

PANHARD MAGAZINE



- 50 jaar Panhardclub Nederland
- Rassemblement International Panhard et Levassor
- 18-21 mei 2018 in Doorn
- Generaties en hun Panhards

PANHARD AUTOMOBIELCLUB NEDERLAND

PANHARD
KOERIER

Nº 194 Jr *50*, 18*4*2018

COLOFON

Panhard Automobielclub Nederland
 Lid van FEHAC en Fédération des
 Clubs Panhard & Levassor
www.panhardclub.nl
www.facebook.com/panhard-club.nl

REDACTIE

LUSTRUM-MAGAZINE 2018
PANHARD KOERIER 194, 50e jrg.:
 Peter Drijver, Joannes Collette, Frank
 van Nieuwkerk, André Ros, Hans von
 Meijenfeldt, Pascal van Wieringen,
 Sieuwert Pilon, Gerbert Roggekamp,
 Henk Ottevangers.
 Vormgeving en lay-out:
 Gerbert Roggekamp.

CONTRIBUTIE: € 50/jaar
 (buitenland € 52,50/jaar)
 éénmalig € 15,00 inschrijfgeld.
 Binnen Europa incasso verplicht
 Iban: NL93RABO015.77.52.488
 BIC: RABONL2U
 Lidmaatschap opzeggen vóór
 1 december bij de secretaris

VOORZITTER:

André Ros, Rijn en Schiekade 3
 2311 AJ Leiden, T. 071-5124578
president@panhardclub.nl

SECRETARIS:

Pascal van Wieringen, Sprengenberg 40
 3825 GB Amersfoort, T. 06 48180881
secretaris@panhardclub.nl

PENNINGMEESTER:

Peter van Eeden, T. 015-3809592
penningmeester@panhardclub.nl

CLUBMAGAZIJN EN TECHNISCHE ONDERSTEUNING:

Wim Boers, St.Janstraat 53
 5507 NB Veldhoven.
 T. 040-2052676
 (ma/vr 19.00 – 22.00 u,
 za/zo van 10.00 – 22.00 u)

REDACTIE PANHARDKOERIER

Henk Ottevangers
 T. 0650234086
hoofdredacteur@panhardclub.nl
 Frans van Thor
 Frank van Nieuwkerk,
 Jaap Margry,
 Boyo Teulings,
 Cees Visser, red. buitenland
redactie@panhardclub.nl

Inhoud

Colofon	2
Van de voorzitters	3
Benjamin Clapier	3
Joannes Collette	3
Dennis Boon en Frank van Nieuwkerk	4
Peter Drijver	5
André Ros	5
Hoe de Nederlandse Panhard Automobielclub ontstond	7
Gerard Meeuwsen	8
Thei Bruls	11
Wim Boers	14
Jan Cavelaars	17
Jelle Bethlehem	20
CD 159	24
Peter Breed	26
Rob van Boom	30
Programma R.I.P.L. 2018	32
Plattegronden	34
Route zaterdag	36
Route zondag	38
En route	40



Van de voorzitters...

Chers Amis,

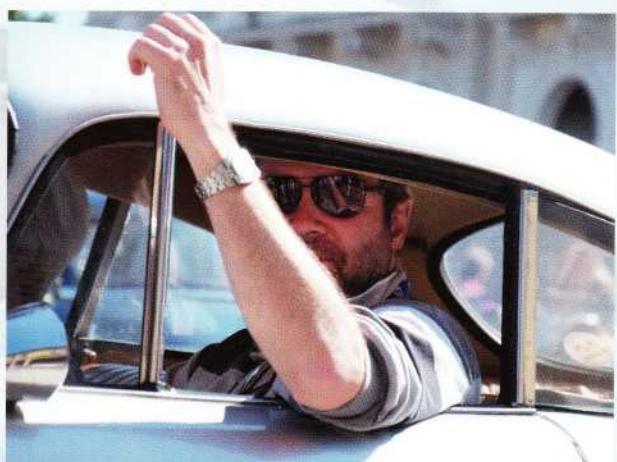
2018 est une date importante pour votre club car elle est synonyme de cinquantenaire. Votre club est ainsi le doyen des clubs Panhard et Levassor ! C'est avec un grand plaisir que je me rendrai au RIPL 2018 pour souffler les bougies de votre club à vos côtés.

La marque doyenne a aujourd'hui plus de 125 ans, et existe toujours à travers les clubs (près d'une quinzaine) dans le monde entier.

Vous pouvez être fier de votre club, de votre travail et de la passion qui vous anime. Ne l'oubliez pas, vous êtes, avec tous les autres clubs, les représentants du premier constructeur automobile mondial!

Bien amicalement,
Benjamin Clappier

Président de la Fédération des Clubs Panhard et Levassor.



Als super jonge voorzitter van 28 jaar heb ik de club mogen helpen veranderen. Eerst ging het vooral om onderdelen en het rijdend houden van gezinsauto's naar een echte vriendenclub.

Een club waar iedereen die iets met Panhard heeft zich thuis voelt, opgenomen wordt in onze vriendenkring. Een club die open staat voor pietluttten, restaurateurs, autogekken, sleutelaars, gevorderden of beginners, bejaarden of jonkies. Iedereen hoort er bij.

Na mijn voorzitterschap van 15 jaar hebben alle voorzitters na mij deze sfeer gehandhaafd en verder uitgebouwd. Dat geeft mij nu bij de 50ste verjaardag van de club enorm veel voldoening. Iedereen gefeliciteerd!

Joannes Collette



As a super young chairman of 28 years, I was in a position to help change the club. At first, it was mainly about spare parts and keeping family cars on the road later becoming a club of real friends.

A club in which everyone with affinity for Panhard, feels at home and is welcomed in our circle of friends. A club that is open to finicky people, restorers, car nuts, DIY mechanics, advanced or beginner, older or young. Everyone needs to feel at home.

After my 15-year chairmanship, all chairmen after me have maintained this atmosphere and expanded beyond that. That gives me a lot of satisfaction at the 50th anniversary of the club. Congratulations to all!

Joannes Collette



A l'âge de 28 ans, en tant que président vraiment très jeune, j'ai pu contribuer au changement du club. Il s'agissait d'abord surtout des pièces détachées pour maintenir sur la route les autos de famille, pour après devenir un vrai club d'amis ; un club où tout le monde se sent chez lui, pour être adapté par notre cercle d'amateurs. Un club ouvert aux pointilleux, aux restaurateurs, aux fous du volant, aux bricoleurs, aux expérimentés et aux débutants, aux personnes âgées et aux jeunots. Chacun en fait partie.

Après ma présidence de 15 années, tous les présidents après moi ont maintenu et soutenu l'ambiance. Au 50ème anniversaire du club, cela me donne une très grande satisfaction. Félicitations pour tout le monde !

Joannes Collette



Toen Joannes Collette op de ALV van 9 februari 1990 afscheid nam, trad Denis Boon aan als nieuwe voorzitter van onze club. Op diezelfde ALV werd ik, samen met Chris Dumoulin, als evenementen commissie geïnstalleerd. Denis en ik hebben vaak nauw samengewerkt, vooral bij de organisatie van evenementen. Denis was in de eerste plaats een heel creatief iemand, vol initiatief. Een paar prachtige Panhard Koeriers zijn daar het bewijs voor. Net als de barbecue schorten die hij voor het RIP 1993 heeft gemaakt, die van mij gebruik ik nog steeds.

