiging aan de remklauw eerst en dan het aanschroeven aan de flexibele). Het leidt tot een getordeerde en bijna gevouwen leiding, wanneer je begint met de bevestiging aan de flexibele. Dus eerst aan de flexibele en daarna aan de remklauw. Maar dan wel er mee rekening houden dat de remleiding bij het monteren kan meedraaien: dus een marge aanhouden bij het bepalen van de (uiteindelijke) goede stand. Weer een nieuwe leiding gevormd en dan in de juiste volgorde gemonteerd.

Ook niet vergeten de bout en de felsrand van de remleiding licht in te vetten; dan draait de leiding minder snel mee.

Paul Huijsmans

SPECTACULAIRE SCHUURVONDST

Het juninummer van Classic en Sportscar 2012 bevat enkele kleine, maar daarom niet minder opmerkelijke Panhard-items. Zo verscheen op Wheels Day, gehouden in Aldershot (UK) een hot-rodde PL17 van 1963, uitgerust met een **180 pk Saxo VTS** motor en dito raceophanging. Aangeschaft zonder motor. De prestaties zijn haast onwerkelijk en "the handling is superb", aldus eigenaar Andy Saunders, "it's the perfect wolf in sheep's clothing". Een idee voor de club? Dit alles op blz 13.



Op blz 28 een spectaculaire barn-find in Tampa, USA. Jerry Bensinger ontmoette een professor die naast enkele Jags ook twee Franse auto's achter in de schuur bleek te hebben. DB Le Mans en de HBR5! De



laatste was in 1958 gekocht door de Venozolaan Guido Lollobrigida (neefje van) die daar lokale races mee reed, en later de 4 uur van Sebring, waar een benzinelek een brandje veroorzaakte. De Le Mans heeft de 954 cc 4 bougies motor (Hampe?). Beide moeten helemaal worden gerestaureerd en staan te koop. Liefhebbers bellen 0013307595224 of mailen jbenzr@aol.com.

En tenslotte een plaatje van de Dynamic in het nieuwe automuseum in Malaga op blz



61. Voor de overwinteraars.

Groet Jaap

Naschrift: Jerry Bensinger mailde me onlangs dat de DB en de HBR5 al verkocht zijn.

Terug naar de toekomst deel 2

In de voorgaande editie (zie Koerier nr.....) hebben we kennis gemaakt met een stel “vrienden” van de Panhard Dynavia, ofwel met prototypen van auto's die hun tijd ver vooruit waren, qua techniek, qua vormgeving of qua vul maar in. In dit vervolg zien we nog een stel voorbeelden van de creatieve intelligentie op auto-ontwerpgebied uit de jaren die zo'n 50 jaar achter ons liggen. Sommige concepten hebben het nooit gehaald, andere zijn zelfs nu nog te hypermodern, en er zijn er bij die inmiddels tot uitvoering zijn gekomen.

Niet te diep over nadenken, maar gewoon van mooie plaatjes genieten.

Ze zijn over het algemeen weer afkomstig uit 'l Internaute, maar Wikipedia heeft ook een dikke vinger in de pap, evenals een stel andere websites.



1968:

Een auto die helaas nooit in productie is gekomen is de DAF Siluro.

Hij werd door Giovanni Michelotti ontworpen op basis van een Daf 55 coupé

Hij is één van de eerste auto's met een wigvorm, maar zijn naam betekent torpedo. Deze tweezitter beschikt over een viercilinder 1108 cc Renaultmotor en een variomatic transmissie.

Hij werd in maart 1968 gepresenteerd op de Autosalon van Genève.

Na de dood van Michelotti stond de auto in de tuin van diens zoon weg te rotten. Vervolgens werd hij door een Duitse handelaar opgekocht en aan het DAF-museum doorverkocht, waar hij na een restauratie van enkele jaren nu bewonderd kan worden.

1970 :

Op de Autosalon van Turijn werd deze Lancia Stratos HF Zero, een van de meest markante ontwerpen van Bertone, gepresenteerd. Scherpe vouwen, een lengte van 3,58 m, een hoogte van 84 cm en een tot het uiterste doorgevoerde aerodynamische vormgeving leidden tot een fraai en indrukwekkend geheel. De wagen is tot 2011 in het bezit van Bertone's museum gebleven, en toen verkocht voor € 761.600 (niet voor de verwachte 2,5 miljoen dollar!). Instappen door de voorruit met weglappen van het stuur, zijdelings openende motorkap, geen achterraut; kan het gekker. Maar rijden deed hij wel!

De Lancia Stratos HF die uiteindelijk in productie kwam had met dit ontwerp niet meer zoveel overeenkomsten; hooguit de middenmotor.

© Bertone



1980 :

De Citroën Karin werd op de Salon van Parijs opgevoerd als nieuwe methode om een bestuurder met twee passagiers te vervoeren : bestuurder midvoor, passagiers aan weerskanten wat naar achteren. Behalve hierdoor viel hij natuurlijk ook erg op door zijn piramidale uiterlijk.

Ontwerper Trevor Fiore had, volgens het kwade gerucht, een beetje teveel gedroogde bladeren van de cannabis sativa opgerookt toen hij dit uiterst onpraktische, maar o zo leuke ontwerp het levenslicht deed zien.

Werkelijk rijden heeft het ding nooit gedaan. Daar zou hij een motor voor nodig hebben gehad.

© Citroën

Er was eens een tijd dat de automobiele wereld wilde lijken op de vliegtuigwereld: vliegtuigromp, vleugels, turbines. Vandaar dat onderstaande prototypes alle kenmerken van een vliegtuig vertonen. Maar merkwaardig genoeg heeft deze drang om de auto tot luchtvaartuig te verheffen nooit tot een serieproductie geleid. Als we naar de huidige auto's kijken is er ook weinig meer van deze drang te bespeuren. Een auto is weer gewoon een auto. De carrosserie, het mechaniek en de uitrusting van de auto moge dan sinds zijn ontstaan behoorlijk geëvolueerd zijn, er zitten toch nog steeds wielen onder die, in tegenstelling tot dat vliegtuig, constant gebruikt worden!

1960 :

In dit jaar ontwikkelde Pininfarina voor de zoveelste keer een behoorlijk avant-gardistisch voertuig. Dit kleine auto'tje, ergens halverwege tussen een UFO en een stadsauto in, lijkt regelrecht uit een science-fictionfilm weggelopen te zijn. Met zijn kleine motortje van 1,1 liter en 43 pk kon dit Italiaantje uitstekend meekomen in het moderne verkeer dankzij een Cw- waarde van slechts 0,23 , waar zijn aerodynamisch profiel natuurlijk niet vreemd aan was.

© Pininfarina S.P.A.



1958 :

Dit futuristisch prototype verlegt zijn grenzen wel heel dicht van auto naar vliegtuig. 6,30 meter lang, vleugels, trimvlakken, staart, en in plaats van stuurwiel en pedalen een « joystick » naar luchtvaartmodel. Er ontbrak eigenlijk maar één ding aan deze Firebird III van General Motors : hij vloog niet echt.

© GM Heritage Center



1954 :

In de straten van de Salon van Chicago presenteert Ford deze merkwaardige concept-car. Met zijn spilvorm en stroomlijn is het meer een vliegtuig dan een auto. Deze Ford FX Atmos heeft kennelijk model gestaan voor de auto's uit de tekenfilms van de Jetsons, uit de stal van Hanna-Barbera.

© Ford Motor Company and Wieck Media Services

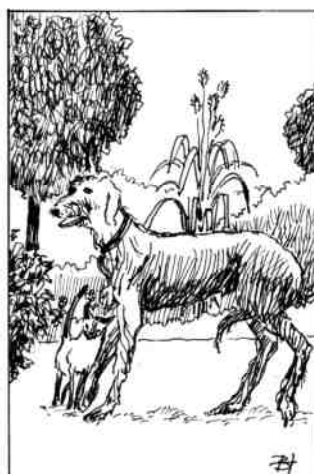


Wordt vervolgd (Henk Ottevangers)

Marc de bourgogne



PETJE-OP DUIKT DOOR EEN RAAM NAARBUITEN- EN BLYFT IN HET GLAS HANGEN OMDAT DE LUKKEN GESLOTEN ZIJN. PETJE-AF KOMT IN EEN SPRINT GROS-CHIEN TEGEN EN KWAKT TEGEN DE MUUR. CLÉMENCE EN DE KINDEREN KOMEN OOK BINNEN, MET EEN HONKBALKNUPPEL- EN DAAR LOPEN ZE PER ONGELUK MET HUN HOOFD TEGENAAN. „GOH, BEZOEK,” ZEGT BERNARD. „KOFFIE OF GENDARMES?,” DOE MAAR ALLEBEI,” ZEGT Z'N ZUS. „OF NEE, LIEVER KOFFIE,” ALS ZE HET ZWAALICHT DE STRAAT IN ZIET KOMEN. (10) CLÉMENCE MOET HEEL HARD LACHEN ALS ZE DE RAVAGE ZIET. IN DE GOOTSTEEN EEN KAPOTTE MOBIEL EN EEN ONDERGELOPEN LAP-TOP. „HEE, M'N DUWJE SLOME LAPTOP- EN HET MOBIELTJE VAN OMA!!! JA, HAD IK KLAARGELEGD OP DE KEUKEN-TAFEL, DIE FOTO'S VAN MARC, IK DACHT STEL HAHHAHA!! ALLEMAAL KOFFIE?”



