

PANHARD AUTOMOBIELCLUB NEDERLAND

PANHARD
K O E R I E R

Nº 174 J^r 45, 1 * 3 * 2013

- LeMans
- Strip
- PL17
- RBM
- RIP
- En nog veel meer



Colofon

**Panhard Automobiëclub
Nederland**

**Lid van: Fédération des Clubs
Panhards & Levassors; FEHAC.
www.panhardclub.nl**

CONTRIBUTIE:

€ 52,50 p.jaar

+ eenmalig € 15,00 inschrijfgeld.

binnen NL incasso verplicht

bij incasso € 2,50 korting

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:

Peter van Eeden

T. 015-3809592

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

PANHARD KOERIER:

Uitgave van

Panhard Automob.Club.NL

HOOFDREDACTIE:

Henk Ottevangers (0650234086)

hoofdredacteur@panhardclub.nl

REDACTIELEDEN:

Frans van Thor,

Frank van Nieuwkerk,

Jaap Margry,

Boyo Teulings,

redactie@panhardclub.nl

ADVERTENTIE'S

Via de hoofdredactie.

DRUK: editoo Arnhem

Van de Voorzitter

Zesenvestig jaar gelden kwam de assemblage van de Panhard 24 tot stilstand. En vijfenvestig jaar geleden werd de allereerste Panhard club opgericht. Om de leden van de broodnodige onderdelen, gereedschappen en kennis te voorzien maar ook om ervaringen uit te wisselen en –hoe kan het ook anders– voor het plezier. Met meer dan 130

leden en dik 200 auto's hebben we dit jaar iets te vieren in Almen bij de Internationale Panhard Meeting. Joost en Peter hebben een klinkend programma opgezet, op een schitterende plek en tegen een laag tarief. En je hoeft niet alle dagen te betalen als je niet alle dagen komt –maar we rekenen op je!

We hebben op de ALV afscheid genomen van twee bestuursleden: Rob van der Rol stopt als penningmeester en geeft het stokje door aan Peter van Eeden. Frans van Thor stopt als hoofdredacteur en wordt opgevolgd door –hoe kan het anders– Henk Ottevangers. Dank aan Rob en Frans voor hun jarenlange inzet!

Verder dit jaar een voorjaarsrit langs de dorpslinten van Noord Holland en een najaarsrit die ons door Brabant leidt naar Brussel. Alles ter gelegenheid van een Panhard-tentoonstelling in Autoworld met als klap op de vuurpijl een rit door Brussel met de vrienden van de Belgische Panhard club.

Zin in 2013!

Peter Drijver

Van de Redactie

50 jaar geleden kwam de 24 uit, wat de zwanenzang van de PL17 inluidde. Weliswaar kwam er dit type nog een Break uit, maar het geheel verloor een jaar later zijn PL, en nog een jaar later zijn productie. In dit nummer laten we die zwanenzang nog even volop klinken in de vorm van een serie uitgebreide artikelen. In de komende nummers zal de aandacht meer naar de 24 uitgaan.

Wie ook hun zwanenzang hebben gezongen op de afgelopen ALV waren Rob en Frans. In nevenstaand colofon kunt u lezen dat Peter van Eeden Rob van de Rol heeft opgevolgd, en dat Henk Ottevangers en Frans van Thor stuivertje hebben gewisseld. De vergadering heeft er de nodige lovende woorden aan de aftredende heren gewijd, dus dat hoeven wij hier niet meer te doen. Maar we zijn blij dat Frans in de redactie blijft!

En dan nu op naar de R.I.P. Het ligt in de bedoeling een speciale RIPKoerier uit te brengen, met daarin aandacht voor drie jubilea: de 45 jaar Panhardclub, de 50 jaar PL17Break en de 50 jaar van de voornoemde 24.

Wij ontvangen graag uw bijdragen op hoofdredacteur@panhardclub.nl

Redactie PanhardKoerier

AGENDA

zie ook www.panhardclub.nl/agenda.php

**** 22 maart 2013**

Praatavond

3 Zussen Veenendaal/Rhenen

**** 14 april 2013**

Voorjaarsrit

Tussen Hoorn en Helder

**** 4/5 mei 2013**

Citromobile

Expo Haarlemmermeer

**** 17-20 mei**

Rassemblement Internationale Panhard

Almen/Zutphen

**** 14 juni 2013**

Praatavond

3 Zussen Veenendaal/Rhenen

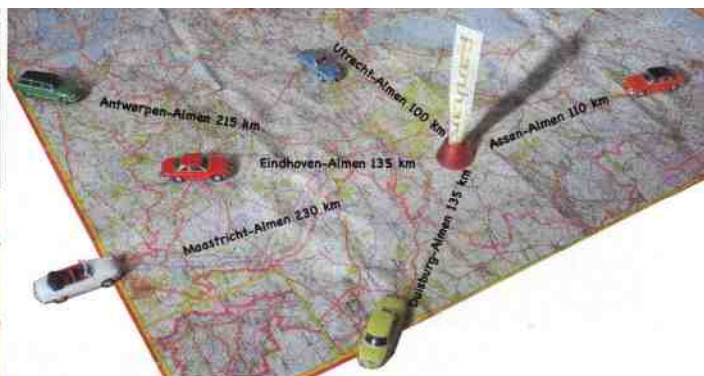
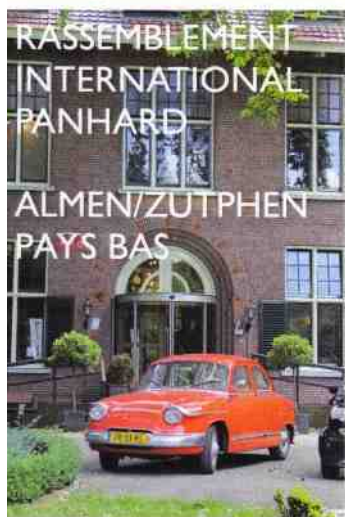
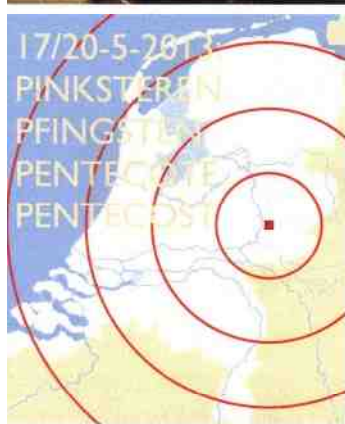
INHOUD

Voorpagina: uit Autopassion 47 (1991)

Van de Voorzitter	2
Van de Redactie	2
Agenda	2
Inhoud	2
RIP	3
LeMans Classic	4-7
Nieuwjaarsgroet Jean Panhard	7
Panhard: une famille	8,9
Marc	10
René Bonnet Missile	11,12
Panhard PL17	12
PL17 Tigre	13-18
Zes comfortabele plaatsen	19-22

RIP 2013

Op de ALV van 15 februari jl presenteerde Peter Breed namens het organisatiecomité het programma en de verdere stand van zaken omtrent de aanstaande Rassemblement Internationale Panhard. Hij kon eigenlijk heel kort zijn: de vrijdag voorafgaande aan de ALV was alles nog eens nagelopen, en eigenlijk was alles, camping, tour, lunch agenda, kosten, wel rond. Nevenstaand programma kan aangeboden worden voor 230 euro pp, inclusief 2 consumpties. Campinggasten schijnen 15 euro minder kwijt te zijn dan in het hotel. Omdat er enige ongeruste vragen aangaande Franstalige gidsing het comité bereikt hebben is het programma alvast maar in een voor iedereen begrijpelijke taal gesteld. Peter legde de nadruk op het feit dat de genoemde tijden, behalve de etenstijden, bij benadering gelden. **Wie onderweg leukere dingen ziet om te doen moet dat vooral niet laten.** Maar wie met de etenstijden de hand licht moet rekening houden met de hond in de pot! De presentaties zullen 3 lezingen per dag omvatten, over bv de ontwikkeling van het platform van de 24, of het design van de 24. Voor de dames is een alternatief voorzien, bv naar een glasblazerij. De bar is dagelijks geopend van 22.00 – 01.00 uur, ook niet onbelangrijk!



Vendredi, Freitag, Friday 17-5

- * 15.00-22.00 bienvenue/accueil à Ehzerwold, Almelo
- * 17.00 grand tour d'Ehzerwold, ancienne station de santé
- * 19.00 diner
- * 22.00 Bar 'Le Piston Percé'

Samedi, Samstag, Saturday 18-5

- * 8.00-10.00 petit déjeuner
- * 10.00 départ pour auto-musée The Gallery à Brummen, autour de fleuve 'IJssel'
- * 12.00 réception à Brummen, parking réservé, expo Panhard
- * 13.00 déjeuner sur place
- * 14.30 retour à Ehzerwold via le 'Posbank', réserve naturelle
- * 17.00 Première Présentation dans le Pavillon de Jardin
- * 19.00 Diner
- * 22.00 Bar 'Le Soupe Grillée'

Dimanche, Sonntag, Sunday 19-5

- * 8.00-10.00 petit déjeuner
- * 9.30 Bourse d'échanges dans le Pavillon de Jardin
- * 9.30 Excursion en Bateau électrique petite fleuve 'de Berkel'
- * 10.30 Deuxième Présentation dans le Pavillon de Jardin
- * 12.00 départ pour Doesburg, petite 'Hansa'ville de XVIe siècle
- * 13.00 arrivé à Doesburg, parking réservé au centre ville
- * 14.00 déjeuner sur place
- * 15.00 tour à pied de Doesburg pittoresque et son musée de moutarde
- * 17.00 retour à Ehzerwold
- * 19.00 Grand Diner, échange du 'Bocal Federation des Clubs Panhard'
- * 22.00 Bar 'Le Centenaire de Jean'

Lundi, Montag, Monday 20-5

- * 8.00-10.00 petit déjeuner
- * 9.00 Départ et à Bientôt!

Réglations dès 1 mars 2013 à:
www.panhardclub.nl

à 225 euro p/p 'hotel'; 'camping' moins cher; participation partielle possible



Peter en Joost hebben nog wel een totaal van 26 vrijwilligers nodig die een taak van 2 uurtjes de man dienen te verzorgen. Op de ALV waren er al wel wat aanmeldingen, maar er moeten er nog wel een stel bijkomen. Peter ziet graag jullie aanmelding op info@panhard.nl

In The Gallery zal op de eerste verdieping in ieder geval het een en ander aan Panhards te zien zijn. Er zijn al 3 CD's aangemeld. En misschien komt Andries Jansen wel spektakel en vuur maken met zijn RR-chassis voorzien van 2 EBR-motoren (u weet wel, die 12 cilinder Panhard-tankmotor)

Wie zich afvraagt of zijn auto betrouwbaar genoeg is om op tijd terug te zijn van de geplande ritten, die, om de noord dan wel om de zuid, van ongeveer Almelo naar ongeveer Brummen zullen lopen, kan gerust zijn: er is een bezemwagen beschikbaar in de vorm van een 404 met oplegger.

Het wordt S U P E R

Le Mans Classic, 6 tot 8 Juli 2012



Daar zijn we dan

Ik was nog nooit naar “Le Mans Classic” geweest. Maar van een aantal mensen hoorde ik dat het evenement meer dan de moeite waard is. Races met klassieke auto’s en op middenveld van het circuit een van de grootste verzameling clubauto’s van Europa. Voorwaar een mooi reisdoel.

Coupes de l’Age d’Or

De aanleiding om naar dergelijke evenementen te gaan ontstond bij mij al in 1979. In dat jaar was er een internationale bijeenkomst van alle Panhard clubs in Europa bij de Panhard fabrieken. Een aantal Nederlandse clubleden gaven toen aan dat ze op zondag naar de Coupes de l’Age d’Or zouden gaan op het circuit van Montlhéry ten zuiden van Parijs. Dit is een klassiek circuit dat gebouwd is in de twintiger jaren met heuse kombanen in de stijl van Brooklands. Het was bedoeld als racecircuit en testcircuit voor de automobiel industrie. Menig record is er verreden. Een fantastische historische plek.

Voor het eerst zag ik hoe er met klassieke auto’s werd geracet. En niet zo’n beetje. Gewoon op het scherp van de snede. En soms zelfs met auto’s vanaf de jaren 1910 met kettingaandrijving tot en met de jaren zestig. Voor het eerst zag ik Panhard racertjes uit de jaren 50 racen tegen veel grotere auto’s. Aston Martins werden in de haarspeldbochten door deze wendbare wespen in de binnenbocht ingehaald waarna deze op het rechte stuk deze Astons en Jaguars helaas weer voorbij moesten laten gaan.