Hij heeft zich, net als Joannes Collette, steeds intensief voor onze internationale contacten en evenementen ingezet. Toen in 1991 het 100-jarig bestaan van Panhard gevierd moest worden, maar niemand met ideeën kwam trok hij het initiatief naar zich toe en organiseerde een rit naar Parijs voor de Nederlandse, Belgische, Duitse, Franse en Engelse Panhardisten. Dat resulteerde in een magnifiek treffen in Ermenonville.

Op 26 januari 2001 mocht ik het stokje overnemen van Denis Boon. Ik heb geprobeerd Denis en Joannes na te volgen, veel enthousiasme en creativiteit in de club te brengen en goede contacten met alle Panhardclubs over de hele wereld te onderhouden. Dat heeft geleid tot steeds beter bezochte Rassemblements Internationales Panhard. En ik vond het prachtig ons Panhard-wereldje te zien uitdijken. Ook de contacten met Citroën werden intensiever, met als hoogtepunt ons RIP 2003 in Amsterdam toen Citroën onze gastheer was en het Citroëngebouw leeggeruimd werd voor de meest bijzondere Panhards.

Een jaar later, op 4 mei 2004, overleed Denis, veel te jong - net 56 jaar oud.

Met de opkomst van het Internet moesten we ook als club een moderniseringsslag maken: een Website! En een andere manier om het clubblad, de Panhard Koerier te maken. Dat is allemaal prima gelukt. Elk kwartaal ligt er wat moois in de bus. Ik heb dit tot de ALV van 10 februari 2012 kunnen doen, 11 jaar, precies even lang als Denis Boon. Maar op een gegeven moment neemt het enthousiasme wat af en kreeg ik andere prioriteiten. We boffen dan weer als club, want er staat dan altijd een capabel iemand klaar om dat stokje over te nemen: Peter Drijver.

Denis Boon † en Frank van Nieuwkerk

 When Joannes Collette said goodbye in 1990, Denis Boon joined us as the new chairman of our club. At the same general meeting, I was installed as an events committee member together with Chris Dumoulin. Denis and I often worked closely together, especially in the organization of events.

Denis was first and foremost a very creative person: full of ideas and initiative. A handful of wonderful Panhard Koerier editions, the club's magazine, are proof of that. Just like the barbecue aprons he created for the RIP 1993; I still use mine today.

He, like Joannes Collette, always put a lot of effort into international contacts and events. When the 100th anniversary of Panhard was to be celebrated in 1991 but nobody came up with any ideas, Denis seized the initiative and organised a trip to Paris for the Dutch, Belgian, German, French and English Panhard enthusiasts, which resulted in a magnificent meeting event in Ermenonville.

In January 2001, I, Frank van Nieuwkerk, was honoured to take over from Denis Boon as chairman of the club.

I tried to follow Denis' and Joannes' exemplary roles, bringing lots of enthusiasm and creativity to the club and as well as maintain good contacts with all Panhard clubs around the world. This has led to increasingly well-visited RIP-Rassemblements Internationales Panhard. I loved it to see how the world-of-Panhard was expanding. The contact with Citroën also intensified; the highlight being the RIP 2003 in Amsterdam when Citroën Netherlands was our host and their building was cleared to put the most extraordinary Panhards on display.

One year later, May 4th, 2004, Denis passed away; much too young at just 56 years old.

With the rise of the Internet we also had to drive some modernisation as a club: a website! And also a different way to create the club's magazine, the 'Panhard Koerier'. That all worked out fine. Every quarter still, there's a wonderful edition on the door mat.

I stayed as a chairman until the general meeting of 2012, i.e. 11 years, which is exactly as long as Denis Boon's chairmanship. At some point, enthusiasm fades a little and I found other priorities. However, we were lucky as a club, because there is always a capable person who is ready to take over responsibility: Peter Drijver.

Dennis Boon † et Frank van Nieuwkerk

 A l'assemblée générale de 1990, lorsque Joannes Collette tira sa révérence, Dennis Boon devint le nouveau président de notre club. A la même assemblée générale, je fus nommé membre de la commission des événements, avec Chris Dumoulin. J'ai souvent travaillé avec Dennis en étroite liaison, surtout lors de l'organisation d'événements. Dennis fut d'abord une personne très créative, pleine d'initiatives. Quelques Panhard Koerier, le magazine du club, en sont la preuve fantastique. Tout comme les tabliers de barbecue qu'il a fabriqués pour le RIPL de 1993 : j'utilise toujours et encore le mien.

Comme Joannes Collette, il s'est toujours engagé de façon intensive pour nos contacts internationaux et pour les événements. En 1991, lorsqu'on devait célébrer les 100 ans de Panhard, mais personne ne venait avec des idées, il a repris l'initiative et organisé un voyage à Paris pour les panhardistes néerlandais, belges, allemand, français et anglais. Cela a eu pour résultat un rassemblement magnifique à Ermenonville.

Le 26 janvier 2001, j'ai pu reprendre le témoignage de Dennis Boon. J'ai tenté d'assurer la succession de Dennis et de Joannes, d'apporter beaucoup d'enthousiasme et de créativité dans le club et d'entretenir de bons contacts avec tous les clubs Panhard partout dans le monde. Cela a toujours résulté en des rassemblements internationaux de Panhard de mieux en mieux fréquentés. Je prenais un très grand plaisir à faire grossir notre fantastique monde des Panhard. Les contacts avec Citroën aussi se sont intensifiés, avec pour point culminant notre RIPL de 2003 à Amsterdam, lorsque Citroën fut l'hôte et le bâtiment de Citroën vidé pour loger les Panhard les plus spéciales.

Un an plus tard, le 4 mai 2004, décédé Dennis, à un âge beaucoup trop jeune de juste 56 ans.

Avec la montée de l'internet, il fallait que notre club aussi fasse un pas vers la modernisation : un site web ! Et aussi une autre façon de produire le Panhard Koerier, le magazine du club. Cela a merveilleusement réussi. Chaque trimestre, les membres trouvent un bel exemplaire dans leur boîte à lettres. J'ai pu exercer la fonction jusqu'à l'assemblée générale du 10 février 2012 : 11 années, exactement la même longueur de présidence que celle de Dennis Boon. Mais à un moment donné, l'enthousiasme baissait un peu et mes priorités changeaient. En tant que club, nous sommes heureux qu'il y ait toujours une personne compétente pour reprendre le flambeau : Peter Drijver.

Dennis Boon † et Frank van Nieuwkerk



PANHARD

De kleine Franse wagen in de achterhoek
wordt niet voor den weg geschikt voor
merken die Franse automobilistische.

De wagen is voor de Franse automobilistische
merken die Franse automobilistische.