UITLEG - & VERANTWOORDING. WIE IS WIE?
- Ik werd geïnspireerd door m'n eigen Z12 en Bourgondie
- We hebben sinds 83 vele vakanties doorgebracht in en om Vanchignon. Genoemde plaatsen en wegen kloppen dus.
- Jasmijn is mijn eigenste siamees. Broer Michel & Daf!
- Clémence is de dochter van Yves & Agnès, vrienden uit Vanchignon.
- De hal in Nolay bestaat echt - daarnaast drinken we koffie
- Jasmijn slaapt in het echt ook zo bij mij.
- Rockpot is een mooi neo-goties fantasiechâteau op de resten van een echt kasteel.
- Een blanc-cassis is een scheutje crème de cassis (zwarte bessenlikeur, zeer zoet) vordund met witte bourgogne. Heet ook wel kir - die in de jaren 50 abt, burgemeester van Dijon en te kamerlid was. Als apéritif.
- Met crémant (= bourgond. champagne) heet-ie kir-Royal. Met rode wijn een communard.
- De Renante Goelette is v.h. bedrijf van mijn vrouw.

ALS CLÉMENCE HOORT DAT DE INBREKERS OP VRIJE VOETEN ZIJN GESTELD EN ER NIKS IS GEDAAN MET DE ACHTERVOLGINGSFOTO'S, ONTSTEET ZE IN WOEDE. DE BEUK ERIN! DE KRANT BELEEFTE Gouden tijden met de reconstructie van de dood van haar vader en de geur van doofpottery en protectie tot heden toe. Handklappen vriendjespolitiek - ook vandaag nog te zien: via bouwvergunning en industriële uitbreiding vloegt er geld in de verkiezingskassen. Geld is macht. Een politieke dynastie wankelt. (11) MAAR ER IS WEL WAT VERANDERD. DE POLITIELEIDING WORDT OP NON-AKTIEF GEZET. DE PERS ALS KRITIESE LUIS IN DE PELS - BERNARD KRIJGT POSTUUM EEN HELDENSTATUS EN 'N EREDOCTORAAT. EN ONZE MENSEN IN MONTHÉLIE? DE DYNA DOET DIENST ALS TROUW-AUTO VOOR MARC EN CLÉMENCE - EN JULIE KREEG HET MODISTE CADEAU: BROER MICHEL KWAM AANROEDEN IN EEN 'NIEUWE' DAF 44. EN ONZE DYNA? RYDT NOG VAAK GLIMMIEND VAN TROTS IN HAAR VADERLAND DOOR DE WYNVELDEN, WAAR ZE OOIET EEN JEEP ZOEK REED. TOUT EST BIEN QUI FINIT BIEN. EN ZO HOORT HET OOK. PAK DAAR DE VOIES VERTES PER FIETS - DA'S GENIETEN!!

FIN

In december start een nieuw avontuur van Marc. Het zal in een wat sneller tempo getoond worden, zonder de herhalingen die we in de afgelopen jaren hebben gehanteerd. Want Bojo heeft ook alweer bijna een derde avontuur klaar. Dat krijg je als iemand gepensioneerd raakt!

Lieve kleine

Panhard Dyna X



In de Gazoline no 75, van januari 2002, kwam ik een leuk artikel tegen over het ontstaan en de ontwikkeling van de DynaX. Er staan de bijna maandelijkse verbeteringen in (volgens mij is dat óók een kenmerk van ons merk.....), maar de opmaak van het artikel is nogal rommelig, met tekst die gedeeltelijk in de foto's doorloopt. Dat is dus niet over te nemen (zegt Bojo), maar niet getreurd, uw redactie gaat een experiment aan. Ik probeer de tekst te vertalen (B) en Henk zoekt er de plaatjes bij (ga lekker toch kijken of ik ze uit het oorspronkelijk artikel kan gebruiken; authenticiteit vóór alles, nietwaar – H). Voor het goede doel gaat ons geen zee te hoog!

A vôtre service!

Bojo Ottevangers

GRÉGUERRE TUSSEN AF-G EN DYNA

Het artikel begint met een Frans woordgrapje. Ingenieur Grégoire, die de voorwielaandrijving had “uitgevonden”, maar zowel bij Citroën als Panhard de deur achter zich heeft dichtgesmeten, had blijkbaar een kort lontje. Vandaar bovenstaande titel, die een samentrekking van zijn naam met het woord guerre (oorlog) bevat.

Ach ja, dat proces over de ontwerprechten lag daaraan ten grondslag. Volgens Grégoire had Citroën bij de eerste productie van de Tracta-aandrijfassen de tolerantie dusdanig opgerekt dat ze wel stuk móesten gaan, zodat Citroën met deze stok om de hond te slaan op zoek kon gaan naar een ander merk kruiskoppelingen – om op die manier af te komen van de betaling voor ontwerprechten aan Grégoire.

'l Histoire se répète, zoals we zullen zien!

Tegen het einde van de Tweede Wereldoorlog zet Panhard al zijn kaarten in op kleine auto's. Ze gaat daarbij in zee met het project van Jean-Albert Grégoire (ook wel de "vader van de voorwielaandrijving" genoemd. Voordat hij die in een massaproduct ontwikkelde bij Citroën – de Traction Avant, in 1933 ontworpen, en in 1934 hartstikke prematuur op de markt gegooit – had hij zijn eigen bescheiden merk Tracta, waarmee hij zelfs een keer in de achterhoede meestreed bij de 24 uur van LeMans) en de aluminiumproducent Aluminium Français. Dat levert ook gelijk de naam op van het ontwerpproduct: de AF-G.

Even een tussendoortje. Natuurlijk voelde heel Frankrijk aan dat er na de rokende puinhopen van WO-II het best gestart kon worden met een kleine auto. Immers, fabrieken waren helemaal (Peugeot) of gedeeltelijk (de anderen) in puin gebombardeerd. Door de Duitsers, expres of per ongeluk – want ze verwisselden in de nacht van 26 op 27 augustus 1944 het station van Ivry en de Panhardfabrieken – foutje, bedankt. De geallieerden deden ook hun best om de vermeende vrachtwagenproductie te stoppen, en verder roofden de Duitsers alle machinerie eruit. Tel daarbij op: gestolen voertuigen, kapotte bruggen, fabrieken, spoorwegen, geen productiemiddelen, alles op de bon, en de rekensom is gauw gemaakt.

Het autootje van de AF-G wemelde van de originele oplossingen. Panhard pakt het prototype (nou ja, nog niet echt een hele auto, maar een grondplaat met ophanging, wielen, een motor, motorkap en voorruit, maar zonder koets) met beide handen aan. De ontwerpafdeling gaat er op geheel eigen manier mee om (wat tot een breuk met Grégoire en een gerechtelijk geschil zou leiden) en dat resulteert uiteindelijk in een "dessin tarabiscoté" (opgesmukt) : een autootje met verbazingwekkende prestaties dankzij een krachtige tweecilinder motor en een laag gewicht door de toepassing van aluminium op allerlei gebied. Maar duur, veel te duur (dat stond er vetgedrukt) bij de aankoop.

Noot van de redactie: het AF-G project werd langs alle Franse autofabrieken gestuurd. Citroën is met de eend bezig, dus doet niet mee. Renault is met het viertje-met-de-motor-achterin bezig, en neemt alleen de ster-wielen over. Peugeot heeft geen fabrieken en machines meer. SIMCA (Société Industrielle de Mécaniques et Carrosseries, opgeklommen van landbouwvoertuigenverbeteraar en –reparateur naar producent van FIAT-auto's, onder leiding van Henri Théodore Pigozzi) was fout geweest in de oorlog en deed effe niet mee (maar zou weldra weer terugkomen met haar vooroorlogse SIMCA 5, de Franse pendant van de FIAT Topolino, en de SIMCA 7, die van de Ballilla was afgeleid). Een schreeuwend tekort aan ijzer en een vergissinkje van meneer Pons duwden Panhard als het ware automatisch naar het aluminium.

Na de oorlog moet de Franse industrie opgebouwd worden via vijfjarenplannen. Die eerste heet het plan Pons, naar de mededirecteur van de "Industries Mécaniques et Électriques" van het ministerie van industriële producties, de heer Paul-Marie Pons. Die organiseert dus zowel de productie als de uitrustingsvoorziening van de fabrieken. Alles is op de bon. Ijzer en staal worden toegewezen, maar omdat dat veel toegepast wordt (spoorwegen, bruggen, treinen, schepen skeletbouw) is ook de autoproductie "op rantsoen". Nu is deze meneer Pons wel in gesprek geweest met de Grote Fabrieken, maar hij heeft de kleine, of de luxe markt bedienende, merken overgeslagen, waaronder Panhard. Hij dacht waarschijnlijk dat dat merk geen toekomst meer had, na dat late bombardement-vergissinkje en de misselijkmakende boete van ff 35.780.000 vanwege het zaken doen met de Duitsers (Nou ja! Dat deed iedereen die z'n fabriek en z'n medewerkers wilde behouden. De een wat meer – Louis Renault werd z'n fabrieken afgepakt, en hij overleed na een hardhandige ondervraging, Citroën boycotte waar 't maar kon, en kon lekker niks meer produceren na twee of drie bombardementen – de ander wat minder).