Tweede verrassing was een geweldige verzameling klassieke auto’s op het middenveld van het circuit. Een rijdend museum van meer dan 1000 auto’s. Vanaf dat jaar werd een weekend Montlhéry vrijwel ieder jaar een vast moment. Zeker toen mijn Dyna Veritas klaar was, ging ik er bijna ieder jaar in het eerste weekend van juli naar toe, meestal met een van mijn dochters. Tentje mee en kamperen met vrienden van de Panhard club direct buiten het circuit. Vaak stonden we naast de camper van Kees de Waard-Wagner, want van Henny kregen we altijd koffie. Overdag klassieke auto’s en ‘s avonds naar Parijs. Lekker eten en daarna met Panhards dwars door Parijs rijden. Maar in 2004 was het gedaan met het evenement. De laatste keer ben ik er nog geweest samen met Peter Drijver met mijn Lancia. Het oude circuit kon de gigantische toeloop niet meer verwerken en er waren nog steeds geen plannen om de accommodatie te verbeteren.

Alternatief

Van vele kennissen had ik gehoord dat Le Mans Classic een heel goed alternatief was voor de Coupes de l'Age d'Or. Een vergelijkbare formule van een race en een clubbijeenkomst van duizenden klassiekers. En natuurlijk ook zeer historische grond. Zeker voor Panhard. Want hier heeft Panhard tussen 1950 en 1963 vele jaren achtereen heel goede resultaten gehaald in de z.g. Indice de Performance. Dit was een speciale formule voor auto's met kleine cilinder inhoud, waarbij niet alleen het aantal gereden kilometers maar ook het brandstofverbruik een rol speelde voor de uitslag.

Alles went

Samen met mijn vriend Peter van Voorthuysen op pad in de Dyna Veritas. Hij is ook een klassieke auto fanaat, met bijzondere interesse in Franse auto's. Peter moest even wennen dat je met zo'n oud bakkie gerust continu 120 op de snelweg kan rijden ondanks alle herrie. Even wennen dus voor Peter. Natuurlijk kan dat, zolang er geen files zijn. Nu, die waren er volop. We reden op vrijdag (foute dag, maar het kon niet eerder) 6 juli om 14.00 uur (foute tijd) weg uit Terheijden. Opstoppen op de weg naar Antwerpen, in Antwerpen en in Parijs. Het was niet slim via Parijs te rijden. Via Rouen bleek achteraf veel beter. Dat hebben we dan ook op de terugweg gedaan. We hadden een Chambre d'Hôtes gereserveerd ten noorden van Le Mans, ergens in the middle of nowhere bij een Engelse dame die daar met twee paarden zat te verpieteren in een boerderijtje. Tussen droom en werkelijkheid... Maar ze had gelukkig wel een goed glas wijn in huis. 's Avonds laat kwamen er nog twee Belgen logeren met een mooie Porsche 944.



Bentleys in het wild bij de uitgang

moeten regelen en ter plaatse kon dat niet meer. Zelfs Engelsen met een hele mooie oude Bentley werden teruggestuurd. We hadden ook geen paddock



Vervoer met klassieke bus op circuit

deelname. De Panhard DB (Deutsch- Bonnet) club had heel groots uitgepakt voor zo'n kleine club. Zij hadden van ieder jaar, dat indertijd heeft meegedaan met de 24 uur in Le Mans tussen 1950 en 1962, een auto



Racen op het scherp van de snede

Iedere groep (plateau) bestaat uit een 70 tal auto's. De oudste auto's zitten in plateau I: Bugatti's 35 vanaf 1924, vele Bentley's en Talbots met als jongste o.a. een Talbot Lago uit 1939. Er wordt steeds één uur geracet. In

Het weer

Ik had voorspeld dat we redelijk weer zouden hebben, tamelijk droog. Het bleek dat Peter gelijk had met enorm veel regen. Daarom niet getreurd. Op zaterdag op tijd op pad. Eerst de tickets ophalen. Vervolgens proberen op het middenveld te parkeren. Helaas, dat had ik per mail kaart genomen. Dat betekende dat je geen enkele tribune kon betreden. Volgende keer beter.

Wat een schouwspel: meer dan 100 Alpines van alle maten en soorten, enkele hectaren met Porsches. Een prachtige verzameling klassieke auto's op het middenveld. Enige duizenden van alle mogelijke merken en soorten met vooral ook heel veel Engelse



Alpinewoud



DB-club met racers van ieder jaar

meegebracht. Dat alles in aanwezigheid van de vroegere raceleider van Panhard: Etienne de Valence. De DB-club kreeg dan ook een welverdiende prijs voor de beste clubpresentatie.

De races

Voor Peter en voor mij zijn vooral de races met de oudste auto's het meest indrukwekkend. Prachtig om te zien, dat met uiterst dure auto's uit de jaren twintig, volop geracet wordt. Bij de Le Mans Classic worden de wedstrijdagens ingedeeld in groepen qua leeftijd.



Ook van achteren allemaal verschillend

het weekend komt ieder plateau drie keer aan de start. In plateau I was de bloedsnelle en perfect geprepareerde Talbot Lago (ik neem aan een 4,5 liter) de winnaar.



Parkeren in goed gezelschap

Monster. Deze laatste was aanwezig. En verder natuurlijk de legendarische Ford GT 40 (zie o.a. het Automobiel van september). Toen Henry Ford in 1962 Ferrari niet kon opkopen, besloot hij dat Ford zelf maar een winner voor Le Mans moesten bouwen. Het duurde tot 1966 voordat de Ford GT 40 een prijswinner werd.

Zo zijn er zes plateau's. De auto's van ieder jonger plateau rijden harder en gaan sneller door de bochten. Soms te snel, met een bezoek aan de grote zandbakken tot gevolg. Speciaal thema was dit jaar Amerikaanse auto's. Er waren speciale races voor Amerikaanse auto's. Amerikanen hebben in het verleden vaak intensief meegedaan aan de 24 uur. Denk bijvoorbeeld maar aan Briggs Cunningham, die met allerlei auto's heeft meegedaan, zelfs met een geprepareerde Cadillac en een eigenbouw bijgenaamd The



Prachtige Delage D8



Een van de eerste Facel Vega's

Regen en nog meer regen

Zoals gezegd, het was een regenachtige toestand. Heel lastig voor de racewagens. Soms volledig natte banen en tegelijk op andere plaatsen droog. Wat ons betreft: gelukkig hadden we paraplu's bij ons en waren er voldoende plaatsen om te schuilen met goed bier. Op zondag knapte het weer bij vlaggen op. Om een uur of 5 hadden we het wel gezien en konden we nog even genieten van een drankje op een terras midden in Le Mans. We parkeerden tussen een aantal Engelsen en Fransen met bijzondere klassieke auto's zoals een aantal Bristols en Facel Vega's. Goed gezelschap.

De terugweg

De Engelse dame van de Chambre d'Hôtes deed niet aan het uitgebreide Engelse ontbijt met veel ham en eggs, worstjes en knalgroene bonen. Nee, zij had zich wel heel erg aangepast aan het Franse landschap met brood en heel veel jam. Daarom maar snel op weg. Terug lijkt altijd langer te duren dan heen. Ondanks dat we niet via Parijs reden maar via Rouen. Op de heenweg ben je vol verwachting over wat je gaat meemaken. Op de terugweg ben je moe na een spannend weekend met alle indrukken en nogal wat bier en wijn. Dat laatste was natuurlijk noodzakelijk tegen de kou



Zo mooi moet mijn Flaminia ook eens worden



Bosje Lotusbloemen

en de regen.

Toch wel leuk die terugweg met al die Morgans en ander Engelse auto's die met ons meereden. Ook met een groep motorrijders. Bergop waren zij sneller, wij weer bergaf. Ondertussen leek het of ik nogal wat vermogen kwijt was uit de tweecilinder. Ging de weg nu alsmear omhoog, hadden we veel tegenwind. En hadden we eigenlijk wel genoeg benzine? Er zit geen meter in de Veritas, maar drie lampjes. Toen ik dacht dat het "reserve" lampje toch wel erg lang op zich liet wachten, was de benzine op. Gelukkig konden we mooi uitrijden bij een praatpaal. Niet getreurd, snel het kannetje reservebenzine in de tank en rijden maar weer. Hé, wat zit dat gaspedaal laag? Zeker een kabelschoentje verschoven. Oh nee, ik zie het al. Het pedaal is verbogen. Gewoon even terugbuigen. Waarna ik het pedaal in mijn hand hield. Eigen schuld, had ik het maar beter moeten lassen. Wat nu, zei Peter? Gewoon even handgas maken, zei ik. Laat ik nu een lange



Dan maar handgas

reserve gaskabel in de koffer hebben liggen. Deze kabel verbonden met de carburateur en via een gat in het schutbord naar binnen. Het andere eind aan de stoel vastgeknoopt, want anders is het wel erg had trekken aan het kabeltje. Een handschoen helpt lichamelijk ongemak voorkomen. Binnen een kwartier waren we weer op weg naar de volgende afslag op zoek naar een garage. Ik gas geven en Peter schakelen, want ik kan niet alles meer tegelijk op mijn leeftijd.

Aardige mensen, die Fransen

Spoedig reden we een dorpje in met direct het goede type garage: Reparations toutes marques, je kon zo de werkplaats inlopen. Kunt u deze onderdelen van het gaspedaal lassen. Natuurlijk, geef maar even hier. Wat kost het? Boefh, eh, rien. Hartelijk dank, hier een petit á boire. Oh, heb ik helaas een kabelschoentje op de bumper laten liggen op de snelweg. Dat is nu verdwenen. Ja, dat heb ik niet direct, zegt de man. Dan moet u even naar dat gebouw gaan. Daar zit een man die in motorfietsen doet. Die zal het wel hebben. Daar aangekomen: gesloten. Maandag middag na 14.00 u pas weer open. Maar boven gaat er een raam open. Na enige tijd maakt de eigenaar de deur open en hoort het verhaal aan. Ik loop even mee, zegt hij. Ok, kom na twee uur maar terug. Ik heb het niet in voorraad maar ik maak het wel even.



Niet nodig gehad

Ieder nadeel heeft zijn voordeel

De garage gaat ook om 12 uur dicht natuurlijk. Dan maar het dorp in om wat te eten bij een lokale Brasserie. Prima gegeten, met goede bediening voor weinig geld. Nog even een glaasje met een sigaretje op een terrasje in de zon en het is 2 uur. Terug bij de motorfietsen man. Deze heeft van messing staaf een perfect kabelschoentje gedraaid. Wel met een boutje met metrische draad want Engelse draad had hij niet. Wat kost het? Boefh, eh, rien. Hartelijk dank, hier een petit á boire. Merci bien. Even later zijn we weer op weg. Onderweg in België nog even gegeten en in het begin van de avond weer thuis.

Lessen voor de volgende keer

Le Mans Classic is een formele organisatie. Regel alles van te voren.
Zorg voor voldoende paraplu's
Buig nooit een gaspedaal recht onderweg

Joannes Collette

Advertentie

Ik sprak Guy Maingain en zijn vrouw uit Douai. Zij vormen het bestuur van de Cercle Panhard des Hauts de France. Er staan daar een paar auto's in de weg voor onderdelen: een L6, een Z12 en een carrosserie van een Z16.
Heb je interesse, neem dan even contact met mij op
Peter Drijver

Nieuwjaarsgroet van een bijna 100-jarige Jean Panhard



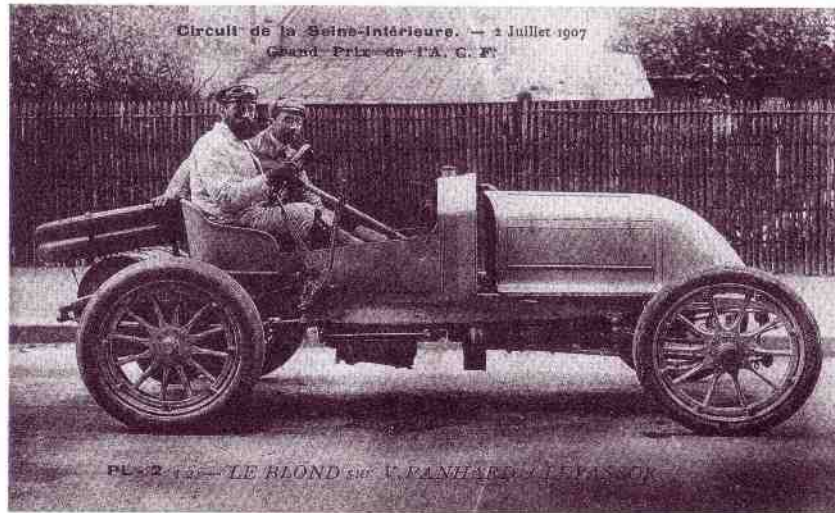
Henri Rousseau (1844-1910) Tropische storm met tijger

23.12.12
—
Ton, me remercie et mes mères
Voulez vous 2013. Bravo pour le calendrier
"Panhard Kalende 2013". Il est très
mieux et c'est la fin d'un gros
travail dont je vous en tiens reconnaissant.
Amicalement,
J. Panhard

Jean Panhard stuurde onze vereniging, in de persoon van Wim Boers, bovenstaande nieuwjaarswens. Wim was zo vriendelijk hem te vertalen: Mijn hartelijke dank en de beste wensen voor 2013. Bravo voor de Panhardkalender 2013. Hij is zeer geslaagd, en het resultaat van een groots werk, waarvoor ik u zeer erkentelijk ben. Vriendelijke groeten, J.P.