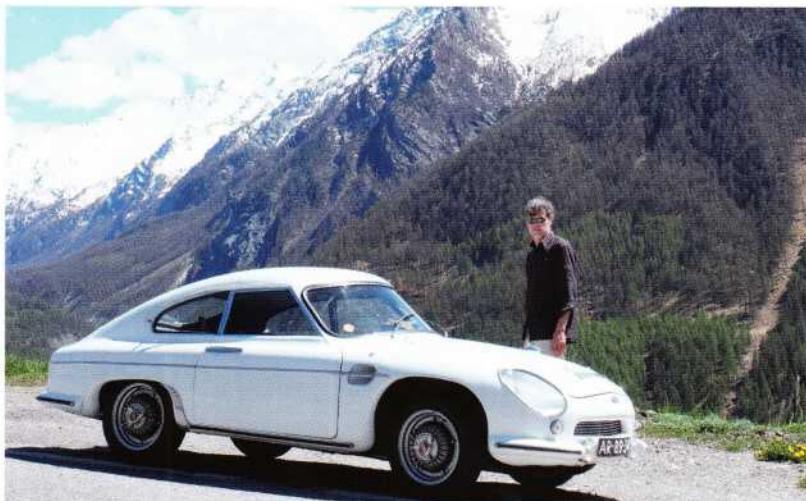
Importeur:
N.V. H. ENGLBERT'S AUTOMOBIELBEDRIJF
THERESIASTRAAT 145 • DEN HAAG • TEL. 55-005

Voorzitters, bestuurders en redactieleden blijven lang zitten in de Panhardclub. Goede reden is dat er een prima sfeer van vriendschap en enthousiasme hangt. Aan de andere kant bleek op onze aanwezigheid op Citromobile en vooral op Facebook er een enorm kapitaal aan interesse in ons merk te bestaan waarvan we ons te weinig bewust waren.

Jongeren die nooit een Panhard op straat hebben zien staan maar meteen geboeid zijn door de vorm, de reuk, het geluid, de techniek: en dan hebben ze er nog nooit in gereden. Onze facebookpagina wordt inmiddels gevolgd door een grote groep Panhard et Levassor liefhebbers van over de hele wereld.

Onze club moet 'verjougen', we moeten vaker naar buiten met onze auto's en mensen meenemen in onze liefde voor dit merk. Ik nam me voor na 5 jaar een jongere voorzitter te vinden voor onze vitale levendige Panhardclub van een halve eeuw oud!

Peter Drijver.



Beste Panhardvrienden,

De oudste Panhardclub ter wereld is 50 jaar geworden. We vieren onze verjaardag tijdens het RIPL samen met meer dan 200 liefhebbers uit 9 landen en ongeveer 100 Panhards in Doorn op 18-19-20 mei.

Een club in goede gezondheid, dankzij het werk van vele besturen en vrijwilligers die in de loop der jaren de liefhebbers van het merk Panhard in Nederland hebben weten bij elkaar te brengen en te houden. Terugkijkend is de periode dat de Panhardclub Nederland van een groepje 'doorrijders' naar een club van liefhebbers evolueerde, heel belangrijk geweest.

Die periode - eind jaren 70 en jaren 80 - valt samen met het voorzitterschap van Joannes Collette, die clubactiviteiten en verenigingsdoelen formuleerde die vandaag nog steeds de basis vormen onder onze 50-jarige club! Dank Joannes voor het in goede banen leiden van deze overgang, want anders had de Nederlandse Panhardclub de 50 jaar waarschijnlijk niet gehaald!

Hoewel deze tijd nieuwe uitdagingen brengt - vergrijzing van leden, vergroening van steden -, kijken we samen niet alleen terug maar ook vooruit naar de komende jaren.

Met vriendelijke groeten,
André Ros



Chairmen, administrators and editors tend to hold their positions in the Dutch Panhard club for a relatively long time. The main reason being a good atmosphere of friendship and enthusiasm. On the other hand, our presence at Citromobile and especially on Facebook has revealed a huge capital of interest in our brand of which we had not been sufficiently aware.

Young people who have never seen a Panhard in the streets are immediately fascinated by the shape, the smell, the sound, the mechanics: even without ever having driven it. Our Facebook page is now followed by a large group of Panhard et Levassor enthusiasts from all over the world.

Our club needs to 'rejuvenate', we have to go outside more often with our cars and people in our love for this brand. I decided to look for a younger chairman after 5 years in office for our vital and lively Panhard club at the age of half a century!

Peter Drijver



Au sein du club Panhard, les présidents, les dirigeants et les membres de la rédaction restent longtemps à leur place. Une bonne raison est qu'il y règne une belle ambiance d'amitié et d'enthousiasme. D'autre part, notre présence à Citromobile et surtout sur Facebook releva un grand capital d'intérêt dans notre marque, dont nous ne nous rendions que trop peu compte.

Surtout des jeunes qui n'ont jamais vu une Panhard dans la rue, mais qui sont tout de suite épris de la forme, de l'odeur, du bruit et de la technique, avant même avoir parcouru un seul kilomètre. Notre page Facebook est aujourd'hui suivie par un grand groupe d'amateurs de Panhard et Levassor, partout dans le monde.

Notre club doit « rajeunir », nous devons sortir nos voitures plus souvent et entraîner les gens dans l'amour de cette marque. Je m'étais promis de trouver après 5 ans un président plus jeune pour notre club Panhard vital et vivant, vieux d'un demi-siècle !

Peter Drijver



Dear Panhard friends,

The oldest Panhard club in the world has turned 50. We will celebrate our anniversary during the RIPL on 18th, 19th and 20th May together with more than 200 enthusiasts from 9 countries and about 100 Panhards.

A club in good health, thanks to the work of many boards and volunteers who, over the years, have managed to bring and keep together fans of the Panhard brand in the Netherlands. Looking back, the period that the Panhard club Netherlands evolved from a group of 'old banger drivers' to a club of enthusiasts was very important.

That period - in the late 70s and 80s - coincided with the chairmanship of Joannes Collette, who defined club activities and club goals that are still the foundation of our 50-year-old club today! A big thanks to Joannes for managing this transition, as otherwise the Dutch Panhardclub probably would not have reached its 50 years!

Although our present time brings up new challenges - aging of members, 'green' cities - we are not only looking back, but also looking forward to the coming years.

Yours sincerely, André Ros

Chers ami(e)s panhardistes,

Le plus ancien club Panhard au monde fête ses 50 ans. Les 18, 19 et 20 mai prochain, nous célébrons notre anniversaire pendant le RIPL avec plus de 200 amateurs venant de 9 pays et environ 100 Panhard.

Un club en bonne santé, grâce au travail du grand nombre de dirigeants et de volontaires qui, au cours des années, ont su rassembler les amateurs de la marque Panhard aux Pays-Bas en une belle cohésion. En regardant en arrière, on peut dire que la période du Panhardclub Nederland, pendant laquelle il s'est évoluté d'un groupe de « conducteurs » vers un groupe d'amateurs, a été très importante.

Cette période -fin des années 70, début des années 80- coïncide avec la présidence de Joannes Collette, qui a formulé les activités du club et les objectifs de l'association qui forment toujours la base de notre club quinquagénaire. Un grand merci à Joannes pour avoir mené cette transition à bien, car sans cela, le club Panhard aux Pays-Bas n'aurait vraisemblablement pas pu fêter ses 50 ans !

Bien que notre époque nous pose de nouveaux défis -nos membres grisonnent, nos villes verdissent-, nous ne regardons ensemble pas seulement en arrière mais aussi vers les années à venir.