In ieder geval, die Pons plakte SIMCA en Panhard aan elkaar. Panhard mocht gaan bouwen aan de tweedeursversie, en SIMCA moest de vierdeurs gaan maken.

En dan neemt de geschiedenis zijn loop. Pons neemt ontslag op het ministerie en gaat de privé-sector in. Bij SIMCA komt Pigozzi terug uit de internering, smijt het plan Pons in de la van vergeten projecten en ontwikkelt de Aronde, na de "SIMCA huite, SIMCA vite", tot een gigantisch verkoopssucces. Panhard, dat al bezig is het prototype van Grégoire door te ontwikkelen, gaat alleen verder.

Nu had men bij Panhard, dat in de oorlog "onderdook" in Tarbes, onder leiding van Jean Panhard al gewerkt aan een kleine vierzitter met voorwielaandrijving en onafhankelijke voorvering via twee dwarse bladveren die aangedreven werd door een luchtgekoelde boksermotor van 350 cc, voor een groot deel geïnspireerd door de motorfietstechniek, waar ir. Louis Delagarde voor verantwoordelijk was (die overigens ook gewerkt heeft aan de boksermotor van de Eend!). Toen dus in 1943 AF aanklopte met het project AF-G bleken de ideeën van Panhard naadloos

hierbij aan te sluiten. En omdat de anderen er niets in zagen ondertekent Panhard in ruil voor de ontvangst van het prototype op 27 oktober 1943 een contract waarin een aanzienlijke prijsreductie op het dure aluminium en betaling van royalties aan Grégoire geregeld worden. De ingenieurs van Panhard gaan echter op een geheel eigen wijze om met het ontwerp van Grégoire en zoeken voor een groot aantal dingen een eigen oplossing. En zo wordt ontwerp VP2 langzamerhand de Dyna. Die staat uiteindelijk zover af van de AF-G dat er geen sprake meer is van een kopie, waardoor Panhard en Grégoire veroordeeld worden tot een minnelijke schikking (uiteeraard omzeilde Panhard de betaling van royalties aan Grégoire – wat had je dan verwacht?!).

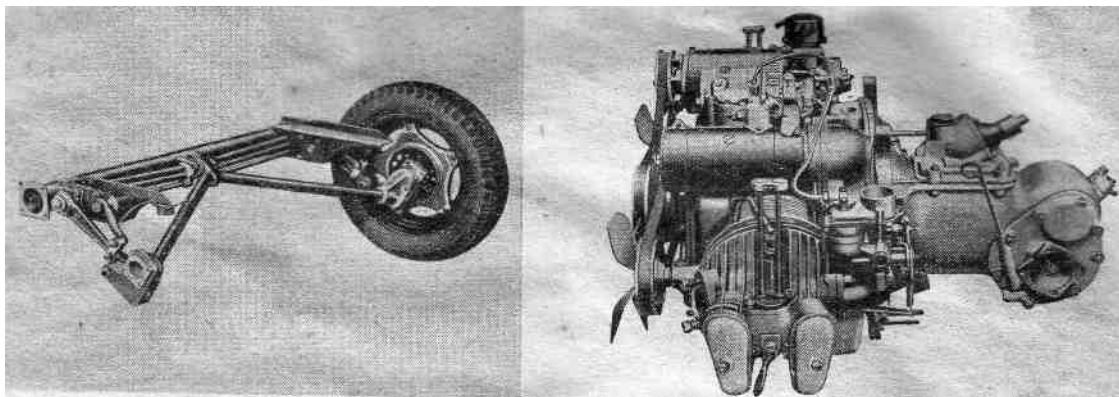
Men heeft er twee volle jaren voor nodig om het autootje te ontwikkelen tot de Dyna X 84 die officieel gepresenteerd wordt op de eerste autosalon na de oorlog, de 33^e, 3 oktober 1946 (noot van de redactie: het boekjaar 1947 begint dus al in '46. Da's leuk, voor alle helderheid...) Overigens betekent vanwege de schaarste, presentatie nog niet productie!



Panhard "La Dyna" in de catalogus van de Salon 1946

1946 -1947

In alle duidelijkheid: er zit nogal wat gelijkenis tussen de AF-G en de Dyna. Dat komt echter doordat de technische keuzes vrijwel identiek zijn en men qua vormgeving en productiewijze terug moet grijpen op wat in die tijd "in de mode" dan wel technisch haalbaar is bij een massaproductie. Vooral ook door de vele

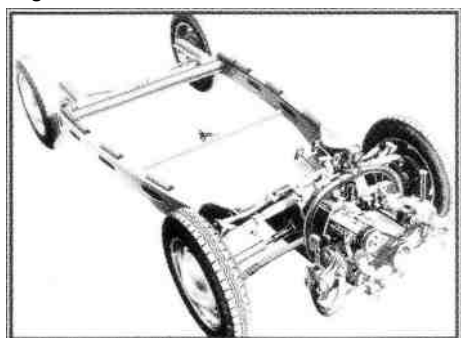


Achterwielophanging en motor in de Saloncataloog 1946



Links: AF-G 1942. Rechts: Dyna, zoals gepresenteerd op de Salon van 1946

toepassingen van aluminium (wat zijn eigen eisen stelt) en de inbreng van carrosseriebouwer FACEL (Forges d'Aluminium du Centre et Loire), in dit geval om de diverse elementen te realiseren en samen te bouwen.



Het chassis bestaat uit een dwars-traverse vóór van alpac die motor, bak, ophanging en besturing draagt, twee ronde stalen langsliggers en achter een dwarsbuis van staal. Men is dus ver verwijderd van het chassis-karkas idee van de AF-G. Het opstaande deel schutbord/voorruit wordt gegoten in een aluminiumlegering A513 door de Montupet-gietereien. Andere delen in lichtgewicht-alliage: bovendeel schutbord, waarop het dashboard steunt, de motorkapscharnieren; de onderkanten van de koets; de wielbakken; de raamomrandingen boven; de onderste delen waarop de deuren scharnieren; het dak; de bodem; de deuren. Op de 560 kg van de hele auto vind je slechts 78 kg plaatwerk, met name de voorspatborden, die te ingewikkeld van vorm zijn voor een alu-verwerking (*sputgietwerk bestond nog niet – BT*)

Het ontwerp van de X, van de hand van Louis Bionnier, was lange tijd mikpunt van spot: veel teveel versiering, wat de bijnaam Louis XV-stijl opleverde. En daaraan moet je onmiddellijk toevoegen dat die vorm nou niet een-twee-drie was te wijzigen, gezien de toepassing van aluminium.

De motor is een bokser-twin, genaamd GM 600. Luchtgekoeld en 610 cc, 22 pk bij 4000 tpm (de motor van Grégoire mat 590 cc en had 17 pk bij 4000 tpm). De Panhardmotor had twee originele kenmerken: de ons bekende rollenlagers op de krukas-drijfstaang verbinding en de klepbediening met torsiestaafveren. Op 13 december 1944 preferert Panhard de Delagardemotor boven die van Grégoire, die met een driftige knal de deur achter zich dichtsmijt. Hoe dat afliep weet u al.

Bij deze motor zitten al Monopole zuigers-met-spleet. De cilinders van Alpax krijgen gietijzeren bussen, en de voeding komt van een Solex carburateur 32 PBIC (32 PBIC, *hé, die zit ook in mijn Traction – BT*), 32 PBI of Zénith 32 IN. (*Overigens reed bijna heel Frankrijk ermee, en vaak is de in- en uitgaande buis bepalend voor welk automerk – BT*). De motor is aan een vierbak gekoppeld, waarbij de vierde een overdrive is die de auto meer snelheid geeft dan de prise directe van de derde versnelling vermog te doen bij hetzelfde toerental van de motor (*een overdrive was in die tijd nog een zeldzaamheid, zeker een geïntegreerde. Extra overdrives achter de normale 3-bak waren er al wel – H -*). De bak wordt bediend door een versnellingspook die uit het dashboard steekt. De auto heeft een gezien zijn vermogen uitzonderlijke snelheid, gepaard aan een verbazingwekkend verbruik: een top van 100 km/u voor minder dan 6 liter per 100 km. De motor onderscheidt zich van de erop volgende types door de toepassing van **twee** ventilatoren: één voor elke cilinder.