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

*Om dit racemodel
aerodynamischer te
maken is de radiator
achter de motor
geplaatst. Klein detail:
de heer Le Blond wordt
hierna vliegenier*



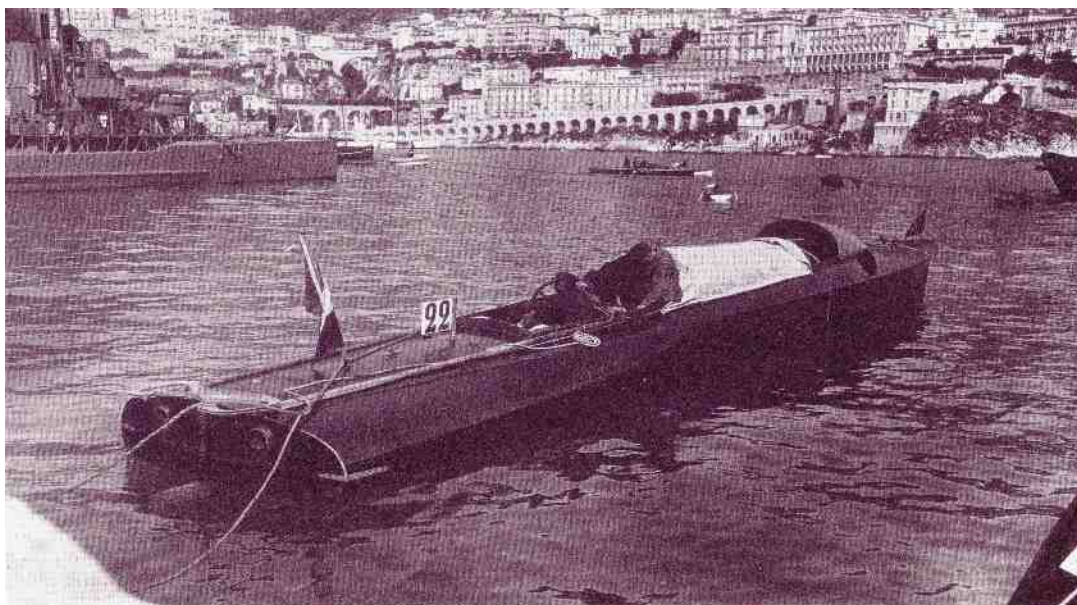
*Pour rendre ce modèle de course plus aérodynamique,
le radiateur a été placé derrière le moteur!
petit détail: par la suite, le blond devient aviateur...*

Maar de
heer Krebs
houdt niet
van races.
Hij vindt
dat ze te
duur zijn
en alleen
maar
tijdverlies
opleveren..
....ook al is
inmiddels
dankzij
de races
de
snelheid
van auto's
opgeklom-
men van
24 km/u
in 1895
naar 90
km/u in
1902.....!
Bovendien
moet de
firma
dividend
uitkeren
aan de
aandeel-
houders!!



*Mais Monsieur Krebs n'aime pas les courses. A son avis
elles coûtent cher et font perdre du temps ... même si, grâce à
elles, la vitesse des automobiles est passée de 24 km/h en 1895
à 90 km/h en 1902 ... !
... En outre, la société doit distribuer des dividendes à ses
actionnaires. Après la mort de René Panhard en 1908, le conseil
d'administration renoncera finalement à la course.*

Na de dood van René Panhard in 1908 zal de directie definitief een streep zetten onder het racen.



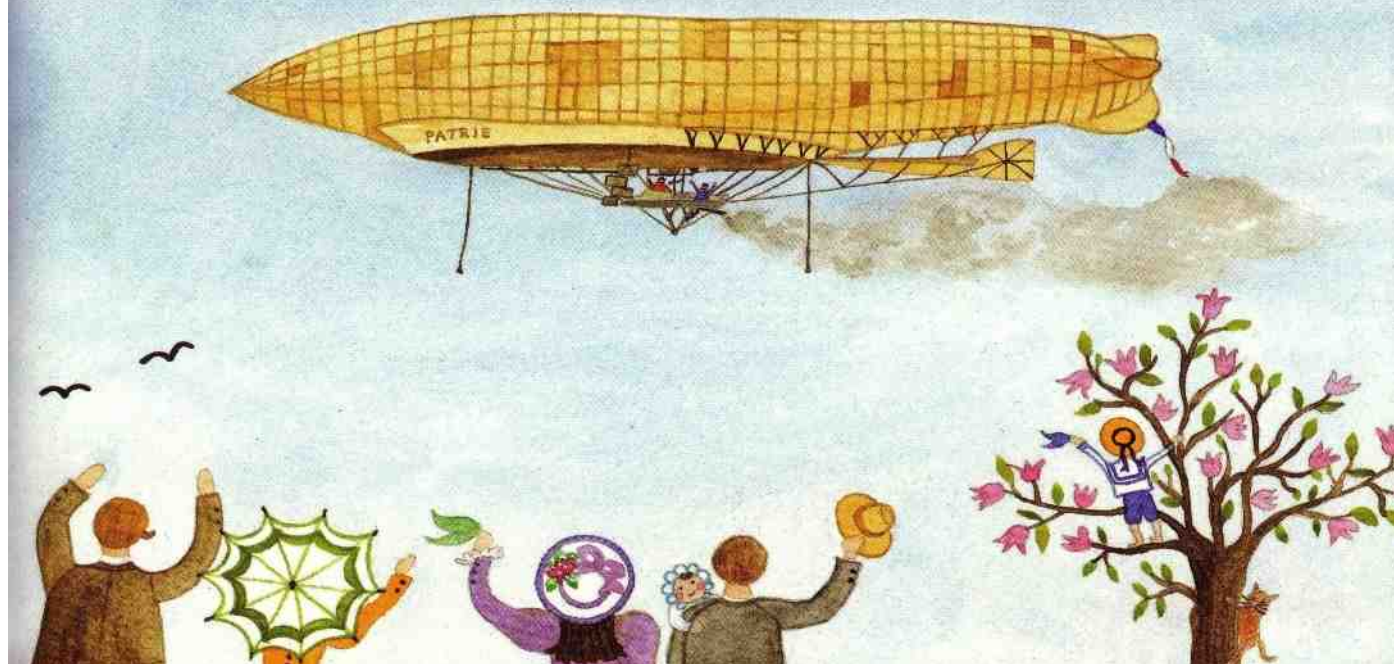
Motorboot met Panhard-motor in de haven van Monaco

canot automobile à moteur Panhard
dans le port de Monaco

De Daimler-licenties lopen in 1898 af. Maar vanaf 1895 maakt Panhard zijn eigen motoren: de Phenix, de Centaure en nog een heleboel meer. Ze zijn sterk en betrouwbaar, en worden ingezet in boten, zeppelins en later vliegtuigen. Intussen is de houtzaagonderneming één der belangrijkste in Europa geworden

Les licences Daimler se sont arrêtées en 1898. Mais, dès 1895, Panhard fabriquait ses propres moteurs: le Phénix, le Centaure et beaucoup d'autres.

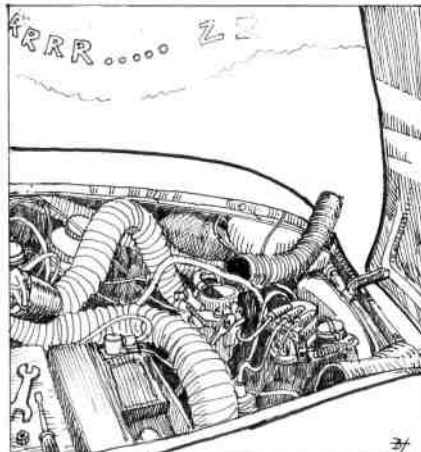
Puissants et fiables, ils équipent des bateaux, des dirigeables et plus tard des avions. Entre temps, l'entreprise des scies à bois est devenue une des plus importantes en Europe.





Er is daar inderdaad een huis ingestort. Telkens als ik ertegenover bij de bakker was, keek ik er even naar. Het meest wrange was het driewielertje op de slaapkamer. Slepde erfentis-kwestie. Nu gesloopt...

OF EEN OCHTEND IS ER EEN ENORME DRUKTE IN NOLAY. 'T OUDE HUIS, OP DE HOEK NAAR CORMOT EN VAUCHIGNON IS GEDEELTELIJK INGESTORT!! EN IN DIE DRUKTE BIJ DE ROTTE S-BUCHT, BIJ DE KRUISING, RYDT ER EEN CAMION DE ARME WEDUWE LAURENT VAN D'R SOKKEN. D'R SOKKEN BLYVEN HEEL, HAAR FOSSIELE MOBYLETTE ECHTER NIET. GELUKKIG BEGELEIDT DE FIRMA RICHARD HAAR RUIMHARTIG. ZE KRYGT EEN NIEUWE 'MOBY' EN ZE WORDT UITGENODIGD IN MARSEILLE, ZETEL VAN DE FIRMA - EN UITERAARD NIET PER SOLEX. LEVERT HAAR DE BYNAAM „VEUVE CLIQUOT“ OP. EN CLÉMENTCE WEET DAT ZE DE MOEDER IS VAN JEAN-BYGENAAMD LAURENT-LE-FOL. DIE OMKWAM IN Z'N DÜPHIENTJE...VERDER HEEFT ZE NOG EEN ZOON EN 'N DOCHTER.



ONDERTUSSEN LEGT MARC DE LAATSTE (ZWARTE) HAND AAN Z'N 'NIEUWE' 24 CT, EEN PIJKE CARROSSERIE. EEN BLOK VIA DE CHEVRONNÉS, DE BOURGONDISCHE OUWE CITROENCLUB, EN EEN GAVE NOKKENAS VIA EEN GEPENSIONEERDE GARAGIST DIE 'MOOK DE SPECIEKE KNEEPJES BYBRENGT. EN EEN VERDRAAIDE RUGGENGRAAT NA DE WEDERGEBOORTE VAN HET DASHBOARD. HY WIL DE AUTO OP TIJD KLAAR HEBBEN OM EEN LANG WEEKEND TE GAAN VliegVissen - KADOOTJE VOOR DE BUNA JARIGE BERNARD. EN VERDER? DE ^(TWEEDE) ZOON VAN DE WEDUWE CLIQUOT IS ONDER MYSTERIEUZE OMSTADIGHEDEN GEDOOD IN 'N LEGERAKTIE. SPECIAL FORCES OF20- GESPECIALISEERD IN VUILE KARWEITJES. PAUVRE RICHARD LAURENT, ET SA MÈRE GELUKKIG IS HAAR DOCHTER ÉLODIE WEL EEN SCHAT.

à suivre

© VLESEN METE RIJNSE-VLEGEN. BUNN OF FORÉL

René Bonnet Missile

Rapportage: René Bonnet Missile 50 jaar

(van onze speciale verslaggever)

Op 15 september 2012 vond een **feestelijke bijeenkomst** plaats ter gelegenheid van de 50e verjaardag van de Missile, het **bastaardkind** dat RENÉ BONNET baarde na de scheiding van CHARLES DEUTSCH. Een verkleinde DB Le Mans zonder Panhard techniek maar een 845 cc Renault 1093-blokje, gekoppeld aan een Dauphine Rallye vierbak, helemaal voor in de neus. JAAP had er **zijn zinnen op gezet om de mijne tijdig klaar te hebben**; na het internationale Panhard-evenement in Amsterdam in 2003 was de auto uit elkaar gehaald, en was alles vernieuwd en gerepareerd, maar het opbouwen bleek (voor mij) een te grote klus, die ik vorig jaar uitbesteedde aan een kleine *garagiste* in mijn straat met een groot hart voor klassiekers. De APK leek uiteindelijk **net op tijd** in zicht! maar toen bleek dat een 1093 motor die onbelast aardig draait, toch een groot probleem kan hebben. De distributie bleek 1 tand verkeerd waardoor na 100 m **iedere trekkracht verdween!** Dat betekende uit- en inbouw van motor en bak en dat lukte niet meer op tijd.