Avec mes cordiales salutations, André Ros

één Panhard is drie auto's

UNIEKE AANBIEDING

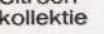
Te koop wegens vertrek naar buitenland een

DB-Panhard
type *Le Mans 1964*.

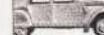
Duze snelle en toch zuinige automobiel heeft nog niet aan races deelgenomen en moet nog „los“ gereden worden.

Voorz. v. Ned. kenteken. Voor de liefhebber een interessante prijs (nw waarde ong. F 24.000,-). Te bez. uitsluitend za. en zo. van 11-15 of na tel. afspraak. Korte Leidse Dwarsstraat 58-60, tel. 020-58027 of 225284, Amsterdam.

**bezichtig
de
Citroën
kollektie**


Citroën ID 19 Sedan (1957-1966)


2 CV


2 CV Van


Ami 6


Dyane 6


Passion HL 12


H Van


H Van


H Van


Passion HL 12


H Van

Citroën ID 19 Sedan (1957-1966) 

**CITROËN
den Ouden** 

Reclame voor de Citroën ID 19. Montage voor gedrukte advertenties en krantenartikelen.

Hoe de Nederlandse Panhard Automobielclub ontstond.

Via ons clublid Gerard Meeuwsen ben ik er achter gekomen. Hij wist mij te vertellen dat Bart Jan Krouwel de initiatiefnemer is geweest voor het oprichten van de club.

Bart Jan kon van de vader van zijn toenmalige vriendin een PL17 overnemen. En omdat de Panhard dealers, na het ter ziel gaan van het merk weinig animo hadden om service te leveren en te zorgen voor onderdelen, kwam hij op het idee om in het toenmalige tijdschrift "Rijdend Nederland" een oproep te plaatsen voor het vormen van een Panhard club.

De reacties waren zodanig dat hij met enige anderen spoedig daarna de club heeft opgericht. Hij was daarmee de eerste voorzitter van de Société de Panhard Pays-Bas. Hij was toen 21 jaar. De jongste voorzitter ooit. Secretaris van het eerste uur was Cees van Geldere. Hij vervulde deze functie tot 1971.

Een van zijn belangrijkste eerste acties was de overname van heel veel onderdelen van Citroën Leidseplein in Amsterdam. Op dat moment had de club nog nauwelijks cash, dus hij heeft uit eigen middelen deze onderdelen voorraad aangekocht.

Op een geven moment kreeg hij bij een rit langs de Zuid Willemsvaart op de hoogte van Veghel een heftige stroomstoring in zijn PL 17. Geen achterlichten meer en allerlei andere wonderlijke elektrische verschijnselen. Kort daarna ruilde hij de PL 17 in voor een nieuwe Dyane. Daarmee was zijn Panhard avontuur ten einde.

Van deze actie heeft hij nog steeds spijt: "Ik had mijn Panhard nooit moeten verkopen!". Omdat hij nog steeds zo'n spijt heeft, vergeven we het hem en begroeten we hem graag op ons 50 jarig lustrum. Want een ding is zeker: door zijn initiatief is de Nederlandse Panhardclub de oudste club voor Panhard tweecilinders van de wereld.

Joannes Collette



How did the Dutch Panhard Automobile Club come into existence?

I found out the answer via our club member Gerard Meeuwsen. He told me that Bart Jan Krouwel had been the initiator of setting up the Panhard club.

Bart Jan could obtain a PL17 from the father of his former girlfriend. And because Citroën-dealers, after the demise of the brand, had little enthusiasm to provide service and spare parts [in the Netherlands], he came up with the idea to put an advert in the magazine "Rijdend Nederland" calling other enthusiasts to form a Panhard club.

The reactions were such that he founded the Panhard club soon afterwards with multiple other people. Bart Jan was therefore the first chairman of the 'Société de Panhard Pays-Bas'. He was 21 years of age at the time: the youngest chairman ever. Secretary in those early days was Cees van Geldere. He held this position until 1971.

One of his most important first actions was acquiring many spare parts from Citroën Leidseplein in Amsterdam (Citroën importer). At that time the club had hardly any money, so he bought these parts using his own means.

At one moment, he suffered a severe electrical outage in his PL 17 on a trip along the Zuid-Willemsvaart near Veghel.

No more rear lights and all kinds of other strange electrical phenomena. Shortly thereafter he exchanged the PL17 for a new Dyane. With that, his Panhard adventure ended.

Bart Jan still regrets this act: "I should never have sold my Panhard!". Because he still shows remorse, we are happy to forgive him and look forward to welcoming him to our club's 50th anniversary. Because one thing is certain: if it wasn't for Bart Jan's initiative, the Dutch Panhard club would not be the oldest club for Panhard two-cylinder cars in the world.

Joannes Collette

Comment est né club Panhard néerlandais

J'ai reçu la réponse de notre membre Gerard Meeuwsen. Il me racontait que Bart Jan Krouwel a pris l'initiative de créer le club.

Bart Jan pouvait racheter une PL 17 Tigre du père de sa copine d'époque. Après la disparition de la marque, du fait que les concessionnaires Panhard n'avaient plus tellement envie de proposer l'entretien et de fournir des pièces détachées, il a eu l'idée du publier un appel dans le magazine d'époque « Rijdend Nederland » pour former un club Panhard.

Les réactions furent telles, que pas longtemps après, il a créé le club avec quelques autres personnes. Ainsi, il fut le

premier président de ce qui s'appelait la Société Panhard des Pays-Bas. Il avait 21 ans, le plus jeune président de tous les temps. Le premier secrétaire fut Cees van Geldere, qui a occupé cette fonction jusqu'en 1971.

L'une de ses premières et plus importantes actions fut le rachat d'une grande quantité de pièces détachées de Citroën Nederland, Stadionplein à Amsterdam. A ce moment, le club n'avait pas encore beaucoup d'argent, et il a donc acheté ce stock de pièces avec ses propres deniers.

A un moment donné, lorsqu'il roulait le long du Zuid-Willemsvaart à hauteur de Veghel, il a eu une importante panne électrique avec sa PL 17. Plus de feux arrière et une grande quantité d'autres phénomènes électriques bizarres. Tout de suite après, il a rendu sa PL 17 pour acheter une nouvelle Citroën Dyane. Ainsi se terminaient ses aventures avec Panhard.

Aujourd'hui encore, il regrette cette action « Je n'aurais jamais dû vendre ma Panhard ! ». Du fait qu'il a encore des regrets, nous lui pardonnons son action et nous l'accueillerons volontiers lors des 50 ans du club. Car une chose est sûre : grâce à son initiative, le club Panhard néerlandais est le plus ancien club au monde des bicyclettes Panhard.

Joannes Collette

T.B.

PANHARD-KOERIER

eerste oplaat / 50 stuks.

uitgave Panhard-Club Nederland i.c.