Het remsysteem is gemend: vóór hydraulische Lockheed's, en achter zelfstellende Bendix. De besturing is een normaal modern tandheugel-systeem. De wielen zijn van het type "sterwiel" waarbij wiel en velg aan de remtrommel zijn gemonteerd. Dit systeem was weliswaar gepatenteerd door Grégoire, maar werd reeds op de Dynamic gebruikt, en Panhard zou ermee doorgaan tot en met de 24-met-trommelremmen. Binnen heeft het dashboard 3 ronde klokken op het middendeel, een stuur met dubbele spaken, een boven het raam gemonteerde achteruitkijkspiegel, maar nog geen spoortje van iets wat op een verwarming lijkt (*zoals voor de meerderheid van de toenmalige auto's gold, zodat mijn oma wollen ondergoed en sokken voor mijn opa breide, die vanuit zijn functie als uniformmaker door het hele land reed met zijn Traction, op zoek naar klandizie – BT -*)

Serienummers X 84 Type Dyna 100:

299.701 tot 299.878, inbegrepen de prototypes; vervolgens 300.001 tot 304.880

De handrem zit op de vloer.

Aan de buitenkant is dit eerste type te onderscheiden van zijn opvolgers door zijn losse koplampen bovenop de voorspatborden, aan zijn klappijl-richtingaanwijzers achter de achterdeur, onder het parkeerlichtje, en aan zijn gladde bumpers (ook alu) zonder bumperhoorns.

De productie start erg traag: 15 berlines tussen december '46 en mei '47, 22 berlines en 3 bestelwagens tussen augustus en september 1947 (de bestelwagens krijgen de typenaam K166 en K184). Pas daarna geht's los!

1947-1948

Op de Salon van oktober 1947 verschijnen de lange hoge bumperhoornsmet aan de bovenkant twee horizontale buisjes die de beide hoorns verbinden (een soort koeienvanger, maar dan toch meer voor opspringende padden en eekhoorns, want nog steeds van aluminium). De prijs bedraagt nu ff 409.000 – een verschrikkelijke prijs vergeleken met het nieuwe viertje van Renault (ja, die met de motor achterin, en geproduceerd door die firma waarvan de eigenaar plotseling dood in zijn cel was gevonden, waarop de nieuwe Usines Renault Régie Nationale onder staatstoezicht en zeker van ijzer- en staalquota vals kon concurreren. Pons had in zijn plan Pons de firma aan de quai d'Yvri overgeslagen, en dus moest Panhard zijn ijzerquota eerst zelf verdienen) . Dat viertje deed ff 245.000, een Peugeot 203 (die met die bolle rug en Amerikaanse neus) , toch wel heel groot en luxueus voor die tijd, deed ff 303.600, met een 1290 cc motor, en de SIMCA huit deed ff 330.000 !! In haar categorie – als je daar al van mocht spreken – was de Dyna dus de duurste, en in de ogen van het publiek rechtvaardigden de prestaties dat enorme prijsverschil niet. Dat dit te wijten was aan de hoge prijs van aluminium op de wereldmarkt, daaraan had het publiek geen boodschap. In feite start de lopende band pas in december 1947. Er zijn slechts twee autotypen: de 4-deurs berline en de daarvan afgeleide bestelwagen, die eigenlijk alleen voor de export is bedoeld. De besteller wordt uitgekleeft: géén achterbumper, een gladde voorbumper, het enkele achterlicht (*pas in '52 zijn er twee verplicht – BT -*) zit bovenaan, aan het dak, de achterdeur scharniert echt als een deur naar de straat toe, en het stuurwiel is slechts van geveerd staal. Verder evolueren ze met de berline mee. Overigens ziet men in Frankrijk ook veel bestellers rondrijden die verbouwde berlines zijn, in opdracht van zakenlieden of ambachtslieden veranderd.

1949

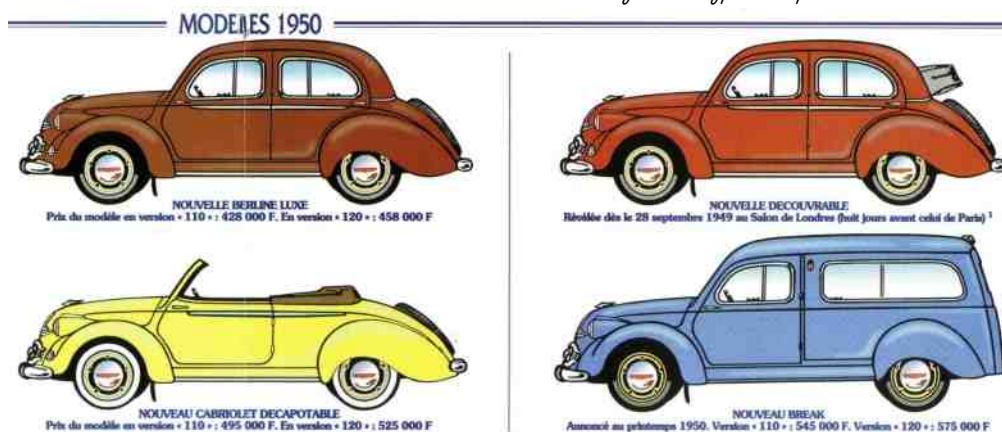
In '49 verschijnen de meer ingebouwde koplampen, d.w.z.net na de Salon van '48 (boekjaar, weet u nog?). Na januari '49 een driespakig stuurwiel, en het hendeltje van de motorkapontsluiting verhuist van midden naar links op het dashboard (ja, het was daar wat vol, met vernellingspook en klokkenwinkel). Na februari '49 zitten er rondom Lockheed-remmen met gelijke maten op, nl. 180 mm, en dus onderling verwisselbaar. Die remmen centreren zich automatisch rond hun as. In diezelfde tijd wordt er slechts één ventilator geplaatst, centraal, aan het einde van de krukas. Na april '49 wordt de rechtsliggende uitlaat naar het midden verplaatst.



Dyna X84 type 100 op Salon 1948

1950

Restyling, en uitbreiding van het gamma, vanaf de **Salon van 1949**. Erbij komen een cabriolet en een soort 2-onder-één-kap, decouvable geheten. De bestellers kunnen door een versterkt chassis voortaan 500 kg aan in plaats van 350 kg. Het meest opvallend is het nieuwe front, bijgenaamd "de turbine". De bumper is zijn koeienvanger kwijt en krijgt daarvoor rondom aluminium botsknobbels. Tegelijk wordt het gestileerde "dyna" naamplaatje verticaal op de neus geplaatst, de deuren krijgen



aluminium strips en op de achterspatborden verschijnen twee clignoteurs met reflector – rem- en achterlicht blijven centraal. Behalve de bestellers; die krijgen in maart 1950 de clignoteurs plus parkeerlicht boven (L+R). De centrale klok krijgt alu-strips als versiering.

De decouvable lijkt als dakvorm erg op de Renaul 4, met zo'n zelfde piepklein raampje achter.

De cabrioproductie start eigenlijk pas vanaf januari 1950 en heet dan X85, een tweedeursversie met maximaal gebruik van verdere vierdurselementen. Leverbaar in 2 kwaliteiten: Luxe of Grand Luxe ; de laatste met echt leer vanbinnen, dat reeds in de zomer van '50 weer uit het pakket verdwijnt. Bij beide versies zitten er gescheiden voorstoelen in i.p.v. een bank, met opbergvakken achterop de rugleuningen. De zijramen kunnen in het portier zakken (i.p.v. schuiframen) en er zijn metalen plaatwerkdelen als versterking onder het dashboard gelast. In december 1949 volgt de X85 de X84 op, genaamd type 110. Dat is ook de nieuwe top, dankzij een nieuwe motor met verhoogde compressieverhouding (van 6,25 naar 7,75). Dit motortype, GM 600 S2, heeft vernieuwde gietijzeren cilinderbussen, nieuwe cilinders met de koelribben in de rijrichting, een nieuwe nokkenas, andere torsietaafveren voor de kleppen. De pijpelarij van inlaat, uitlaat en voorverwarming krijgt nu flensverbindingen (hiervóór waren ze gelast) en er komt een drukmetercontact op het eind van de nokkenas met een corresponderend lampje op het dashboard. De motor levert nu 28 pk.

Vanaf februari 1950 worden de remtrommels vergroot naar 225 mm en verhuist de handrem van de achter- naar de voorwielen.

Na maart 1950 verdwijnen de klappijlen achter ten gunste van clignoteurs links en rechts op de achterspatborden; alleen het linkse is uitgerust met een reflector. Verder verschijnt er een chroomstrip boven de voorruit en onder de achterraut die de lijn van de wagen accentueren (*die laatste strip vind ik jammer: hij accordeert niet met de strips opzij... BT*).

In april 1950 verschijnt er een nieuwe versie, de X86 type 120. De motor is groter (GM 750 SS3, dus 750 cc) en er komt nu 33 pk uit; de boring is van 72 naar 79,5 mm gebracht en de compressieverhouding een beetje gezakt, naar 7,6.

In juni 1950 worden de wagens voorzien van achterlichten merk Ruby (met reflectoren!), andere deurgrepen binnen en buiten, en bumperrozetten. Vanaf augustus 1950 zijn de bumpers achteraan plat, dwz zonder opstaande rand uiterst links en rechts.