Deze wilde niet mee



De Kasteelscene

Gelukkig bleek HENRY OTTEN bereid om mij met zijn **Matra Djet** (bekend van de voorjaarsrit bij 't Harde) naar Mezières-en-Brenne te rijden; 730 km. Een mooie oplossing, want de cockpit is sprekend die van de Missile (zelfde voorruit, portieren en Renaultonderdelen), en zeker acceptabel voor de franse RENÉ BONNET fans. Al is de volgorde van de motor en bak precies omgekeerd als bij de Missile. Het werd een groot spektakel: de Djet is eerste productieauto met middenmotor, en die van HENRY heeft een 1400 Alpine blok erin. **In een mum van tijd zit je op 160 (op de Tomtom!)**, onder hels kabaal en stevige dampen; de motor zit min of meer in het compartiment, meteen tegen de rugleuning van de stoelen. Het overgrote deel van de tocht werd niettemin ruim onder de voorgeschreven snelheidslimieten volbracht. Dat moest ook wel, want HENRY had zijn charmante vrouw LIESBETH en zijn **drie kindertjes** in grote vertwijfeling thuis achtergelaten. (HILDE is wel een en ander gewend).

Aangekomen in Mezières bleek een zestiental Missiles aanwezig, waarvan 15 rijdend. De meeste prachtig gerestaureerd, maar ook enkele ruwe diamanten en een paar gepimpte exemplaren. Een



Een keurige restauratie

waar feest: iedereen heeft zijn eigen adaptaties van motor en bak, van interieur en wielen, van *enjolveurs* en *tableaux*. Gelukkig voor HENRY was er nóg een mooie Djet, al ontbrak een René Bonnet Le Mans (want die heeft HENRY thuis nog om af te bouwen). JAAP maakte met zijn **overjarige digitale cameraatje** warempel een filmpje van de *Rassemblement* op **Youtube**: tik René Bonnet Missile, kies het plaatje met een rode auto, van voren gezien.



Op een rijtje

De FRANSEN waren **uitermate hartelijk** voor de **enige buitenlandse inschrijving**. En de DAMES als altijd weer **onweerstaanbaar charmant!** Madame GENEST, wier vader destijds bij RENÉ BONNET *mécano* was, was zo vriendelijk uw verslaggever enige kilometers mee te nemen in haar **nogal opvallend gekleurde** (*fluoriserend* werd er spottend gefluisterd) groene



Fluoriserend kan ook



Henry met Djet voor Matra-museum

Missile, overigens een top-restauratie. Bij ontbreken van een formele club worden de bekende Missile-eigenaars per e-mail benaderd. Opvallend was, dat veel deelnemers thuis **een hoop moois** hadden staan: een meneer uit GRENOBLE vertelde dat hij, net als uw verslaggever, thuis nog een CD had! Baas boven baas: MICHEL JUSTOU heeft 3 Missiles, een MEP formulewagen en ook nog eens 3 Panhard CD's! Die CD's overigens niet rijdend.

Er waren de **regionale maaltijden aan lange tafels**, de ritten, de kasteelscene, er waren **reporters** van LA VIE de l' AUTO en van de PANHARD KOERIER, wat wil een mens nog meer?

Op de terugweg MOEST Henry het **Matra Museum** in Romorantin bezoeken waar we JEAN PAUL HUMBERT de hand konden schudden, die met zijn beroemde rode 1953 DB *barquette* voor de ingang stond en even later knetterend wegreed.

De files in Parijs zijn nooit leuk, maar HENRY's Djet hield zich taai en ging zelfs steeds mooier lopen naarmate Eindhoven naderde!

Bedankt REYNALD, NANOU en MARCEL en ook *les filles fragiles* voor de **prima organisatie** en de **heerlijke ambiance**. En HENRI voor de voortreffelijke en **opwindende taxi**. Best leuk, zo'n Djet!

Jaap Margry



Speeltje van JP Humbert

Panhard PL17

Er waren altijd wel tractions in de familie. M'n opa heeft er in ieder geval twee gehad, een zwarte en een grijze, en die zwarte heeft nog als trouwauto gediend voor mijn ouders. Mijn opa hield het overigens op drie tractions, maar dat ontkent mijn ma. Ikzelf ben ook in een traction getrouwd, mijn eigen. En het was de allereerste auto van mijn vader, in 1958 (UK-60-32, een auto uit 1949). De vakantie ermee eindigde uiteraard met autopech, in Appoigny, aan de Yonne (rivier) in de Yonne (departement), vlakbij Auxerre, waar ik deze zomer een deuk reed in m'n traction omdat ze een lantarenpaal verstoep hadden in de enorme blinde hoek achter. En dan waren er de steeds wisselende tractions van m'n echte moeder (ik woonde bij mijn vader) die rondreed in slopers en afdankertjes waarmee ze studenten naar en van Parijs reed in de zomerweekenden, als bijverdienste.

Later trouwde mijn echte moeder weer, met Jon. Jon reed (als-ie het deed) met een overjarige Dyna X. Zijn zoon Koen heeft als dertienjarige de X gerepareerd (volgens eigen zeggen) door de gebroken voorveer weer vast te zetten met een stuk ijzer dat-ie in het te ruime veergat ramde. Waardoor hij nog jaren kon doorrijden.. Koen was handig. Ik niet. Toen-ie vijftien was repareerde hij zijn eerste DS.

Eind jaren vijftig raakten mijn ouders bevriend met de familie Wiessing. En ome Frans – hij was architect te Zevenaar – kocht een spiksplinternieuwe PL17, als opvolger van de slome Ford Anglia zijklepper (pontoncarrosserie, een stationcar). Ik was altijd bang in de auto van ome Frans. Hij gebruikte hem als gooi-en-smijt-auto "want die auto kan alles" en ik heb nog nooit iemand zo snel zien schakelen. En hij rééd zo hard; anders dan mijn vader, die rustig en doordacht reed.

De Wiessinkjes en mijn ouders kenden elkaar van de Arnhemse toneelgroep Theater. Mijn vader gaf les aan de kunstacademie. Later, toen ik al studeerde, reed buurman Frans (een andere, deze was fysiotherapeut) een muisgrijze 17 met ETA-remmen en een rood kunstleren interieur. Prachtige wagen. Toen ik, als behaard kunstacademie-studentje, mijn Marry leerde kennen mocht ik wel, zo luidde het aanbod, haar even n....n in de bosjes achter in zijn tuin, als de nood hoog was. Zijn Panhard-mensen dan wèrkelijk anders? Overigens heb ik nooit van dat aanbod gebruik gemaakt.

Even terug naar de Wiessinkjes. Frans en Henriëtte hadden drie dochtertjes, en bij ons waren pas twee van de vier jongetjes aanwezig. Op een mooie warme zomerdag zaten we allemaal gezellig aan tafel. Plotseling ging mijn broertje rechtop in zijn kinderstoel staan, deed zijn broekje naar beneden en riep: kijk pap, ik heb een grote pief (dat was thuis de voertaal voor het mannelijk gereedschap). Oei!!

Mijn ouders schaamden zich zowat door de grond (en daar moet je flink je best voor doen als je 4-hoog woont). Vooral voor het bezoek, met allemaal meisjes.

En ome Frans? Die lag te schateren van de lach op de grond, met stoel en al, want hij was gillend van de lach achterover gegaan, en kwam niet meer bij. Hij zag er deerlijk gewond uit, met al die pastasaus op zijn witte shirt. Toen mijn vader even later voor de yoghurt-met-vla (de vlaflip?) zó hard door de yoghurtflesdop drukte dat de yoghurt van de pasgeverfde muur droop, kon de dag helemaal niet meer stuk. Lachend zwaaiden we de PL uit vanaf het balkon. Wat was dat toch een mooie auto.....

Boyo

P.S. Ik meen dat ik lid geworden ben van de Panhardclub toen ik, in het bestuur van de tractionclub zittend, een artikeltje las in de uitruilbladenberg, in de Koerier, over Frans Wiessing's rekeningen. Die kende ik!

Als iemand me de kopieën van die artikelen zou kunnen bezorgen, zou ik 'm zeer dankbaar zijn! En ja, ik vrees dat 's mans rijstijl wel eens debet zou kunnen zijn aan die rekeningen.

PL 17 Tigre

In de **Autovisie** nr. 11 van 16 maart 1962 wordt er een PL 17 Tigre getest. Het leuke ervan is dat er ook de testresultaten van een "gewone" PL naast staan. Als we even vergelijken:



En als we even Panhard eruit lichten:

	Tigre	Gewoon
top	139,5 (km/u)	128 (km/u)
acceleratie 0 – 80 km/u	13,4 (s)	16,2 (s)
gemiddeld verbruik	l : 13,2 (l/km)	l : 14,8 (l/km)

Met een zuiniger verbruik dan de concurrenten – in dit geval de Fiat 1300, de Opel Rekord 1500, de VW 1500, de Wartburg en de Vauxhall Victor – die allemaal zo 1 : 10 à 11 draaiden, was dit in het Nederland van begin 60-er jaren een zwaarwegend argument. En wél samen met de Fiat 1300 de hoogste top van zo'n 140 km/u. De Opel kwam tot 125 km/u, die ponton-VW haalde 130, de Victor ruim 120 en de Wartburg beweerde 125 te halen. Een minpuntje was wel de acceleratie: de Fiat bereikte de 80 km/u het rapst in 11,2 s, waar de Tigre en de Rekord volgden met 13,4 s. De gewone PL was het traagst met 16,2 s.

(Die 1 : 14,8 was voor mijn vader overigens de reden om toch maar een gewone PL te nemen. Wel in Relmax uitvoering, en ze moest wel onze Alpenkreuzer over minstens 13 % hellingen (de Brennerpas) kunnen trekken, wat de ANWB gelukkig bevestigde. Ik was heel blij dat we van die Opel Rekord afwaren - OttHW).

In de **Auto Rétro** nr. 104 van april 1989 staan de fabrieksgegevens met een optimistische top van 145 km/u en een kilometer vanuit stilstand in 41 s. De **Auto Passion 47**, van mei 1991, brengt dezelfde cijfers, met nog een 0-400 m in 21 s.

Voor de Tigre-bezitters onder ons die dit toch wat bescheiden cijfers vinden als ze hun eigen snelheidsmeter moeten geloven: die jukt!, en wel met zo'n 8 % optimisme.

Verder gaande komt de Tigre heel goed uit zijn test. De **Autovisie** roemt zijn ruimte, snelheid en minimaal verbruik door zijn stroomlijnform, een bijzonder fijne afgeronde vorm die je in de meest onwaarschijnlijke parkeergaatjes nog doet inparkeren. En dan de "verrukking van het inhalen: in 4 een voorligger

inhalen terwijl je 100 rijdt, er dan in 3 langsspuiten (die reikt tot 120) en dan weer hup in de spaarstand van 4. (Bedenk wel dat de fél, snél, in een oogwenk boven de 100-Daf uit die tijd een top van 101 km/u had! - OttHW)

De auto is nauwelijks gevoelig voor zijwind, "de briljante wegeigenschappen resulteren in uitstekende reisgemiddelden" en de auto is "een feest bij de benzinepomp". Men looft de overzichtelijkheid van de instrumenten, het dashboard zit wel wat ver weg (de toerenteller dus ook) en dat plaatst (jazeker!!) een smetje op de bereikbaarheid van de asbak voor de massa's mensen in Nederland die voor hun plezier een nicotinevergiftiging riskeren. Dat lost zichzelf dus wel op.

Men besluit: Naar onze stellige mening verdient de Panhard Tigre meer belangstelling dan de wagen tot nog toe krijgt, alhoewel de kring der bewonderaars altijd beperkt zal blijven tot diegenen die de raseigenschappen, die de normale Panhard al, en de Tigre in het bijzonder, bezit, kunnen waarden. Want dat is de meest kenmerkende, helaas niet voor iedereen misschien even aansprekende eigenschap van deze wagen: Ras!

Zo. Die zit, zou ik zeggen.