Inleiding:

Bij het verschijnen van dit eerste nummer van de "Panhard-koerier" past wel enige toelichting. Toen begin maart in "Rijdend Nederland" en de "Autokampioen" een berichtje van mij verscheen waarin ik Panhard-enthousiasten oproep mij te schrijven, wist ik niet waaraan ik eigenlijk begon. Gelukkig vond ik twee mensen die mij enorm steunden en met wie ik nu in een soort "driemansschap" de verdere opbouw van de club ter hand heb genomen. Via Citroën-Nederland N.V. te Amsterdam kreeg ik het adres ter hand van de Heer F.S. Allart, Hollandslaan 40 te Haarlem, welke in april 1967 met de eerste oprichting van een Panhard-club wilde komen en hieromtrent een zeer uitvoerige correspondentie heeft gevoerd met Citroën-Nederland en veel documentatie bezit omtrent Panhard. De Heer Allart zal de technische problemen behandelen en vragen van leden behandelen in het blad. De Heer G.C. van Geldere, Zuidijk 7 te Zandam, vervolgens bood onmiddellijk spontaan zijn medewerking aan en hij zal in de toekomst de lay-out verzorgen. Een markant feit hierbij is, dat de Heer van Geldere niet in het bezit is van een Panhard doch van een origineel gereviseerde Citroën 11-sport. Dit even om de mensen voor te stellen die voor de totstandkoming van deze eerste uitgave hebben medegewerkt. Hopelijk zijn al degenen die geraageerd hebben tevreden over het nu reeds verschenen van deze uitgave.

Plannen:

Allereerst zou ik U willen verzoeken iedere Panhard-bezitter die U kunt en ziet, te attenderen op het bestaan van de club en hem (of haar!) contact laten opnemen met het secretariaat. U begrijpt dat er zoveel mogelijk leden moeten komen om (ook financieel) sterk te zijn. Het hoofddoel van de club is uiteraard het trachten de Panhard bezitters nog zo lang mogelijk op prettige wijze van hun bezit gebruik te kunnen maken, o.a. door te zorgen dat er ten alle tijde aan onderdelen te komen is, door -/

Z

Gerard Meeuwsen

Gerard Meeuwsen was al lid van de club, voordat deze was opgericht.

Ergens in 1966/ 67 heeft Bart Jan Krouwel uit Tiel een oproep gedaan in het Nederlandse tijdschrift "Rijdend Nederland". Een goedkoop krantje met toen een grote verspreiding:

Het wordt steeds moeilijker om aan Panhard onderdelen te komen, want Citroën dealers laten het afweten. Zijn er mensen die interesse hebben een Panhard club op te richten?

Een paar jaar eerder had Gerard zijn scooter aan de kant gezet en zocht naar een gezinsauto. Geen Opel of Ford. Dat was niet spannend genoeg. Als echte volbloed technicus viel zijn keuze op een 2de hands Panhard PL 17. Ook hij las het bericht in Rijdend Nederland en werd een van de eerste leden van de pas opgerichte club.

Mooie interessante auto, de PL17. Maar helaas ging er wel eens wat kapot zoals de versnellingsbak. De reparatie bij de dealer koste toen al € 1500,-! Meer dan de auto waard was. Ook kwam er eens een keer heel veel rook onder de motorkap vandaan, midden op de Waalbrug in Nijmegen. Gelukkig was er een voorbijganger die met een deken hielp de brand te blussen. Thuis heeft Gerard alle gesmolten bedrading netjes gerepareerd.

Ondertussen begonnen de 2de PL 17 aangeschaft. Ondertussen was Gerard steeds meer bedreven in het repareren en onderhouden van een Panhard.

Via een tip van een kennis vond Gerard een Panhard PL 17 cabrio. Een erfstuk van de tante van de eigenaar. De auto was kapot en moest worden opgeslept.



Bij aankomst was de eigenaar nergens te vinden en pas om 24 uur 's nachts kon de auto worden bekijken. Toen bleek dat er ook een bladveer was gebroken. Dat werd gerepareerd met een blok hout en midden in de nacht werd de auto over 80 km naar huis gesleept.

Ondertussen werden er andere gezinsauto's aangeschaft en duurde het lang voordat de cabrio een mooie goed rijdende auto was. De oude PL 17 diende onder-



tussen als donor auto en via Kees de Waard-Wagner kon Gerard de laatste officiële Nederlandse Panhard revisie motor kopen.

De auto wordt nu nog vaak gebruikt. Zijn zonen zijn helaas niet zo in ons mooie merk geïnteresseerd. Alleen als trouwauto dan. De auto staat gestald bij de schoonzoon Hans van ons lid Han Vennink. Zo'n Panhard doe je natuurlijk nooit weg!







 Gerard Meeuwsen was already a member of the club before it was even founded. Somewhere in 1966/67, Bart Jan Krouwel from Tiel put an advert in a Dutch magazine "Rijdend Nederland", a cheapish newspaper with a wide audience and distribution among car owners: *"It is becoming increasingly difficult to obtain Panhard parts because Citroën-dealerships don't care. Are there any people interested in creating a Panhard club?"*

A few years earlier, Gerard had put his scooter aside and started looking for a family car. Not an Opel or a Ford. That wasn't exciting enough. Being a trained technician, his choice was a 2nd hand Panhard PL17. He had also read the message in "Rijdend Nederland" and became one of the first members of the newly created Panhard club. Nice and interesting car, that PL17. But unfortunately, sometimes things break down, like the gearbox. The dealer estimated the repair at fl. 1500.- (700€), more than the car was worth. Some other time, a lot of smoke emerged from under the bonnet whilst driving on the Waal-bridge in Nijmegen. Fortunately, there was a by-passenger who helped extinguish the fire with a blanket. Gerard neatly repaired all the melted wiring at home. Meanwhile, the sills and other underpinnings started to rust very badly and therefore a 2nd PL17 was purchased. In the meantime, Gerard became better and better at repairing and maintaining a Panhard.

By means of a tip from someone he knew, Gerard found a rare Panhard PL17 convertible. A heirloom of the owner's aunt. The car didn't run and had to be towed. Upon arrival, the owner was nowhere to be found and the car could only be viewed around midnight. It then appeared that one of the leaf springs was broken. It was repaired with a block of wood and in the middle of the night the car was towed home over a distance of 80 km. In the meantime, other family cars had been purchased and it took a long time before the PL17 convertible was a nice, well driving car. The old PL17 served as a donor car and Kees de Waard-Wagner arranged for Gerard that he could purchase the last official Panhard replacement engine that was available.

The car is still often used. Gerard's sons are unfortunately not that interested in our wonderful brand; only as a wedding car. The car is stored at son-in-law Hans of Panhard Club member Han Vennink. Such a Panhard, of course, you never ever sell!

 Gerard Meeuwsen fut déjà membre du club avant sa création. Quelque part en 1966/67, Bart Jan Krouwel de Tiel publie un appel dans le journal néerlandais « Rijdend Nederland », un petit journal bon marché avec une grande distribution à l'époque : *Il devient de plus en plus difficile de trouver des pièces pour Panhard, car les concessionnaires Citroën jettent l'éponge. Est qu'il y a des gens qui sont intéressés à créer un club Panhard ?*

Quelques années auparavant, Gerard avait rangé son scooter, et cherchait une voiture familiale. Pas une Opel ou une Ford, car elles ne sont pas assez excitantes. Technicien de pur-sang, il choisit une Panhard PL17 d'occasion. Il lit l'appel publié en Rijdend Nederland, et devient l'un des premiers membres du club qui vient de se créer. Une belle et intéressante voiture, cette PL17. Mais il y a hélas des fois des pannes, comme la boîte de vitesses. A l'époque, la réparation chez le concessionnaire coûte déjà fl. 1500 (700€), un montant qui dépasse la valeur de la voiture. Une autre fois, des nuages de fumée s'échappent du capot, au milieu du pont sur la Waal à Nimègue. Heureusement, un passant avec une couverture aide à éteindre le feu. A la maison, Gerard répare tous les fils fondus. Entre-temps, les longerons commencent à rouiller, et une 2ème PL17 est achetée. Gerard est alors de plus en plus expérimenté en la réparation et en l'entretien d'une Panhard.