Serienummers X 85 Type Dyna 110:

304.881 tot 310.910

1951 – Nieuwe verbeteringen

Oktober 1950 nieuw dashboard: grote ronde klok centraal met twee kleinere ernaast. Net zoals bij de R4 heet zo'n klok *à l'oreilles* (met oortjes). De voorziening met sierstrips herhaalt op deze manier de vorm van de grille. Deze vorm (van de strips dus) is vervaardigd van bakeliet (een vroege kunststof, uitgevonden door de Belgische chemicus Leo Baekeland – voor de geïnteresseerden: een thermohardende fenol-formaldehyde hars, dus niet met warmte te bewerken; probeer dat niet! hij ontleedt!! – H -).

Aan de buitenkant zijn deze vijftigers gemakkelijk te herkennen aan de openstaande koelvinnen op de motorkap, in een schelpvorm, die geacht worden de motorwarmte beter af te voeren.

De ornamenten op de kap worden wederom veranderd, en er komt een anti-verblindingspiegel. Ook – en dat is minder bekend – zijn alle spatborden nu van plaatstaal (aan de voorkant waren ze dat al).

Bij de bestelwagens voegt zich nu een Break vitrée, met schuiframen achter; de normale commerciale blijft gesloten en behoudt de gesloten motorkap.

Na 1 december 1950 komt er een Neiman antivol (= contactslot) en een nieuw handvat voor de handrem, en die gaat van de vloer naar het dashboard. Op dat handvat staat 'Dyna'.

Na april 1951 komt er achter een spatbordbeschermer tegen opspattend gesteente (de spatboren zijn immers van plaatstaal!) en verschijnt er de optie "Sprint", waarbij de belangrijkste veranderingen een versterkte krukas, een andere nokkenas, een grotere uitlaatdoorsnede en een grotere demper zijn. Gevoed door een carburateur met twee kamers (double corps), Solex 30 PAAI. Levert het zaakje ongeveer 37 pk.

Vanaf juli 1951 wordt de lichtmetalen traverse vóór vervangen door een plaatstalen exemplaar. Dat houdt tevens in dat de plaat waar de twee pedalen en de hoofdremcilinder op zitten, en die gegoten was, nu van ijzer wordt, en vastgelast, dus niet meer verstelbaar. Wel zijn nu de pedalen verstelbaar. Tevens wordt de interieurbekleding op karton geplakt ipv rechtstreeks op het metaal, wat enorm scheelt in de weerkaatsing van het motorgeluid.

Vanaf augustus 1951 legt men de uitlaat lager, ten gunste van een in serie vervaardigde verwarming (hiervoor alleen als accessoire in de tussenhandel). In een opvangbuis wordt de warmte rond de uitlaatpijp opgevangen. De bedieningsknop zit rechtsonder de middenplaat van het dashboard, en het plaatje over de bediening ervan zit uiterst links op het dashboard. Tegelijkertijd verschijnen er ontwasemingsopeningen boven op het dashboard. Verder komt er geluiddempend materiaal aan de binnenkant tegen het schutbord.

Vanaf september 1951 wordt de konische koppeling en eindoverbrenging veranderd, worden de schokdempers versterkt, een tic-tac verklikker voor de richtingaanwijzer gemonteerd en steekzakken in de voorportieren geplaatst. Het plafondlicht verhuist naar de zijkant.

1952 – 1953. X 87, de krachtigste

Vanaf oktober 1951 (modellen '52, weet u nog?) komt er, naast de Junior, weer een nieuw type, de X 87. Een nieuwe evolutie van de motor van Delagarde. Hij heet GM 850, en is 841 cc groot, heeft nu 40 pk, een compressieverhouding van 7,25 en nog steeds de Solex 30 PAAI dubbele carburateur. Hij valt nu in de fiscale 5 CV-klasse.

In de praktijk gaat deze vermogenswinst wel ten koste van de betrouwbaarheid.

Bovendien heeft men de motorophanging nu moeten



Deze op de taxi gebaseerde versie is helaas nooit geproduceerd

veranderen en zitten er twee grote silentbloks boven de versnellingsbak.

De eerste X 87's worden pas in juni 1952 afgeleverd. Dan verhuist ook het plaatje van de verwarmingsgebruiksaanwijzing (3x woordwaarde!) naar rechts op het dashboard.

Vanaf mei 1952 is de auto een stuk stiller (de wagen heeft nu twee uitlaatpotten), is de krukas weer versterkt, worden de klepstoters van lichtmetaal om het getik ervan wat te dempen en worden de synchronisaties in de bak herzien (baktype 850 R ipv 600 CH op de X 86, en baktype 850 RS op de X 87).

Vanaf oktober 1952 wordt het duidelijk dat de laatste uren van de Dyna hebben gelagen, nu de verkoop ineenzakt. De verkoopaantallen waren 1350 in '1948, 4824 in '49, 10014 in '50, 14219 in '51, 9695 in '52 en 5985 in '53, en, zoals we weten, staat de Dyna Z al te trappelen.

Op het eind kan je nog een Sprint-motor (de 42 pk motor van de Z) in 1953 bestellen. Op het laatst verhuist de knop voor de motorkapsluiting nog naar rechts. En de laatste exemplaren verlaten de band in juni 1953.

Serienummers X 86 Type Dyna 120

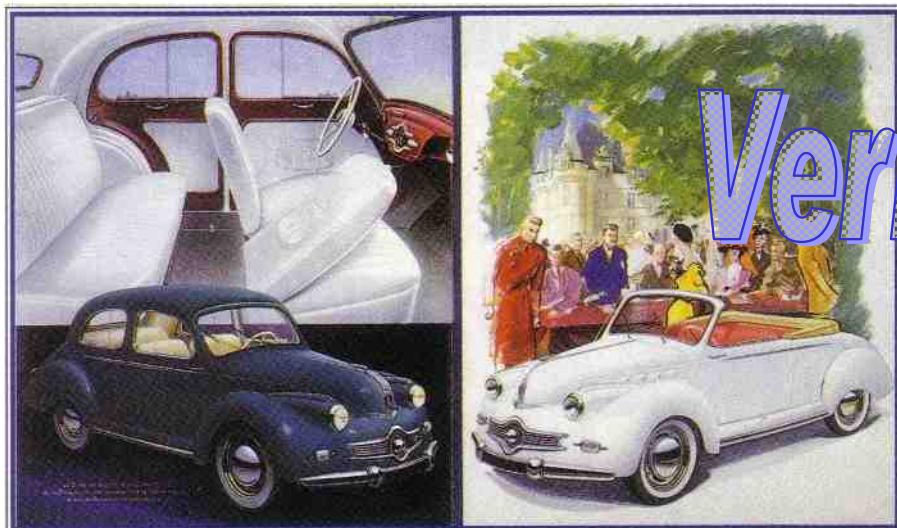
460001 - 481778

Serienummers X 87 Type Dyna 130

850001 - 856000

Koopgids

Panhard Dyna X



Verleidelijk,

maar..

**Onder de allure van een rijdend salonnetje verbergt de Dyna X een bewerkelijk mechaniek en minder luxe dan je doet voorkomen
Dat maakt wel deel uit van haar charme**

En met de hartelijke groeten van Lodewijk XV!

Iets meer dan vijftig jaar na zijn verschijnen heeft de kleine Dyna nog een enorme bekendheid en sympathie, wat ze dankt aan haar leuke uiterlijk en aan het enthousiasme van haar eigenaren die haar allerlei kwaliteiten toeschrijven. Nou ja, bijna alle. Want velen hebben na een leuk begin toch ook wel aanmerkingen op de afwezigheid van verwarming, gebrek aan waterdichtheid, broosheid van vele delen, met name de versnellingsbak (velen hebben daarom een PL-bak gemonteerd).

Panhard was natuurlijk niet de enige die steken liet vallen op het gebied van uitrusting en comfort. Zo direct na de oorlog werden alle auto's minimaal afgeleverd, en kon de klant naar behoeven aanvullen in de accessoireshandel (denk aan verwarming, verlichting, spiegels, extra carburateurs) en dat legde die handel geen windeieren. Pas in de jaren zestig zouden auto's de luxe en afwerking krijgen die in overeenstemming was met hun forse prijs.

Vaak veranderd

Een Dyna X was bij aankoop bijna twee keer zo duur als een Renaultje 4 met-de-motor-achter. Het was dus ook een luxe-auto in meerdere opzichten. Weliswaar was het verbruik een stuk lager (6 liter/100 km tegen 7 à 8 l/100 km voor een R4) maar dat argument woog niet zo zwaar, ondanks de belemmering van de aanvankelijk moeizaam verkrijgbare benzinebonnen. Dit gold overigens niet voor autohandelaren, en bij hun had de Dyna veel succes. Je moet bedenken dat het enorm moeilijk was om aan een auto te komen: je had een vergunning nodig, moest de auto bestellen, diverse leges betalen en dan maar hopen dat je hem (na verloop van vaak véél tijd) kreeg. Twee, drie vier jaar wachttijd was, gezien vraag en aanbod, soms normaal. Er bestond daarom ook een parallelle markt – net als in de DDR-tijd: een goede gebruikte auto, direct aan te schaffen, was dúúrder dan een nieuwe auto waar je op moest wachten. Talloze auto's werden verbouwd tot bestelwagen (daar kreeg je eerder benzine voor) en die waren dus extra aantrekkelijk. Aangezien het niet zo moeilijk was om een X-je te verbouwen – en de fabriek daar niet op tegen was – waren de kleine Panhard's op deze markt zeer gewild. Waarom dan niet direct een besteller bij de fabriek kopen, zult u zich misschien afvragen. Ach, die werden maar marginaal gebouwd, en dan nog meestal voor de export. De populariteit van de Break is pas tientallen jaren later gekomen. Nee, met zo'n verbouwde X had je een heel snelle besteller (100 km/u) die je in elk klein plekje kon parkeren.