Resultaat van een gestadige en verstandige technische ontwikkeling, bekroond door 950 overwinningen
Sportieve versie van de **PANHARD** motor



mechaniek van morgen



voor een budget van gisteren

"EEN MOTOR DIE ENKEL UIT SPIEREN BESTAAT"



In de **Auto Rétro** staat het volgende over het rijden in de Tigre: als je een Peugeot 403 hebt gehad kun je ook automatisch uit de voeten met een Aronde, een Ariane (dat is een grote V8-Vedettevorm met een Aronde 1290 cc motortje), een Renault Frégate en elke willekeurige tijdgenoot-middenklasser. Aan het stuur van een Panhard, en bovendien nog een Tigre, is alles anders dan tot nu toe, zowel qua interieur als de sfeer aan boord van deze tweecilinder.

De journalist vindt de auto gewoonweg beter, maar ook gewoner dan hij van tevoren inschatte, gezien het "andere" karakter dat men een Panhard al gauw toedichtte. Hij vindt de auto bijzonder neutraal door de bocht gaan en voor een voorwiel-aandrijver evenwichtiger in zijn onderstuur/overstuur situaties als je hard gaat (de Fransen gebruiken zo mooi "het balanceren met een voorwiel-aangedreven auto"). En als je eens rechtuit de bocht wil uitvliegen, dan heb je dat expres willen doen. Hij dacht ook dat het een lawaaiige, schuddende en trillende auto was, een rammelbak, maar hij ontdekte het tegendeel: rustgevend, zacht, bijna stil in het midden-toerenbereik, met dank aan de aerodynamiek.

En nam ook aan dat het een typische ingenieursauto was waar geen enkele commerciële invloed aan te bespeuren viel, een geniale constructie, maar wel een beetje met de Franse slag in elkaar geflanst, een bijeengeraapt zootje, zogezegd (baclée, afgeraffeld).

Maar ontdekte dat de wagen erg evenwichtig in elkaar stak, en vooral solide gebouwd: geen verdachte geluiden in de carrosserie, geen gerammel van allerlei ditjes en datjes. We moeten wel bekennen dat een PL nogal wat vooruitgang had geboekt wat dit betreft, vergeleken met een vroege Dyna Z.

Paul Dupuis, de eigenaar, zit rechts; de autojournalist stuurt, en hij verbaast zich over het gemak waarmee de auto over de smalle buitenweg rijdt – ze rijden 100, 110 – waarbij het overduidelijk is dat, indien gevraagd, de wagen meteen 120, 130 zal rijden. De auto reageert licht en alert op alle commando's en trekt zich niets aan van kuilen in de weg of spoorvorming. Wanneer een

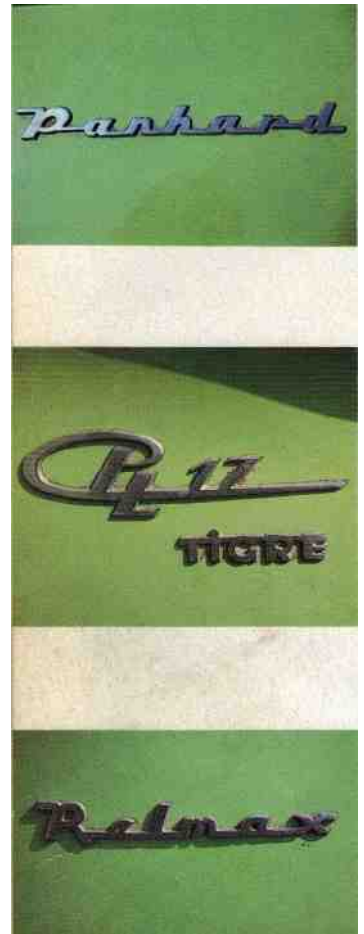
trekker plotseling de weg opdraait moeten ze flink in de remmerij, maar de auto behoudt prachtig zijn koers, duikt nauwelijks, en slipt noch kwispelt van achter. De eigenaar zit er onverstoorbaar bij. Terug in de versnelling (de journalist vindt dat wat ingewikkelder; waarschijnlijk is dubbelclutch naar I met een stuurversnelling een beetje moeilijk voor hem) en hop, erlangs. De motor klimt graag in de toeren, met een onwaarschijnlijk gemak. Je moet wel de juiste versnelling hebben – want onder de 3000 toeren geven de paardjes niet thuis – maar boven die magische grens doet de auto zijn naam van kwaadaardige kat eer aan.

Dan, onder het kopje **Verdient u een Panhard?** wordt er wat doorgefilosofeerd. Hoewel de auto qua prijs redelijk makkelijk aan te schaffen is, is het toch wel een nadeel dat de auto door de wat complexere techniek volstrekt onbruikbaar is voor half-werk, of zo-maar-wat-doen, of als proefkonijn. Een motor afstellen van een Peus 203, een Ariane of zo'n klein Renaultje4-met-de-motor-achter vereist geen grote technische know-how, maar aan een Panhard..... dat was specialistenwerk, en die zijn tegenwoordig schaars. En die er zijn, die worden stiller achter de hand doorgegeven, als betrof het een handeltje dat het daglicht niet kan velen.

Het is dus volgens Paul Dupuis geen beginnerswagen. Bovendien zijn de onderdelen best schaars, en dus aan de dure kant. En als je aan de motor begint moet je goed weten wat je moet doen. En dat geldt ook voor het afstellen ervan, of bougies die er niet in horen en een zuiger kapot maken, een te arm mengsel dat de kleppen verbrandt – de lijst van kwaai verrassingen die de zondagssleutelaar staan te wachten rond lagere en krukas is lang!

Gedurende de hele productietijd is het motortje telkens verbeterd op het gebied van rendement en betrouwbaarheid, maar zelfs de laatste serie M6/M8 is niet boven alle kritiek verheven. En de motoren die de 100.000 gehaald hebben zonder tenminste één "openhart-operatie" zijn op de vingers van weinig handen te tellen. Conclusie: een Panhard dien je te verdienen!

Het artikel eindigt met de verzuchting dat de wagen met niets te vergelijken is. Met een Tigre-motor zit je in de goedkope belastingklasse, kun je meedoen met de top van de middenklasse qua prestaties, en zit je in de luxe-wagenklasse qua uitrusting en wegligging (je benadert de 404 en de ID). Een Panhard is dus onvergelijkbaar....





Het artikel over dezelfde Tigre in de **Autopassion** heeft als kopregel: *Je vous salue, Panhard*. In de tijd dat dit artikel geschreven werd was er een hoop ophef over de film *Je vous salue, Marie* – een controversieel filmwerkstuk over de positie van de vrouw in het algemeen en de rol van de Heilige Maagd in het bijzonder. Blijkbaar wordt de controversiële Tigre tot spraakmakend en zielspijntend object verheven.

De inleiding luidt als volgt: Precies 30 jaar geleden, in 1961, wonnen de Panhards de Rallye van Monte Carlo. En precies 100 jaar geleden zag de toekomstige doyenne van de Franse autofabrieken het levenslicht. Die lustrums zijn naar onze mening aanleiding genoeg om een PL17 te testen. Een marginale auto, onvergelijkbaar, asociaal, maar zoals de reclamewereld zei: een Panhard, da's een ander verhaal (c'est autre chose).

Bij de autojournalist buitelen deze keer de geheugens voor horen, zien, voelen en motoriek over elkaar heen, vanuit het onderbewuste naar het bewuste, nu hij opnieuw in een 1961-er Panhard, die van Paul Dupuis, mag stappen. Hij was bijkans vergeten dat hij er ooit, in een grijs verleden, ook eentje uit 1961 had gehad. In een oogwenk komt alles weer terug: het ruimtegevoel, de aparte geur van het interieur en vloerbedekking, het kenmerkende geklikklak van de clignoteurs, het getril onder de voeten bij de pedalen, en de soepele polsslag om de achteruit in te schakelen of de contactsleutel om te draaien. Er is niets verloren gegaan! Hij haalt aan dat er geen auto was die zoveel verhitte polemieken naar boven haalde, zowel vroeger als nog heden ten dage. Je haatte haar of je adoreerde haar. Men overdreef de goede of de slechte punten. De auto creëerde bewonderaars die zich bij wijze van spreken voor haar wilden doodvechten, net zoals religieuze fanatiekelingen, en haar tegenstanders, evenals de overlopers, op de brandstapel wilden brengen.

De '61-er Panhard Tigre Relmax laat zich omschrijven als het meest doorontwikkelde exemplaar in de 11 jaar durende Dyna-sage. Elf jaar van niet altijd goeie trouwe dienst, kan je wel zeggen.

Nou ja, een Panhard kun je nu eenmaal nergens mee vergelijken. Simpel. Die had nu eenmaal haar heel eigen waarde. Voorbeeld? Een '61-er Relmax Tigre Grand Standing kostte de lieve som van 8740 F (wat nu [1991] 80000 FF zou zijn, zegt de journalist, ofwel 80.000 : 3 = fl 28.888, zeg € 13.300, zegt mijn volgeklieerde krantenrand – BT). Dat was 600 F minder dan een Peugeot 404 (met die vinnetjes, het model van Pininfarina) die moderner was, aangenamer reed, even snel was (met 1618 cc!), attenter op het gaspedaal en oneindig veel meer betrouwbaar. Ach, je hebt er niets van begrepen, zeiden de Panhard-fans. Je kunt geen appels met peren.....

Okee, dan iets anders. Een Dauphientje van Renault, ook 5 CV. Voor minder dan 6000 F verkocht. En met korting voor nog minder. Ach, om die redenen verkochten de Panhard-fabrieken in Orléans er 120 tot 150 per dag in toptijden, terwijl men 1500 Dauphientjes of 400 404's deed per dag. Echt, joh, Panhard was heel wat anders...

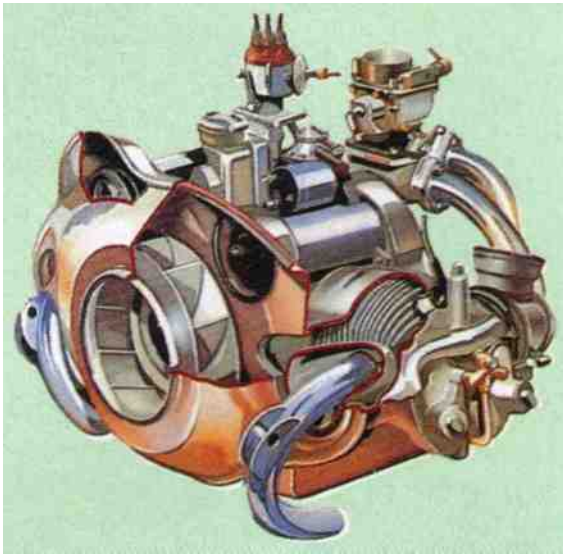
Volgt een heel verhaal over de ontwikkeling van de DynaZ en uiteindelijk de PL17 – dat laat ik maar zitten als zijnde genoegzaam bekend als: alu creatie, aerodynamica, alu naar staal, facelift naar PL17 vanwege de "look".

Verder met onze '61-er. Er was in 1960 een ribbel ter versteviging van de bij het inparkeren wat kwetsbare dorpel gekomen. En de deuren gingen nu "normaal" open, dankzij wettelijke regelgeving. Die zorgde tevens voor een ander openingsmechanisme en die maffe armleuningen aan de deur: esthetisch niet geslaagd, maar in het gebruik o zo praktisch.

Panhard, dat is toch dat merk, bijna de apostel, van de gimmicks, het opvallende, de opvallende kleuren, de zebrabekleding, het bijna schreeuwerige ivoreurige plastic. Dat merk gaat nu opeens voor sober. Dat ivoreurige plastic, dat zo uitbundig weerspiegelde in de voorruit, is nu verdwenen. Ingeruild voor stemmig, klassiekerig donkergrijs, vaak in combinatie met een zwart interieur. Dat schijnt de geachte clientèle wel te bevallen. En dat is nog maar het begin. In mei '61 verschijnt het Relmax afwerkingsniveau: dikkere

gescheiden stoelen, beter gevuld, met verstelbare rugleuning en ingebouwde asbak, dikkere vloerbedekking met dubbele polyester schuimlaag, identiek aan de DS. Dat vermindert het geluidsniveau aanzienlijk. En een klokje met een zonneklepje, rechts van de snelheidsmeter. In het geval van de Tigre zit hier in plaats van het klokje een toerenteller (beetje klein) en gaat het klokje naar de andere kant van de asbak. En dat voor slechts 500 stilzwijgende FF meer.