Grace à un tuyau d'une connaissance, Gerard trouve une PL 17 cabriolet, un héritage de la tante du propriétaire. La voiture est en panne et doit être remorquée. A l'arrivée, on ne trouve le propriétaire nulle part, et la voiture ne peut être visionnée qu'à minuit. Il s'avère alors qu'une lame de ressort est cassée. On la répare avec un bout de bois, et la voiture est remorquée à la maison, en pleine nuit et sur 80 km.

En attendant, d'autres voitures familiales sont achetées, et le temps de transformer le cabriolet en une belle automobile est long. L'ancienne PL 17 sert de voiture donneuse, et via Kees de Waard-Wagner, Gerard peut acheter le dernier moteur de révision officiel.

La voiture est encore souvent utilisée. Malheureusement, ses fils ne s'intéressent pas tellement à notre belle marque, toutefois seulement pour les mariages. La voiture est garée chez Hans, le gendre de notre membre Han Vennink. On ne se débarrasse évidemment jamais d'une telle Panhard !

Thei Bruls

Thei Bruls is ‘lid van verdienste’ van de Panhard Automobielclub Nederland. In het derde nummer van de Panhard Koerier –december 1968– kwam Thei al in de ledenlijst voor. Van door-rijder naar liefhebber!

“Voor mijn gezin werd het rond 1963 tijd voor het aanschaffen van een auto. Tot die tijd was ik volledig onbekend met eigen vervoer. Alles ging met openbaar vervoer, zelfs een brommertje heb ik nooit gehad. Eerst het rijbewijs, ik was toen al bijna 30 jaar, daarna enkele keren een kever gehuurd en we hadden de smaak te pakken. Al snel kwam de wens voor een eigen wagen. Maar wat?

Het allesbepalende toeval was dat mijn collega op kantoor een inwoner was van Grevenbicht, een klein dorp maar hechte gemeenschap langs de Maas, waar twee inwoners Panhard liefhebbers waren. Hij had regelmatig contact met deze eigenaars en was lyrisch over hun auto’s. Deze Panhard bezitters waren de heren van Beek –lid van de club vanaf het eerste uur– en de heer van Didden –ook lid geworden van de club. Met mijn collega ben ik op zijn aandringen op zoek gegaan naar een Panhard en dat is geworden een standaard PL 17: de JK-46-85 uit 1961.”

De Panhard was de eerste jaren gewoon een noodzakelijk gebruiksvoorwerp; er werd dus geen logboek bijgehouden. Exacte datums en afgelegde afstanden heb ik niet bijgehouden. Het vervolg staat in eerdere koeriers. Rond 1980 nam ik de 24BT over van Willem van Didden, met wie ik door de jaren heen zeer bevriend was geworden, en deed ik de PL van de hand.

Door familieomstandigheden reed ik vanaf mei 1965 tot januari 2000 ongeveer 1000 kilometer per maand... en altijd in de Panhard! En bij de jaarlijkse APK keuring verbaasde de keurneester zich over de afgelegde kilometers –een keer zelfs meer dan 15.000 kilometer in een jaar. Met de 24BT heb ik pakweg 250.000 kilometer gereden. Ik heb er twee motoren in gebruikt: de originele en een bij elkaar gesprokeld exemplaar. Alle aan slijtage onderhevige onderdelen zijn de nodige keren gerepareerd of vervangen. Ik had

dus een identieke reserve motor met versnellingsbak samengesteld die kon proefdraaien op een zelfgemaakte bok. Bij een storing kon ik binnen een dag de aandrijfunit verwisselen en had ik een zee van tijd om reparaties uit te voeren.

In 2005 is de 24BT via de schoonzoon Dick Shutten terug gegaan naar de familie van Didden. Dat was zo afgesproken. Dick verkocht de auto daarna aan Peter Drijver en nu rijdt Henk van Schie erin: mét stuurbekrachtiging!

De mécanicien Bernard Coural heb ik voor het eerst ontmoet op het Autodrome Montlhéry en Joannes Collette was mijn tolk. Ik ben daarna regelmatig bij hem op bezoek geweest en heb contact met hem gehouden. Mijn motoren maakte ik betrouwbaarder door een zelf bedachte variant op de dubbele oliepompen over te ne-

men, aangevuld met een dubbele ontsteking, oliekoeleer en aangepast circuit. Op praatavonden van de club en in de Koerier heb ik verteld over mijn ervaringen en experimenten.

In zijn oorspronkelijke uitvoering is, naar mijn mening, de Panhard nauwelijks geschikt voor dagelijks gebruik in het moderne verkeer. Aan file rijden en stoplichten heeft hij een broertje dood. Dit komt voornamelijk door het lage druk smeersysteem. Ook de spatsmeerring van de krukas is dan niet toereikend en bovendien is de hoeveelheid olie in het carter aan de lage kant en wordt die nauwelijks gekoeld. De motor in een hoog toerental houden is een alternatief, niet bang zijn om terug te schakelen en bij stilstand de motor uit... Met goede zorg en de juiste behandeling krijg je veel terug want het is en blijft een heerlijke auto om te toeren. Vooral regelmatig gebruik is een must. Weer of geen weer, elke maand een uurtje naar buiten loont!

Thei en Lies Bruls wonen in Geleen.





Thei Bruls is 'member of merit' of the Panhard Club Netherlands. In the third issue of the Panhard Koerier - December 1968 - Thei's name already appeared in the list of members. From persistent driver to Panhard enthusiast!

Thei explains: "For my family, it was time to buy a car around 1963. Until that time, I was completely unfamiliar with owning your means of transport. Everyone went by public transport back then, I never even owned a moped. First, I got my driving license - I was then almost 30 years old- then we rented a few times a VW beetle and soon the wish for a car of our own came up, but what?

The all-important coincidence was that an colleague of mine lived in Grevenbicht, a small village with a close-knit community along the river Maas, where two inhabitants were Panhard enthusiasts. He was regularly in touch with these owners and was lyrical about their cars. These Panhard owners were Mr Van Beek - member of the club from the start - and Mr. van Didden - who also became a member of the club. With my colleague, I set out looking for a Panhard which became a standard PL 17: the JK-46-85 [NL-registration] from 1961."