Het op gang komen van de productie én de veelvuldige verbouwingen én het óprijden van de bestellers hebben er wel in geresulteerd dat modellen van vóór '51 uitermate schaars zijn, en de modellen vóór '49, die als oudste wellicht het meest interessant zijn – hoewel pechgevoeliger dan de latere versies -, met een lantarentje gezocht dienen te worden.. Verder valt op dat er iedere maand wel wat veranderd, vernieuwd of verplaatst werd (wat wel meer voorkwam) en het is dus niet raar dat er van week tot week verschillen te zien zijn aan motor, bak of allebei.

Mécanique poussée – een opgevoerde motor

Niet om iemand zwart te maken, maar de Panhard-dealers waren niet altijd goed op de hoogte gebracht door de fabriek, en hebben vaak de boel moeten opknappen met een gebrek aan informatie over een voor hen nieuwe techniek (de luchtgekoelde motor). Dat aanvankelijk de klepbediening ook niet je dat was deed de reputatie ook geen goed. We moeten wel bedenken dat de oorspronkelijke Delgade-motor van 250 cc opgelierd werd naar 350 cc en vervolgens naar 610 cc zonder dat alles wat aangepast zou moeten worden dat ook werkelijk was – door gebrek aan tijd en geld. Beetje bij beetje werd deze situatie ten goede veranderd, maar bepaalde verbeteringen, zoals een groter carter en dus meer koelende olie, hebben nooit het licht gezien – en dat terwijl de motoropbrengst van 22 in de oer-X naar 42 pk steeg in de 851 cc Sprint-versie. Toch waren die motoren van 750 en 850 cc niet zo fragiel als men geloofde, mits men het onderhoud ervan maar strikt naleefde. Wat niet altijd gebeurde bij opeenvolgende eigenaren. Vandaar dat velen de motor uit elkaar haalden bij aankoop! En dan de boel eerst schoonmaken (olietoevoerkanalen!). Staat en maten van de onderdelen controleren. Da's niet zomaar een karweitje, zelfs niet als de motor zich makkelijk laat uitbouwen en zich netje gedraagt op de werkbank. Dat soort werk vereist kennis, handigheid en gereedschap dat u alleen bij een club of echte specialist vindt (wil die meneer in Heemskerk nu niet naast zijn schoenen gaan lopen! – H -).

Boîte fragile - Broze Bak

Bak en differentieel is problematischer, een terugkerend verschijnsel in de carrière van de X. De afstelling van de diverse spelingen is nogal complex en vereist een stel voelermaten, een los lager en speciaal gereedschap. Verder hebben bepaalde tandwielen de reputatie van onvindbaar (*introuvable, waar hebben we dat meer gehoord?-H-*) te zijn, met name die van de achteruit in de eerste 600 CH-bakken. Dat verklaart ook de toepassing van recentere bakken dan die van de X, en dat heeft wel aanpassing nodig. In alle gevallen moet je de bak lief behandelen, met double clutchen, vooral bij schakelen van 3 naar 2.

Sturen gaat zwaar bij stilstand, maar dat is normaal. Bij rijden moet het soepeler gaan. Eén probleem van de stuurinrichting springt er bij onze lezers uit: de vervanging van de silentblocs op de stuurstangen. Daar moet de stuuras, stuurhuis en alles wat de wielen maar doet draaien voor uitgebouwd worden. Uiteindelijk moet ook de bankschroef eraan te pas komen. En dan niet vergeten om de twee konussen van de stuurstangrubbers en de twee stuurarmkogelkommen te vervangen.

Wat de remmerij betreft is er niet zoveel bijzonders te melden, tenzij u een van die zeldzame vroege exemplaren hebt ontdekt die nog met hydraulische Lockheeds voor en Bendix zelfstellende kabelremmen achter rondrijden. Overigens heb je dan wel twee gescheiden remsystemen! Bij de ophanging zijn het de armschokbrekers van Houdaille die de boel wat gecompliceerd maken als er vernieuwd moet worden. Doe er zelf niets aan; dat lukt u gewoonweg niet. Er zijn nog wel een paar professionele bedrijven die het wél kunnen.

Grote zorgen baren de armen van de achterophanging. De lagers van de X 84, X 85 en de eerste typen X 86 (van vóór juli '51) zijn uitgerust met SKF rollenlagers (binnenkooi 315.010, buitenkooi 315.009) en die maten zijn er niet meer. Dat betekent dus aanpassen aan de later door Panhard verkozen Nadella naaldlagers. Dat is een werkje om uit te besteden!

Weinig roest

Kijk, wat de beginnende oldtimerliefhebber afremt bij het betreden van het Panhardijs, is angst voor de speciale techniek (da's waar!), de hooglijke gevoeligheid voor de juiste afstelling (ook waar), die toch wel een zekere handigheid en vooral ervaring vragen (nog altijd waar) en de broze kant van de wagens (da's niet waar – een auto of motor die gebrekkig onderhouden is of door een prutser in elkaar gezet is gaat bij alle merken kapot). En wat de carrosserie betreft is er op het eerste gezicht niet zoveel te vrezen.

Maar pas op:

niet de hele Panhard bestaat uit aluminium (sorry, Alpax!). Spatborden voor, bij de laatste typen ook achter, en heel wat onderdelen zijn gewoon van ijzer (en dan hebben we het niet alleen over de tankbeugels!).

Een voordeel: de Dyna verbergt niks. Het carrosserietje is met silentblocs aan het chassis vastgebouwd, dus beiden zijn, eenmaal van elkaar gescheiden, prima te controleren op de bruine pest.

Waar u op moet letten is de verbinding van de centrale dwarsbuis met de holle plaatstalen posten aan de zijkant, waar de deuren aan hangen en die naar de voorruitstijlen loopt, de "hammetjes" die de voorkant dragen, de achtertrein wat betreft de bevestiging aan de traverse en bij enkele versies de bodem. Roestnesten zijn dus niet talrijk, en een reden temeer om bij de restauratie extra je best te doen op waterdichtheid, het grote zwakte punt van de auto. Zeker bij de deurkrukken.

Wat het meest rot is de uitlaat; al na behoorlijk korte tijd, en velen prefereren daarom een RVS uitlaat. Weliswaar wordt het geluid dan wat scherper, maar dat blijft wel lekker lang meegaan.



Ruim toegang tot het mechaniek als de troep weg is

Verkrijgbaarheid van onderdelen

Best wel goed, behalve accessoires en sierdelen. Er is weinig plaatwerk, maar buiten spatborden is er ook niet zoveel nodig. Wat techniek betreft komen de eerste jaargangen er tamelijk bekaaid af. Vandaar ook dat men onder de kap op recentere types teruggrijpt. En de bronnen van dit al? De clubs uiteraard, dus wees daar niet te terughoudend in!!

Prijzen

Dyna X is zeldzaam, ook in de 4-deurs versie. Dat verklaart een prijs die niet in verhouding staat tot de aankoopsprijs.

Een mooie Dyna X doet ff 35.000 à 50.000 (€ 6000 – 8500, prijspeil 2002!!), en dat is een heel bedrag. Het verschil zit in de mate van restauratie en originaliteit.

Voor de cabrio ligt de prijs in het duister – daarvan worden er te weinig aangeboden – maar reken op bedragen tussen ff 85.000 en 100.000 (€14.000 – 17.000, nog altijd prijspeil 2002)

De Breaks worden minder gevraagd, maar er zijn er ook veel minder van. Het prijspeil ligt zo'n beetje op dat van de Berlines.

Tekst: Jean-Patrick Baraillé en Paul Fraysse

Vertaling: Bojo Teulings

Vertaling en bewerking: Henk Ottevangers

In het volgende nummer zal Frank, die het niet met alles in dit artikel eens is, er op terug komen.

BRUILOFT IN VALENCIA

WAT VOORAF GING

Om dit verhaal te kaderen is het nuttig om met wat achtergrondinfo aan te vatten.

Lodewijk – onze zoon – heeft na zijn studies handelsingenieur steeds te kennen gegeven zijn toekomst te willen uitbouwen in Spaanstalige landen, bij voorkeur Spanje. Een Erasmusproject in Bilbao had blijkbaar een zulkdanige impressieve voetafdruk nagelaten, dat verder andere opties bij voorbaat elke kiemkracht fnuikten. In 2004 trekt hij dus met een aftandse Saab en wat persoonlijke spullen richting Valencia, waar hij de eerste nachten in het stadspark slaapt. Zijn enige aanknopingspunt was een oude schoolkameraad die als tolk werkzaam was in deze stad. Op de bonnefooi biedt hij bij verschillende firma's in deze regio zijn diensten aan.