Aan de buitenkant onderscheidt de Relmax zich door de verchromde dakgoot. Dat is alles. En zo wordt de PL17 een rijk aangeklede voiture, bijna burgerlijk. Een 180° bocht, vergeleken met de glimmende en contrasterende kleuren, soms bijna schreeuwerig, van de voorbije jaren.



God save the..... twin

Dan volgt een uitleg over de motor, van 610 via 750 naar 850 cc. Origineel, zo niet geniaal qua technische oplossingen: geen losse cilinderkop, klepbediening via torsiestaafjes, korte krukas in twee lagers, ofwel moderne techniek voor de hoge toerentallen.

In de loop der jaren komen daar forsere drijfstanden bij (de Eiffeltorens), hydraulische klepspelingsregeling, geforceerde koeling en nog zo het een en ander. Dat levert in 1960 42 pk uit 850 cc, heel behoorlijk vergeleken met de 26 pk die een Dauphientje uit zijn 850 cc haalt.

Een motor die doet blozen

Ik kort maar weer in – motortje van aluminiumlegering, aangeblijkt aan een kleine versnellingsbak vanuit de denkrichting: alles op de limiet, klein en fijn. Carterinhoud zo klein dat je vaak moet controleren op oliepeil; er is geen speling! Een koppelingsplaat met de afmeting van een kattenblikjesdeksel, versnellingsbaktandwiel met Engels ziekte (ofwel onvolgroeid) die uiteraard weinig vermogen opsouperen, beetje primitieve synchronisatie. Delagarde wilde alles zo licht mogelijk.

In '61 zit op de 2, 3 en 4 een synchromesh. Dat is beter dan in '59, toen de 4 nog niet gesynchroniseerd was, en minder dan in '63, waar alles, althans in theorie, gesynchroniseerd is.

Vermeld dient ook te worden dat de 4 een overdrive is, en dat de bakbediening via kabels gaat, een techniek die de Japanners pas onlangs (let wel, 1991!) onder de knie hebben gekregen.

Al met al een knappe oplossing voor een motortje van 610 cc, en nooit aangepast aan 850 cc.....

In tegenstelling hiermee zijn de aandrijfassen van een zeer robuust formaat.

Panhard maakte goed gebruik van haar race-overwinningen (meer dan 1500 in totaal). De normale M6 motor (getest in Le Mans in 1956) had een compressieverhouding van 7,25:1 en ontwikkelde met een 36 mm carburateur 42 DIN pk bij 5000 toeren.

In 1959 kwam Panhard met de tot dan toe verborgen pekaatjes voor de draad: de M8 motor (inderdaad, getest in Le Mans in 1958), bijgenaamd de Tigre. Kenmerken: versterkte krukas, versterkte zuigers en drijfstanden, "agressievere" nokkenas, compressieverhouding 8,3:1, andere inlaat met 38 mm dubbele Zenith-carburateur. Vermogen 60 SAE hp/50 DIN pk bij 5800 toeren. Maximumkoppel 7,2 kgm bij 4300 toeren (niet erg soepeltjes dus!). De racemotoren gingen zelfs tot 60 à 65 DIN-pk, met een gewijzigde cilinderkop en ongewisse levensduur. (heel mooi voor 50 jaar geleden, maar de heer PB te H zal hier toch wat om moeten glimlachen - OttHW)

Kanttekening bij de verschillen in gemeten vermogen tussen de Society of Automotive Engineers (Amerikaans) en het Deutsches Institut für Normung: Volgens beide methoden wordt gemeten aan het vliegwiel van de motor, niet aan de wielen, dus zonder de transmissie.

SAE-hp worden gemeten aan het vliegwiel van een "kale" motor: geen luchtfilter, ventilator, uitlaat, pompen en dynamo. Volgens DIN zit alles er wel aan, behalve de dynamo. Verder is de definitie van onze metrische pk ook wat verschillend van de Angelsaksische hp: 1 metrische pk is het vermogen dat nodig is om 75 kg in 1 seconde 1 meter op te heffen, terwijl voor de h(orse)p(ower) geldt: 1 hp is het vermogen dat nodig is om 550 pound in 1 seconde 1 voet op te heffen. Enig omrekenwerk leert dat 1 hp = 1,014 pk, dus als we de termen hp en pk gelijkstellen maken we geen erg grote fout. De Nederlandse pk, de Duitse PS en de Franse ch zijn exact gelijk, maar de Franse CV is een heel ander verhaal waar belastingpolitiek aan te pas komt (OttHW)

Massief

Onder deze kop vergelijkt de schrijver de auto met tijdgenoten in '61 en '91. Met een lengte van 4,75 m, een breedte van 1,67 m en een hoogte van 1,42 m kun je een Panhard onmogelijk klein noemen, zeker in die tijd (en ervoor. Mijn traction is weliswaar even breed, maar door de opbouw met spatborden – vooral voor – is tie veel knusser dan een Panhard. En hij is ook korter; de koffer is belachelijk klein vergeleken met een PL, maar ja, het is ook een ontwerp uit 1932-1933 dat haastig op de markt is gesmeten in 1934.... BT)

Men looft de aerodynamische vormgeving, bijvoorbeeld de vlakke bodem waaruit het geribbelde carter steekt (voor betere koeling). En het geruisarme uitlaatsysteem: twee enorme uitlaatbuizen, uitmondend in een dito demper, zeker voor 850 cc. En veilig: de tank is tegen botsingen van achter afgeschermd door de geknikte bodem en het reservewiel (in 1961 nog wel!). De 17 was op een aantal punten de concurrentie "werkelijk en duidelijk vooruit".





Schouders los

De dikke deur is zojuist dichtgeklapt. Waarom voel je je niet direct op je gemak? Wat is er mis? Het ligt aan de zitpositie! Die doet raar aan vanwege die gestroomlijnde stuurkolomkap die zowat je borst insteekt en je ademhaling bijna belemmert; zwaar en massief. Het dashboard en de voorruit daarentegen zitten weer een heel eind weg. Dat grote blok midden voor je borstkas, met dat grote stuur waar je bijna aan hangt, zorgt ervoor dat da armen en de schouders niet echt ontspannen. Je stuurt automatisch in de 5 over 11 stand. Je benen hebben wel weer alle ruimte. Kleine mensen hadden pech: weliswaar een zee van ruimte, maar ze keken door het stuur heen in plaats van er overheen. Goed uitzicht naar voren en naar achter, zijdelings wat minder door de kleine ruitjes, en door de glooiende vorm geen overzicht over de carrosserie.

Je ziet de spatborden niet. Geen stadsauto, en door de vorm, en door de techniek (niet soepel). Lang leden de Panhardisten onder de afwerking. Het plastic ivoor was zeer broos, de deuren sloten slecht, de waterdichtheid liet te wensen over, en dat waren nog de minst erge zaken. In '61 kwam daar veel verbetering in, met betere raamslingers (gietsmetaal) en een gecapitoniseerd dashboard. Tevens is er toen serieus werk gemaakt van de sluiting der deuren. Het is weliswaar nog lang geen Peugeot, maar het begint erop te lijken. Alleen het bevestigen van de stuurkolomkap en het op nul stellen van de dagteller is nog een heel gepruts, maar verder: wat een vooruitgang. De panoramische achteruitkijkspiegel binnen heeft een fors formaat, maar de bolling is enorm. Het schatten van de afstanden achter je is door de grote reductie nu een hachelijke zaak (voor afstanden keek ik altijd in mijn buitenspiegel – BT). En hé, het make-upspiegeltje op de zonneklep (miroir de courtoisie klinkt eigenlijk veel mooier!) is verlicht, terwijl mijn voeten wegzakken in een dik tapijt. De enorme dikte van de stoelen toont lekker, maar knabbelt wel weer wat af van de toegankelijkheid van het interieur. Het dashboard is praktisch identiek aan model '54 Dyna Z, met de halve maanvormige snelheidsmeter die tot 160 loopt, maar het zwarte kleurtje staat hem goed, bijna net zoals de huidige BMW of Mercedes. In de halve maan bevinden zich verder nog een minuscuul oliedruklampje, een ampèremeter, een dagteller en een totaalteller. Alle bedieningsorganen zitten op die stroomlijncap. Links de ruitensproeierpomp en de gecombineerde knipperlicht/lichtenhendel. Die laatste vergt wel wat handigheid, wil je je tegenliggers 's nachts niet verblinden. Draaien, drukken, duwen – moet je allemaal wel weten. Bovenop de kap de tuimelschakelaars voor parkeerlichten en de ruitenwisser, met zijn rare asynchrone werking. En beneden, aan weerszijden van het contactslot (dat daar niet echt lekker zit) de choke- en de stroomonderbreker-treknoppen. De handrem, met een indrukwekkende gang, zit rechts van het stuur. Er zijn drie dashboardkastjes, met een bol metalen deksel dat nogal abrupt sluit. De stuurversnellingspook is in de loop van de tijd wat langer geworden (moet wel als het stuur zelf ook groter is geworden). De bovenkant van het dashboard is lang en plat, alleen onderbroken door een heel kleine warmelucht-inlaat. Het gaspedaal mag door de hele voet betreden worden, staat een beetje schuin en bedient een stangetje dat, onder ons gezegd en gezwegen, weleens losschiet.



PAN-PAN

Contact, starten. De tweecilinder slaat aan met dat onmiskenbare Panhardgeluid dat zo moeilijk te omschrijven is. De uitlaat dempt het gehamer heel goed, geholpen door de Relmax geluidsisolatie. Maar buiten herken je het Panhardgeluid uit duizenden. De zware roffel kan je niet als edel karakteriseren. Daarvoor mist hij de nodige rondheid, lijkt het soms op het geronk ontruikt aan een éencilinder. Zeer soepel opgehangen in grote rubbers draait en springt het motortje op en neer, en de auto met hem, zeer tot vermaak van de critici. Wat zeker niet lachte waren de uitlaten, die hun ongenoegen over deze wrede behandeling toonden door voortijdig af te breken of te scheuren. Het gebeurde niet zelden dat je een rumoerige Panhard met kapotte uitlaat hoorde rijden en knallen – daar hield de auto een in feite onnodig negatief geluidsimago aan over. Overigens, die zeer soepele motorophanging, die in alle jaren nooit aangepakt is, had ook zijn gevolgen voor het koppelingspedaal en de motorkap. Het kriebelde en kraste daar nogal eens in voet en bumper. Ook was het niet vreemd dat de motor nog wat doorhikte als het contact was afgezet. De motor leed aan nadieselen (zelfontbranding) en daar waren de mensen vaak een beetje angstig voor. En de autoverkopers moesten zich dan weer in allerlei bochten wringen.... En bij stoppen de motor zogenaamd per ongeluk af laten slaan, onder duizend excuses.

In de vierde versnelling met Relmax hoorde je die motor eigenlijk niet door die goede geluidsisolatie. Wat je hoorde was bak en differentieel. Maar bij wat lagere snelheid op holle wegen met de ramen open hoorde je het geluid dat de DB Panhard zo beroemd maakte: die zware doordringende knetter. En onder ons – daar schrokken we wel wat van; dat hadden we bij zo'n rijk uitgeruste wagen niet verwacht. Dat hoorde bij een DB, of een sportieve CT.

Een weinig soepele kat

Rustig weggrijden met een auto die evenveel kilo's als cc's heeft en een motor die onder de 3500 toeren niet thuis geeft is moeizaam. Te weinig toeren en hij slaat af. Teveel, en de koppeling reageert bokkig op het loslaten van zoveel tijgers tegelijk.

De journalist vindt de motor duidelijk niet erg geschikt voor deze auto, maar roemt wel de uitzonderlijke prestaties, te vergelijken met een 1600 cc motor uit 1991. Een héél, héél erg goed afgestelde Tigre zou de 145 halen, dankzij een C_w van 0,39. Dat is dezelfde top als een Peugeot 404 met 1618 cc onder de kap.

De acceleratie is dan wel wat minder, maar voor de motorinhoud toch prima. 400 m sprint in 21 seconden, 1000 m sprint in 41 seconden. Maar je moet de tijger altijd wel ophitsen boven de 3000 toeren; anders blijft het een huiskat.

De versnellingsbak vindt hij niet plezierig. De bediening is niet direct genoeg naar zijn zin. De 1, die de beladen wagen op gang moet brengen, is te kort (tot 40), de 2 gaat naar 80, de 3 naar 120 en de 4, die bij het schakelen wat blijft hangen, tilt de wagen naar 160. 160? Ja, want de teller is in Marseille geboren, en daar overdrijven ze altijd.....