"In the early years, the Panhard was just a necessary means of transport. I did not record dates and distances in those days. The rest of the story was told in earlier 'Koeriers' [Panhard Club Netherlands magazine]. Around 1980, I bought the 24BT off of Willem van Didden whom I had befriended throughout the years. I sold the PL. Family circumstances caused me to drive around 1000 kilometres per month from May 1965 until January 2000... and always in the Panhard! At the annual MOT, the mechanic was surprised about the number of kilometres -once even more than 15.000 kilometres in

one year. With the 24BT, I drove around 250.000 kilometres. I used two engines: the original one and one that was put together from various parts. All parts that could wear have been either repaired or replaced several times. I actually had put together an identical spare engine and gearbox which could be tested on a self-made frame. When something was wrong, I could exchange the entire unit within a day, which gave me lots of time to perform repairs [on the faulty unit]. In 2005, the 24BT went back to the Didden family via son-in-law Dick Shutten. That was agreed. Dick then sold the car to Peter Drijver and is now with Henk van Schie: equipped with power steering!

I first met 'mécanicien' Bernard Coural at the Autodrome Monthléry and Joannes Collette was my interpreter. I subsequently regularly visited him and kept in touch. I managed to make my engines more reliable by creating a self-developed version of double oil pumps, supplemented by a double ignition, oil cooler and modified circuit. At Panhard Club gatherings and in the Koerier Magazine I regularly shared my experiences and experiments.

In its original version, in my opinion, the Panhard is hardly suitable for daily use in modern traffic. It does not like traffic jams or traffic lights. This is mainly due to the low-pressure lubrication system. Also, the splash lubrication of the crankshaft is insufficient and the amount of oil in the crankcase is on the small side and is barely cooled. Keeping the engine in high revs is an alternative; don't be afraid to shift to a lower gear and stop the engine when stationary ... Providing some good care and treated rightly, the Panhard gives you back a lot because it remains a wonderful car to tour in. However, regular use is a must. Good weather or bad, an hour drive per month pays off!

Thei and Lies Bruls live in Geleen, the Netherlands

 Thei Bruls est « membre d'honneur » du Panhard Automobilclub Nederland. Au troisième numéro du Panhard Koerier (magazine du club) de décembre 1968, Thei figurait déjà sur la liste des membres. Depuis un statut de conducteur vers celui d'amateur !

« Autour de 1963, il était temps pour ma famille d'acheter une voiture. Jusqu'à ce moment, je connaissais pas du tout le transport privé. Tout se passait par les transports publics, et je n'ai même pas possédé une mobylette. D'abord le permis de conduire, j'avais déjà presque 30 ans, puis loué quelque fois une coccinelle, et nous y avons pris goût. Le désir de posséder une voiture propre s'est vite déclaré. Mais quoi ? Le hasard qui a tout déterminé fit que mon collègue au bureau habitait Grevenbricht, un petit village mais une communauté unie sur la Meuse, où deux des habitants étaient des amateurs de Panhard. Il avait un contact régulier avec ces propriétaires et il était ravi de leurs voitures. Ces propriétaires de Panhard étaient M. Beek – l'un des premiers membres du club - et M. Didden, qui est également devenu membre du club. Sur l'insistance de mon collègue, je suis allé à la recherche d'une Panhard, et ce fut alors une PL 17 standard : la JK-46-85 de 1961 ».*

Ces premières années, la Panhard fut un objet d'usage au quotidien, et je n'ai donc pas tenu de journal de bord. Je n'ai pas fait note des dates et des distances exactes. Vous trouverez la suite dans les anciens Koenier. Autour de 1980, j'ai acheté la 24 BT à Willem van Didden, qui fut devenu un très bon devenu au cours des années, et j'ai revendu la PL.

A cause de circonstances familiales, j'ai fait environ 1000 kilomètres par mois de mai 1965 à janvier 2000... et toujours en Panhard ! Lors du contrôle technique annuel, le technicien s'étonnait toujours des kilomètres parcourus – une fois, plus de 15.000 kilomètres dans une année. J'ai parcouru environ 250.000 kilomètres avec la 24 BT. J'ai utilisé deux moteurs : celui d'origine et un moteur recomposé de toutes pièces. Tous les éléments soumis à l'usure

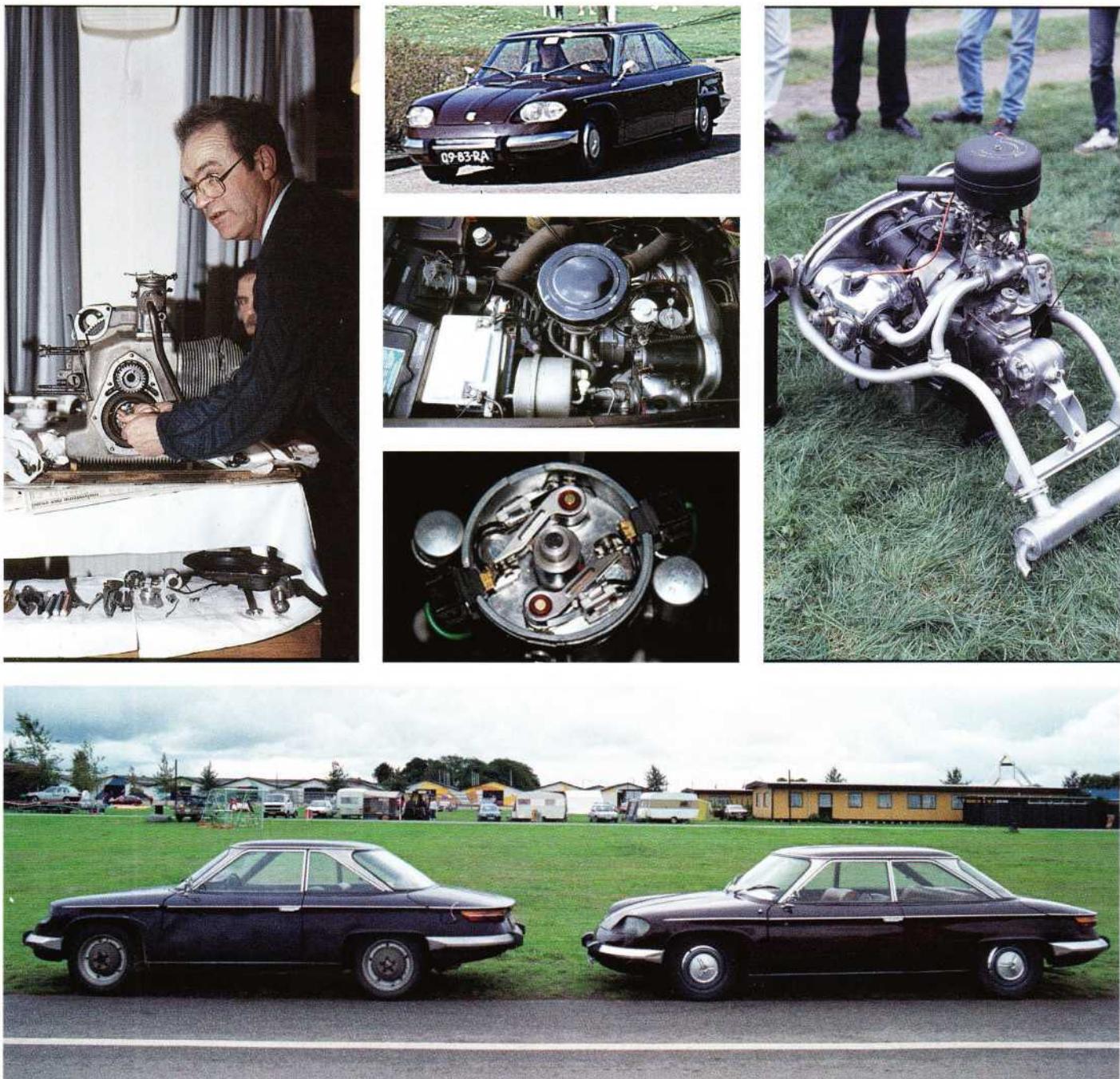
ont été réparés à plusieurs fois ou remplacés. J'avais donc composé un moteur avec boîte de vitesses à l'identique, que je pouvais faire tourner sur un support d'essai de ma propre facture. En cas de panne, je pouvais changer l'unité de propulsion en une seule journée, et j'avais plein de temps pour faire les réparations.