Bekwaamheid moet steeds blijken en manifesteert zich slechts bij indienstname. Zijn enige 'pro' toen in het uitgebreide eisenpakket van de firma's was het feit dat hij perfect 5-talig was en dat gegeven is vooral in Zuid-Europese landen die zich internationaal willen profileren van cruciaal belang. Temeer omdat Spanjaarden – en bij uitbreiding Fransen en Italianen – zich op mercantiel vlak nogal makkelijk van hun eigen landstaal durven (of enkel maar kunnen) bedienen. Ergens aannemelijk, temeer bijvoorbeeld het Spaans na het Engels onbetwistbaar een wereldtaal is. But still: buiten de Latijnse invloedsfeer blijft dit gegeven een handicap, samen met de siësta-uren.

Bon, vrij snel wordt hij aangenomen door een groot textielconcern met zetel in Valencia, die zich vooral toelegt op handel met groeilanden in het Oosten en de Verenigde Staten. Binnen de kortste keren ook wordt hij aangesteld als Export Manager, functie die hij nog steeds uitoefent.

Tot zover deze voorkennis.

HUWELIJKSAANZOEK

Zoals de meesten van ons is de volgende fase in een levenscyclus gefocust op amoureuze materies.

In 2007 krijgt een Spaanse schone het blijkbaar voor mekaar wat wij als ouders voor onmogelijk achtten. Voorheen kregen we herhaaldelijk te horen dat huwelijk en een eventueel nageslacht bij voorbaat voor ons te hoge doelstellingen waren. Hij genoot – zoals Benny Nijman – van het vrijgezellenleven en er was geen enkele plausibele reden om daar ook maar enige verandering in aan te brengen. Tot dus Tiscar haar opwachting maakte.

Een dik jaar terug kreeg ik 's avonds een summier tekstberichtje op mijn mobieltje met de mededeling dat als ik bezwaar had tegen een huwelijk, ik dit terstond kenbaar diende te maken want hij zou diezelfde avond nog haar ten huwelijk vragen. Zo rap als het weerlicht had mijn responderend berichtje een bevestigend karakter. Nu ben ik als schoonouder natuurlijk bevooroordeeld in mijn waarnemingen, maar neem toch maar van mij aan dat Tiscar een verdraaid knappe verschijning is die bovendien als advocate over de nodige gezonde hersenproporties beschikt.

DE PL 17 MAAKT HAAR OPWACHTING

Tiscar is sindsdien al verscheidene malen op visite geweest. Vaak maakten we dan aangename ritjes met zowel Siska (Simca Aronde) of Patricia (Panhard PL 17) doorheen Vlaanderen en Zeeland. Het moet gezegd: Siska kan de appreciatie van Tiscar wegdragen maar vooral Patricia charmeert haar matelossen, liefde op het eerste zicht en nadien in alle mogelijke facetten. Dat kind heeft smaak, zoveel is duidelijk. Die aanhankelijkheid reikte zelfs zover dat ze te kennen gaf te willen trouwen met de PL 17 als transportmiddel van de flat naar de Santa Catalinakerk, een mooie 17-eeuwse barokke kerk hartje Valencia. Uiteraard voelde ik mij vereerd en bouw maar eens weerstand op als ze je met haar reeënoogjes smekend aanstaart. Ben ook niet van beton hé.

Maar Jezus, Valencia is niet meteen een zondagnamiddagbestemming. Hoe ga je hier logistiek mee om? Hoe overbrug je die 1800 km om vervolgens dan nog Patricia in topconditie af te leveren?

Simpelweg gesteld zijn er maar twee opties bruikbaar.

Zoals Henk Ottevangers – toffe kerel overigens – het zo onverbloemd Hollands stelt: de nuffige manier of het avontuurlijke variant. De verleiding was erg groot om voor de spannende optie te kiezen, iedere dag zo'n 300 km en overnachten in Chambres d'hotes of kamperen. Binnen een kleine week zou de eindbestemming in zicht komen en ik verheel het niet dat dit een meer dan aanlokkelijk vooruitzicht inhield.

Twee doorslaggevende elementen deden me voor het trailervariant kiezen. Vooreerst was het van primordiaal belang dat Patricia in topconditie ten tonele verscheen, er mocht absoluut niets fout gaan. Niet de trip maar het doel had absolute prioriteit. Er waren voor beide partijen verwachtingen geschapen waarbij falen geen optie was. Stel je voor dat de PL 17 in volle centrum het zou begeven. Het zou alles danig in de war sturen en bovenmatig veel stress teweegbrengen. Niet doen dus! De factor tijd speelde ook pertinent in het nadeel. Zes dagen 'heen' betekent dus ook zes dagen 'terug' en opgeteld bij de trouwdagen was er geen ruimte meer om nog andere vakantieplannen te realiseren. Niet doen dus!

OP WEG NAAR HET ZONNIGE ZUIDEN



De vier musketiers

doortrekcamping op te zoeken om er te overnachten. Tentjes opzetten, BBQ en voldoende lavenis waren de ingrediënten voor een erg gezellige avond. Het moet gezegd dat Willem zich naadloos integreerde in het Vlaams gezelschap, enkel ons sappig dialect bleek soms voor wat verwarring te zorgen. Wat de hilariteit enkel maar ten goede kwam. Hebben jullie een idee wat de topsnelheid van de PL 17 is? Ik wel, tenminste ... De lange

Samen met nog drie vrienden, een Opel Vivaro en Patricia op de trailer hebben we in alle vroegte de trip richting Spanje aangevat. Willem, een Nederlandse vriend uit Vlist (bij Schoonhoven), Erik, een goede kameraad, Kurt, mijn fietsmaatje en ik zouden elk een beurtelings zo'n 300 km voor onze rekening nemen. We kozen voor de Luxemburgroute en deze heeft wel wat voordelen. Door om 04.00u te starten dreigden we rond 08.00 u in de ochtendspits van de Franse hoofdstad te verzuipen. Bovendien heeft deze route het bijkomend voordeel van een goedkopere tankbeurt in Luxemburg en véél later én dieper in Frankrijk pas péage te betalen. Nadelen zijn dan weer het oersaai traject, de 100 km langere omweg en de mogelijke chaos voor de tunnel in Lyon. Dit laatste viel reuze mee, in zoverre zelfs dat we daar een rustpauze konden inlassen. Hoog tijd voor wat fotomateriaal en de eerste de beste die ons pad kruiste voor assistentie waren Nederlanders met hun sleurhut, een wetmatigheid die het nog altijd doet. Bedoeling was bij La Jonquera (Frans-Spaanse grens) een



Op de doortrekcamping

trip naar het zuiden, de hitte, de saaiheid en vermoeidheid heeft menigeen van ons parten gespeeld en we boden weinig weerstand tegen de neerwaartse druk van onze oogleden. De TOM TOM heeft een speedwarning en ik moet wel erg diep ingedommeld zijn geweest vooral ik een alarmsignaal te horen kreeg. Aanvankelijk negeerde ik deze waarschuwing, maar na herhaalde meldingen keek ik toch maar eens met een half oog naar de snelheidsmeter ... 146 km/u !!! Ik was terstond klaarwakker. Kurt is een erg loyale en toffe gast, maar onbegrensd in handelen en doen. Heb ooit eens de term 'ongeleid projectiel' opgevangen en deze omschrijving past perfect bij zijn persootje. Hoe de trailer zich bij deze erg hoge snelheid en zonder stabilisatoren in een rechte lijn hield is mij nog steeds een compleet raadsel. Het was perfect denkbaar dat het hele zootje aan het 'zwabberen' sloeg en dan zijn de gevolgen niet te overzien. Kurt heeft nadien niet meer gereden, we hebben hem in een hoekje van de dubbelcabine gedumpt. Doorheen Spanje was het vooral zaak attent te wezen rondom Barcelona. Het was mijn nalatigheid door niet te assisteren dat Erik een verkeerde afslag nam, waardoor we in de drukke buitenwijken van deze Catalaanse hoofdstad belandden. Niet zonder moeite daaruit gesukkeld om vervolgens wat verder weerom in de chaos terecht te komen. Enfin: TOM TOM uitgeschakeld en ons gefocust op de schaarse richtingswijzers. Het bleek dat we vlugger konden anticiperen dan het richtingsgevoel van onze mechanische vriend die herhaaldelijk op tilt sloeg. Met wat vertraging terug de juiste weg getraceerd richting Tarragona. In de late namiddag goed en wel gearriveerd in Valencia waar we dadelijk een asiel voor trailer en Patricia opzochten.

DE TROUWDAG

Iets wat me totaal ontgaan was, is dat Patricia nog geprepareerd en aangekleed moest worden. Met natte handdoeken van het hotel hebben Willem en Erik in volle centrum de wagen spotless afgeleverd en de lokale bloemist heeft verder de PL 17 voorzien van smaakvolle flora en dito witte linten. Zoals eerder aangegeven, nu mocht Patricia geen verstek geven. Willem als ceremoniechauffeur, geflankeerd door een inwoner van Valencia als gids, hadden de taak Tiscar en haar vader thuis op te pikken om ze vervolgens plechtstatig naar de kerk te loodsen. De bruidegom en gevolg hadden postgevat aan de poort van de kerk, aanvang eredienst 11u30'.