Superbes Qualités routières

In de stad niet op zijn plaats. Veelvuldig naar 1, en die is niet gesynchroniseerd. Ex-bezitters van een Peus 403 (schakelluie auto, koppel zát) die een versnellingsbak hanteren als een kartrekker (want die zijn blijkbaar lomp, zegt een bezerde BT) hebben de bak zó in puin liggen. Niet iedereen verdient een PL!

Het verbruik is een sterk punt: 7 liter op de 100 km is wel wat anders dan 9 à 10 (Aronde, 403). En in recordritten (voor gebruik, economy runs dus) scoorde Panhard eens 3,36 l voor een normaal parcours van 100 km!

Maar dan die wegligging. Boven de 3000 toeren blijft een Panhard niet bij te houden op een bochtige weg – des te meer bij regen en sneeuw. De wagen werd daarom ook prima verkocht in bergachtige streken. En dan nog wat: die excellente wegligging ging niet ten koste van het veercomfort. De vering werkte soepel, en de combinatie met de zachte stoelen maakte het helemaal af. Honderden km met een Panhard was een peulenschil. Echter met één gebrek: de verwarming. Een soort 2CV-stijl van verwarming. 's Winters altijd alles beslagen, en het werd maar niet warm. En 's zomers bleef de hitte in de auto hangen, dankzij die grote voor- en achterraut, en de goede interieurisolatie.



Krachtig, maar niet langdurig

De auto remt wat stevig, en dat zonder bekrachtiging, maar voor ons goed genoeg. Het is bekend dat bij lange ritten en hoge snelheden de remmen snel aan bijterigheid inboeten. En er moet aan worden toegevoegd dat de grote wioldoppen zeker niet bijdragen aan een goede koeling van de (trommel)remmen. Later, in 1963, zullen naar aanleiding van Le Mans en DB de ETA-remmen (Évacuation Thermique Accélérée, versnelde thermische afvoer) hun intrede doen. En die remmen waren weer niet afdoend om een CT goed tot stilstand te krijgen, maar dan heb je het ook over snelheden van 150+. Maar Panhard had iets tegen schijven.

Bij krachtig afremmen toont de ophanging voor dat ze dat niet echt lekker vindt. De reactiearm waarop de schokdemper is gemonteerd werkt niet even goed als die goeie ouwe onderste triangel. Trouwens, op de race-DB's was de onderste bladveer vervangen door een stevige triangel.

Toegegeven, in 1961 was de gewone PL gedevalueerd tot een soort Simca Ariane (u weet wel, V8-koets met 1290 Aronde motor vanwege de Suez-crisis, overigens best verkocht), maar deze Tigre was een compleet ander, zij het wel wat verouderend, verhaal. De pure Panhard-liefhebbers zouden dit nooit erkennen; die hingen zich liever op. Maar ze hoopten wel stilletjes op een moderner carrosserie en wat ambitieuzer techniek. Binnenskamers sprak men over een luchtgekoelde 4-cilinder boxer (uit de AML) of X-motor. In dat geval had Panhard gehakt gemaakt van een 2-liter DS. En daarmee leggen we de vinger op de zere plek. De 4-cilinder, die werkelijk heeft bestaan, is nooit in productie gegaan. Citroën heeft Panhard nooit toegestaan om in haar toekomst te investeren, en bovendien stond de GS al een tijdje op de tekenplank! We weten allemaal hoe het afliep.

Goed, dat alles gezegd, blijft toch het gevoel dat, hoe mooi en enthousiasmerend alles ook in elkaar moge zijn gezet, de auto's in het dagelijks gebruik toch wat teleurstellend waren.

Ach, je hebt er geen bal van begrepen; een Panhard moet je wéten te besturen, riepen de tempelhoeders. Nou, dat zal wel. Er zijn goede, maar ook slechte jaargangen aan te wijzen. De 61-ers zijn één van de beste jaren. Maar er zijn ook jaargangen met kapotte zuigers om de 20.000 km, kapotte uitlaten om de 10.000, een vastgelopen 4 bij 30.000, en over het Céléron tandwiel, dat bij 40.000 km in stukken brak hoeven we het al helemaal niet te hebben. Een voormalige technische inspecteur vertelde me eens: "als Panhard was ingegaan op alle voortijdige pechgevallen, was de fabriek allang failliet geweest". Daarentegen zijn er ook vele auto's, die, liefdevol onderhouden, zorgvuldig elke 2500 km nieuwe olie erin, alle 26 smeerpunten bijgehouden, alle maanden de carburateur afgesteld, bougies Marchal koud 34 HS op elektrodeafstand gecontroleerd, elke 1000 km de flenzen van in- en uitlaatpijpen aangetrokken, met gemak de 100.000 km halen. Een Panhard spreekt met de eigenaar die naar haar luistert!

Zoals Etienne de Valence, de oude en altijd sympathieke perschef van de firma onlangs erkende: we konden geweldig goed een auto ontwerpen, maar we konden hem niet zo heel goed in elkaar zetten....

Ook in dit artikel eindigt de journalist er weer mee om de toewijding en het ophemelen van Panhard te vergelijken met een godsdienst. Je hebt christianisme, boeddhisme, hindoeïsme, jodaisme, shintoïsme – waarom dan ook niet panhardisme?

Sommigen zullen erom lachen, maar, laten we niet vergeten dat er altijd méér religie is geweest dan men gezegd en geloofd heeft...

Bronnen: diverse, zie tekst

Vertaling en bewerking: Boyo Teulings, Henk Ottevangers

Zes comfortabele plaatsen

Om bij wijze van resumé alleen maar te zeggen dat de PL 17 zo comfortabel is, dat is toch wel wat kort door de bocht. Neem eens even die potentiële klant uit die tijd in gedachten, die hoogstwaarschijnlijk heeft leren autorijden in zo'n Renaultje 4 (met de motor achterin) en die dan nu in zo'n "paleis op vier wielen" stapt.



In een tijd waarin men, vanwege gebrek aan grondstoffen, middelen en ruimte alleen in kleine autootjes dacht, zo direct na de oorlog, valt de Dyna Z uit 1953 wel heel erg uit de toon. Ook vandaag nog, want je realiseert je opeens dat er heden ten dage (we schrijven september 1996 – otthw) eigenlijk geen zeszitters gebouwd worden. De interieurruimte in deze auto is verbazingwekkend.

Deze verbazing hebben we mogen aanvoelen vlakbij Dreux, bij Vernouillet om precies te zijn, met de auto van Claude Piquet. Stel je een bedoening voor in een voorstad, met op het erf daar omheen enkele dozijnen Panhards, voornamelijk Dyna, PL17 en 24. Sommige wat verroest, andere in goede staat. In een hoek van het erf staat de werkplaats van Claude, waarin hij in de loop der jaren in een onbeschrijfelijke wanorde allerlei spullen van zijn dierbare merk Panhard heeft opgeslagen voor restauratiedoeleinden. Voor Pierrette, z'n vrouw, en Claude, is de Dyna gewoonweg een geval van wederzijdse liefde, de geschiedenis van zijn jeugd. Ga maar na, hij begon met het repareren van Panhards toen hij 14 was, en hij is nu 53. "Toen ik nog leerling was, bij een Renault-garage, raakte niemand die auto's aan. Nou, ik vond die luchtgekoelde motor wél leuk, en bovendien had mijn broer een Dyna X". En zo kwam hij de Panhard-wereld binnen, zoals anderen in een religie stappen. Buiten wat auto's die als donor dienen beschikken Claude en Pierrette over 3 PL17 Berlines, een break, een besteller met huif, 3 24 CT's, een 24 BT en een DB HBR5!

Op het erf

Speciaal voor Auto Collection heeft Claude een van zijn 17's klaargemaakt, lindengroen met een zwart dak. Een L6 uit 1963, z'n dagelijkse auto waar hij ook mee op vakantie gaat. "Ze heeft geen Tigre-motor", zegt Claude een beetje spijtig, terwijl hij op het erf uit zijn auto stapt. Daar staat tegenover dat hij pas de tweede eigenaar is, en dat de auto net iets meer dan 60.000 km heeft gereden. Gekocht in '84, in Sartrouville, van een echtpaar dat er één keer per jaar mee naar Portugal reed, en waar ze binnen gestald stond in een verwarmde garage.

In december '54 peilde de Action Automobile et Touristique (AAT) de mening van de Fransen over wat ze van hun auto's vonden. Boven in het mandje lag Citroën, met de Traction en de 2CV, waarvan het mechaniek als impeccable (hartstikke goed) werd beoordeeld door 95 % van de ondervraagden. Bij verder lezen merkten we dat de Simca Aronde met een score van 80 % voor wat betreft de "bewoonbaarheid" uit de bus kwam, terwijl de Dyna Z maar 15 % op dit onderdeel scoorde – terwijl ze die had moeten winnen! Er bleek ook uit dat 85 % van de ondervraagden nog nooit een Dyna Z had uitgeprobeerd, maar er dus wél een oordeel over had.

Deze studie, ondertekend met Jacky Ickx (de vader van) heeft ons werkelijk met stomheid geslagen, om het maar eens zachtjes uit te drukken.

Aan het stuur

De groene deur gaat open; nu ga ik voor het eerst in de auto zitten. Als m'n geheugen me niet in de steek laat heb ik ooit eerder in een PL 17 gezeten, een taxi. Vanwege de ruimtelijkheid – en die is er volop – voel je je ogenblikkelijk ondergedompeld in een jaren '50 – strip. Je hebt het gevoel in een soort decor te zitten. Zelfs de stoelen, heel ruim en comfortabel, doen aan een salon van die tijd denken, waar vinyl het moest zien uit te vechten met skai, en waar de vormgeving, net zoals bij de ijskasten van Frigidaire, schitterend was. Wat staat die voorruit ver van je af, en het stuur dichtbij! Dat bevalt me, en is bovendien handig als het sturen zwaar gaat. De Engelsen van het blad Autocar schreven dat het helemaal perfect geweest zou zijn als het stuur nog een of twee inches verder van je had afgestaan.

Temeer daar kleinere chauffeurs dan beter bij de pedalen konden, wilden ze nog met een goede armhouding kunnen rijden. Daar staat tegenover dat je nu een zee aan beenruimte hebt en de voorpassagiers bijna met gestrekte benen kunnen zitten, met dank aan de volledig vlakke vloer van Grégoire.

Het uitzicht rondom is voortreffelijk (ahum, ik “ving” deze zomer een lantaarnpaal in de enorme dode hoek achter mijn Traction, bij het uitparkeren aan de Yonne in Auxerre. Knal! – BT)

Uitzicht naar buiten goed; het zicht op de instrumenten en de tekenjjes is daarentegen slecht, maar zal in het dagelijks gebruik wel wennen.

Wat mij betreft is ons testritje aan de korte kant.

Over testrit gesproken: de Autocar vermeldt dat de snelheidsmeter zelfs bij lage snelheden er wel 15 % naast zit.



De portieren gaan nu in de goede richting open, van achteren naar voren. Een duidelijke vooruitgang voor deze gezinswagen, die al in 1953 op de markt kwam. Het avant-gardistische imago werd door dit soort details voordien toch wat verstoord

Het Panhardgeluid

De pedalen zijn groot, en bijna geheel met rubber overtrokken. Daar trap je met plezier op! Contact aan.....

In Vernouillet hoef je nooit ver te rijden om te vinden wat je zoekt: een mooi landschap. De vallei van de Eure omarmt ons, en niet ver hiervandaan ligt het Bos van Anet.

Wat me erg positief verrast is de positie van de pedalen: gas- en rempedaal kunnen tegelijkertijd met de rechervoet bediend worden (de teen-hak techniek, bekend uit het rallyrijden – BT), zodat je al remmend kunt dubbel-clutchen, wat even later heel nuttig zal blijken te zijn. Het typische Panhard-geluid is zo opvallend buiten dat ik er ook voor vreesde in het interieur. Niet terecht!

Het is een ongelooflijk motortje, licht (want van aluminium), in de oorlog met 610 cc geboren uit de pen van Louis DeLagarde en ingenieur Grégoire. Kenmerkend is de cilinder+kop uit één stuk en de positie ver naar voren. Onze motor, die 50 pk ontwikkelt uit 850 cc is voorzien van een Aerodyne geforceerde luchtkoeling, die de koellucht middels een turbine naar binnen pompt en gelijkmatig over de twee cilinders verdeelt. Dit systeem is sinds '54 bij de wedstrijdauto's ontwikkeld en daarna op de seriewagens toegepast. Volgens de journalisten van l'Action heeft dat turbinesysteem diverse voordelen, leggen ze in 1959 uit. Het reduceert het motorgeluid enorm door de “verpakking” van de motor, de kachelwarmte wordt beter opgevangen en door de gerichtere warmteafvoer voorkom je pingelen en zelf-ontsteking in files of in steden, waar de motorkoeling normaliter onvoldoende was.

Nu we niet in de stad, noch in de winter zitten zijn we alleen maar geïnteresseerd in het zeer acceptabel geluidsniveau van deze PanPan (lange tijd de spotnaam van het knetterende Panhardje – Pan = Pang = knal – , vooral terecht als de uitlaat weer eens lek was – BT). The Autocar schrijft zelfs dat je bij voorzichtig accelereren vanaf 90 à 100 km/u een viercilindergeluid lijkt te horen. Overdrijven is ook een vak!!



Een stevige constructie, een vlakke vloer, grote kofferruimte en plek voor je benen, dat zijn de erkende kwaliteiten van de PL17. De keerzijde van de medaille is de prijs, die enigszins boven het gemiddelde ligt.

Een kwalijke reputatie

Begin bij Claude niet over een kwetsbare bak. “Ja, dat beeld zit er nu eenmaal in gebakken (collant à la peau, aan de huid geplakt; erg mooi, zo’n uitdrukking – BT) en mensen generaliseren nu eenmaal graag. Maar ik moet zeggen dat die versnellingsbakken niet zwakker zijn dan bij andere wagens. Als er eens een uitzondering in de serie zat gaf dat meteen alle Panhards een slechte naam”. Je kon een Panhard ook uitrusten met een elektromagnetische Jaegerkoppeling, die het koppelingspedaal overbodig maakte (een z.g. halfautomaat: je moet nog wel schakelen, maar de schakelhendel bedient elektromagnetisch de koppeling – BT).

Onze auto is een gewone schakelaar.

Ik heb toch de indruk dat de bak met enig beleid bediend moet worden. Niet te snel schakelen, en van 3 naar 2 met dubbelkluts. Als je dat nalaat hoor je sinister gekraak, en de misprijzende eigenaar zit de hele tijd naast me!

The Autocar vond de bediening en de synchronisatie First Class, behalve de achteruit, waar ze wat moeite mee hadden (pff, heb je wel eens zo’n zwembadbakstuurversnelling van tijdgenoten als Austin en Morris gevoeld? Soort krakend zoekplaatje – BT).

De bak van Claude schakelt perfect – maar een perfecte afstelling past natuurlijk bij zo’n garageman.

De Panhard-bacil

Laten we even niet vergeten dat de vierde versnelling pas sinds 1960 gesynchroniseerd is. De remtrommels zijn ongeveer sinds diezelfde tijd van aluminium, en blijken zeer efficiënt, met een lichte neiging tot blokkeren. En ik voel ook een zwakke trilling in het rempedaal.

Wat betreft de handrem, die zit onder en naast het perfecte stuur, past prachtig in het ontwerp, en doet zijn werk subliem.

Alsof we zo’n auto zouden willen kopen steekt Claude van wal: “je voelt je veilig, hè? Een bovengemiddelde wegligging! Deze auto zit vol toptechniek, en was haar tijd ver vooruit. De wegligging is beter dan die van een Traction. Duidelijk toch, die wegligging, als een trein op rails!”

Claude zit op zijn praatstoel. Vanuit zijn hart, maar ook vanuit zijn ervaring. Veertig jaar werken met Panhard, dat telt.

“Makkelijk te repareren auto. Wat betreft gewoon onderhoud, dat zeg ik je als monteur, prima toegankelijk. Startmotor, benzinepomp, allemaal makkelijk om te wisselen. Alleen de afstelling van de motor is wat ingewikkelder, maar als ie eenmaal goed afgesteld is draait dat motortje als een zonnetje.

Ik vind de wegligging die van een voorwielangedreven auto uit die tijd; niet beter, maar ook niet slechter. Wat me wel verbaast is het bandengepiep in iedere bocht. Toen ik dat uitzocht bleek de oorzaak bij de bandenkeuze te liggen: in plaats van de stillere Michelins zaten er Dunlop SP Sport’s onder.

“Als je het gaspedaal halverwege een bocht loslaat bemerk je instabiliteit achterin, die je kan opheffen door weer gas te geven” wist de Autocar indertijd over de wegligging te melden. Om eraan toe te voegen dat dit gedrag bij een beladen wagen minder werd. (Dat noem je nu het intrappen van een open deur, of ben ik ook besmet met die Panhard-Bacil – OttHW).



De Dynavia (1948) was een studie in vormgeving en techniek die voorafging aan de DynaZ, en dus ook aan de latere PL17.

Het hele concept was gebaseerd op aerodynamica, dus op zuinig gebruik. Een zwaarwegend argument!



Onze testauto bleef mooi horizontaal in de bochten, maar altijd tegen de grens van uitbreken aan, zelfs in bochten met lage snelheid. Bovendien lieten de banden zich aardig horen

Waar is mijn aluminium gebleven

We zijn in het Bos van Anet gearriveerd. Daar is een groot stuk lange rechte weg. We profiteren daarvan door eens lekker gas te geven – uiteraard binnen de wettelijke normen – en ik voel dat de motor dat allemaal goed aan kan.

Hartstikke jammer dus dat de Panhard niet meer een bodemplaat en carrosserie van aluminium, maar van plaatstaal heeft, vanwege de centen. Scheelt wel even 200 kg op de weegschaal en de rolweerstandsbijdrage.

Toen Panhard in 1958 zowel achter als voor overstapte op De Carbon schokbrekers, reageerde AAT op de volgende manier op deze verbetering: in combinatie met de torsiestaven achterin geeft dit een soepeler ophanging, zonder gewiebel, en ook een betere wegligging (precies de reden waarom ik mijn vader uit die Opel Rekord in een PL17 gepraat heb – OttHW).

Deze fameuze wegligging, die Claude Piquet zo na aan het hart ligt, wordt ook door die serieuze Engelsen van The Autocar als bovengemiddeld ervaren.

De besturing is heel precies. De grote diameter van het stuurwiel verplicht kleinere mensen wel onder het stuur door te kijken.

De Engelsen (daar heb je ze weer) vonden de besturing ook al “opmerkelijk”, niet in het minst vanwege de afwezigheid van vibraties.

De draaicirkel is niet enorm groot, maar toch wel te ruim voor een vlotte U-bocht, of vlot door de dorpjes achter Nice doortrekken.

Laten we echter niet vergeten dat het hier gaat om een voorwielaandrijver, waar om simpele technische redenen de wendbaarheid nooit het sterkste punt is.

Ik eet voor een vogeltje?

De eetlust van een vogeltje was indertijd de slogan van Simca. Hun merkteken was de zwaluw, en Aronde zou oud-Frans zijn voor hirondelle, zwaluw (overigens betekent het latijnse (h)arundo pijl, dus het zou kunnen – OttHW).

Door de Suez-crisis van 1956 en de bijbehorende olieschaarste en dure benzine was schaars verbruik schitterend geworden en de benzineprijzen rezen de pan uit (de verkoop van Renaultjes en 2CV's ook – BT).

Laten we dan even stilstaan bij de Mobil Economy Run. In 1957 reed een Dyna Z, met 6 personen erin, dit parcours van 2600 km, met bergen in Alpen en Pyreneeën, met een verbruik van 5,12 l op 100 km (1:19,5!!). Officieel genoteerd!!

Helaas bestonden er ook van die privé-testjes van AAT-journalisten. Zo noteerde ene meneer Fraichard tijdens een enorme vervoersstaking in Parijs 9,19 l/100 km, bij een gemiddelde van 26 km/u, en die goeie meneer Michel zelfs 17 l/100 km, waarbij hij in één uur 7,52 km aflegde, vanwege de enorme files overal. Tsja.....

Waarom 17?



Geheel afgerond, goed gestroomlijnd. De Panhard heeft iets dierlijks, met zijn grote ogen. Niet verwonderlijk dat de naam Tijger gebruikt werd om de meer presterende versies op te sieren

randvoorwaarden bij elkaar optelt: 6 liter verbruik (voor 100 km), 6 personen erin en 5 CV belastingvermogen, dan heb je er geen rekenmachientje bij nodig om op 17 te komen. Klopt dus prima!

Uit: Auto Collection 36

6 personen met verrassend comfort en behoorlijke snelheid vervoeren. Dat was de opdracht van de PL17. Maar ze had veel last van de DS en de ID, die óók hun tijd vooruit waren



Zoals de journalisten van The Autocar al in 1962 opmerkten: zelden is een auto onderwerp van zoveel polemiek. En dat is het zeker; zowel deze PL 17 als haar voorganger Dyna laat niemand onverschillig.

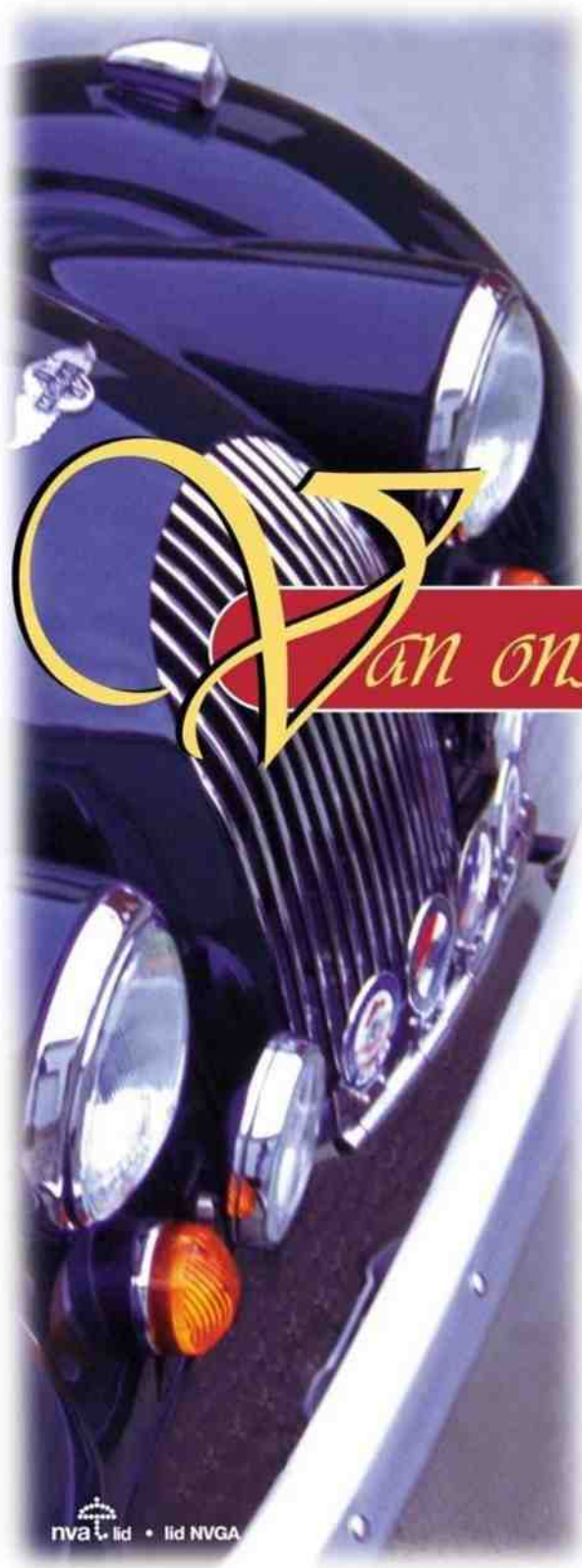
Aanvankelijk was ik nogal sceptisch ten aanzien van deze mij onbekende auto, maar in het gebruik bleek ze heel anders dan ik, of men in het algemeen, gedacht had. Ik vond de auto altijd wat gewoontjes, en ik begreep niet dat sommige vrienden er met zoveel warmte over spraken.

Maar ik ben bekeerd. Het is een auto met een uitgesproken persoonlijkheid. En daarmee lijkt ze op degene die haar zo gewild heeft: Paul Panhard.

En dat ze duurder waren dan al die anderen, dat is niet zo belangrijk. Het was geen toeval dat Panhard uiteindelijk door Citroën benaderd werd, ook zo'n firma met persoonlijkheid.

Maar waarom die 17?

Simpel: gecodeerde typenamen waren in die tijd mode, en als je de



nva lid • lid NVGA

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 **c o u p o n**
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

Indien onbestelbaar retour: Oostervenne 421, 1444 XP PURMEREND



Lijnbaan 27, 1969 NB Heemskerk, Nederland, +31251253105, +32653418044

info@panhard.nl