Natuurlijk, wie daagde er niet op ? Bruid, vader en wagen.

Allerlei rampscenari's spookten doorheen mijn hoofd. AUB, niet nu, vooral niet nu !

Met wat vertraging maakten ze dan toch in alle glamour hun opwachting, in alle eerlijkheid had ik op dat ogenblik meer oog voor de wagen dan voor de bruid. De talrijke omstaanders keken met bewondering naar zoveel gratie van zowel bruid als oldtimer, ze waren het stralend mikpunt van talloze lenzen.

Het valt me steeds op dat weinigen het merk Panhard kennen, zelfs land van herkomst is vaak te hoog gegrepen. Een nobele onbekende als het ware. Nobel van inborst en onbekend van origine.



DE TURBULENTE TERUGWEG

Het huwelijksfeest is verder vlekkeloos verlopen. Prachtig en zonovertogen decor en de assimilatie tussen Spanje en Vlaanderen was opperbest, verrijkend zelfs ondanks de taalbarrière. Het after party gebeuren, met name de terugreis verliep minder vlot, in mineur zelfs. Maandagochtend Patricia terug op de trailer geplaatst en meteen merkten en hoorden we een verdacht gekreun. Niet dadelijk te detecteren, we dachten in eerste instantie aan de teruglooprem die wat haperde. Niet dus, tijdens de lange terugweg zou spoedig blijken dat een versleten wiellager ons vele zorgen zou baren.

Voor alle duidelijkheid hebben we de rit richting kille landen met twee piloten aangevat. Willem was de dag daarvoor om familiale redenen reeds met Ryanair afgereisd en Erik breide er samen met zijn echtgenote nog een extra week vakantie aan vast.

Wat maakte dat Kurt (remember 146 km/u) en ik samen de terugtocht voor onze rekening namen.

Vooreerst toch duidelijke afspraken gemaakt: geen gekke dingen en het gaspedaal op halve kracht.

Kurt heeft zich verder voorbeeldig gedragen. We zouden in één ruk huiswaarts keren en we praten hier toch al gauw over een afstand van zo'n 1700 à 1800 km. In de dubbelcabine een stevige matras geïnstalleerd zodat de bestuurders om en om konden rusten en slapen, want het dreigde een nachtrit te worden.

De schatting was dat we rond 03.00 u in Parijs zouden aankomen, wat maakte dat het daar dan doenbaar is om met de périphérique te worstelen. Dus via Millau (brug is een waar kunststuk), Clermont Ferrand en Bourges de meer aangename route gebezigd.

Redelijk fris en monter dan bij Kortrijk Vlaanderen binnengereden rond 06.00 u.

Maar we zijn enorm gediend geweest door een reddende engel, onnoemelijk veel geluk gekend. Op het nippertje zijn we aan een ramp ontsnapt en dit is geen overdreven statement, verre van zelfs.

Zoals hoger aangegeven was de wiellager niet bestand tegen zijn taak. De hele terugweg bedroeg exact 1712 km en op 200 meter (!) van de voordeur verliezen we een wiel.

Alleen in slechte B-films kom je zulk scenario tegen, onwaarschijnlijk. Stel je voor dat dit gebeurt was in de Languedoc of de Auvergne of erger nog op de drukke rondweg omheen Parijs, de gevolgen waren niet te overzien. Gelukkig was het een dubbelasser zodat we verder zonder schade Patricia veilig en wel terug op stal konden plaatsen.

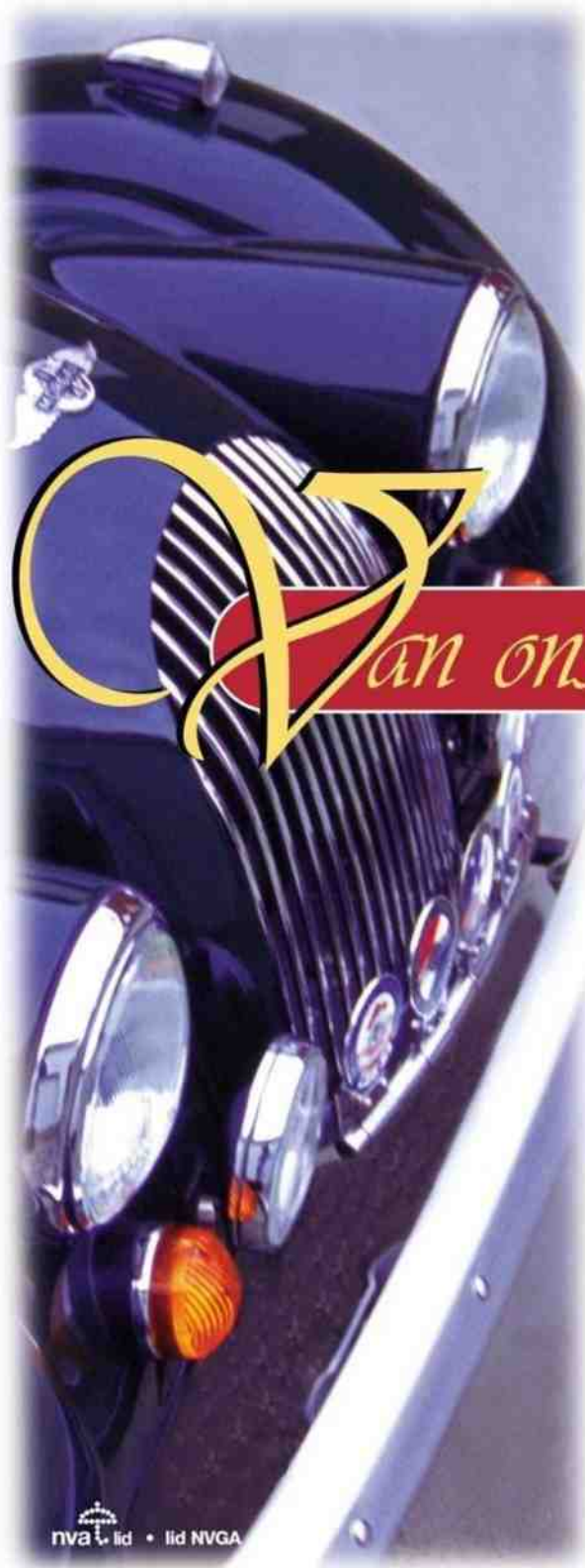


Waar is dat wiel? Of heeft het iets met het opschrift te maken?

En als finale is er echt iets het vermelden waard. Die maandag op de terugweg tegen valavond keek ik in mijn achteruitkijkspiegel naar de wagen en de tanige zonnestralen deden het goud van het embleem schitteren in mijn ogen, net alsof Patricia naar mij knipoogde.

That's my baby, I love her

Jan Cuypers, met dank aan Willem, Erik en Kurt



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 taxatie en tegen een prettige premie. De eerste taxatie 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?

JA **coupon**
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:

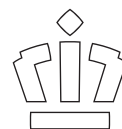
KUIPER VERZEKERINGEN
ANTWOORDNUMMER 51 8440 VB HEERENVEEN

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

NVA lid • lid NVGA



TNT Post
Port betaald

Indien onbestelbaar retour: Oostervenne 421, 1444 XP PURMEREND

Ons clublid Joep Blok uit Breukelen biedt zijn PL17 L4 te koop aan.



Voor de verzekering is ze getaxeerd op
€ 11.000.

Mijn prijs is : € 6900

Mijn Panhard PL17, jaar 1962, kleur Bordeaux-rood, is te koop.



Adres J. Blok
Nijenrodestraat 104
3621GM Breukelen

De geschiedenis van de auto is bekend.



tel 0346261889

(advertentie)

Verwen uw Panhard! met RVS A2 en A4

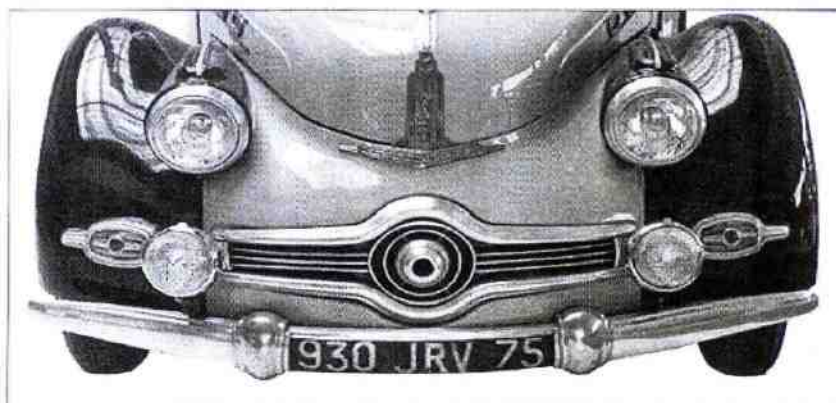


R.V.S. A2 en A4 Bevestigingsmateriaal

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