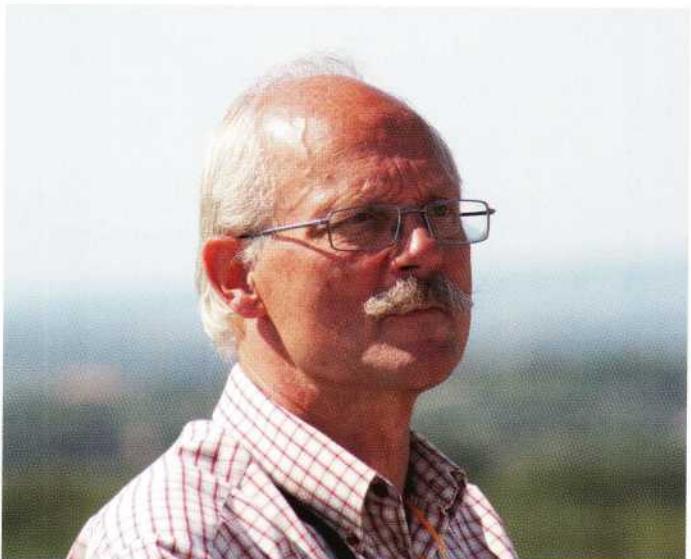
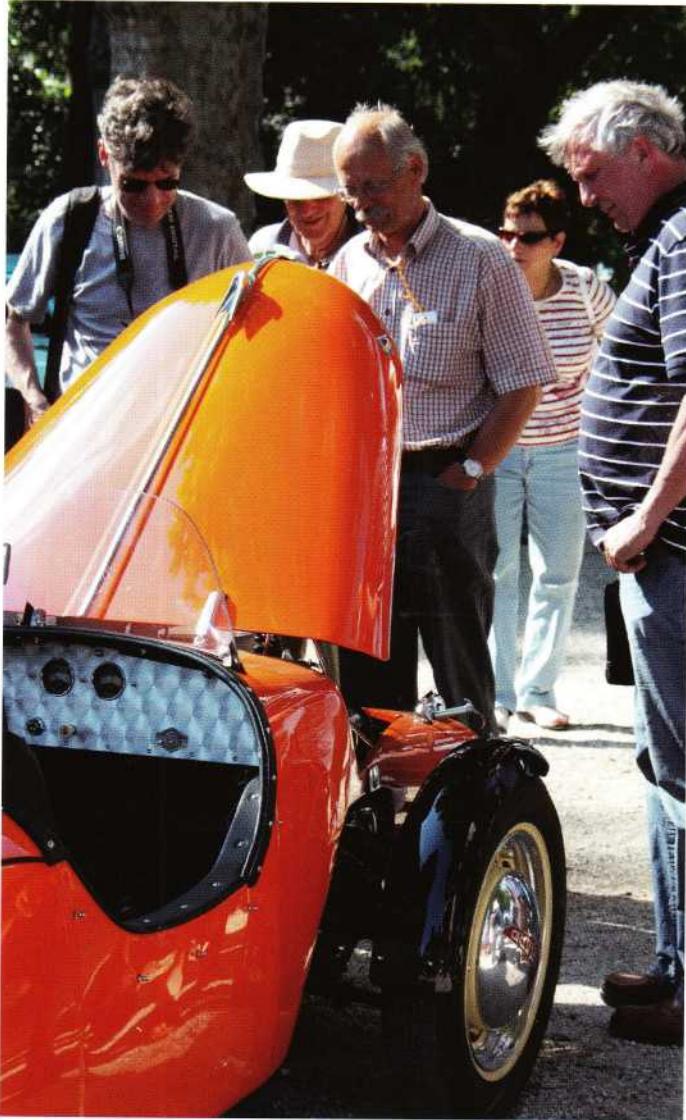
En 2005, via le gendre Dick Schutten, la 24 BT est revenue chez la famille Van Didden. On l'avait convenu ainsi. Dick a ensuite vendu la voiture à Peter Drijver, et aujourd'hui, c'est Henk van Scie qui la conduit : avec direction assistée !

J'ai rencontré le mécanicien Bernard Coural pour la première fois à l'Autodrome de Montlhéry, et Joannes Collette fut mon interprète. Par la suite, je lui ai rendu régulièrement visite, et je suis resté en contact avec lui. J'ai fiabilisé mes moteurs en reprenant une variation des pompes à huiles doubles de ma propre invention, complétée par un double allumage, un refroidisseur d'huile et un circuit adapté. Lors des rassemblements bimensuels du club, j'ai fait des conférences sur mes expériences et mes expérimentations.

A mon avis, dans sa conception d'origine, la Panhard n'est guère adaptée à une utilisation au quotidien dans la circulation moderne. Elle déteste se trouver dans les bouchons, ainsi qu'aux feux rouges. C'est principalement causé par un système de lubrification à passe-pression. La lubrification par éclaboussement du vilebrequin est également insuffisante, et la quantité d'huile dans le carter est en même temps réduite, tandis qu'elle n'est pratiquement pas refroidie. Maintenir le moteur dans les tours est une alternative, ne pas avoir peur de rétrograder et de couper le moteur à l'arrêt... Avec les bons soins et le traitement correct, la voiture vous est reconnaissante et cela reste une auto formidable à conduire pour une sortie. Il fait certainement l'utiliser régulièrement. Qu'il pleuve ou qu'il vente, une petite sortie mensuelle sera bénéfique !

Thei et Lies Bruls habitent à Geleen,







"The best thing about the holiday was demolishing cars with dad" Son Nico, 4 years old.

When Wim was 17 years old, he believed the Panhard 24 CT was the most beautiful car. Six years later he bought his first Panhard for Dfl 60,- (€ 27). It was a PL17 in rather bad condition.

Meanwhile, the search for Panhard parts at scrap yards in France had become an important hobby for Wim, much to the delight of his two sons. They thought it was fun and exciting. They did not shun away easily: not from a scrapped car with a large wasp nest or a Dyna Z that had been used as a chicken coop. Not even from going through the parts stock of a former Panhard dealer which was kept in a space underneath the floor with a height of only 75 cm. Lots could be found in attics still. Sometimes a caravan camp proved to be an interesting environment to search for interesting parts. However, the chances of receiving a shot of hail when taking an emblem from a Panhard truck in Corsica was somewhat of a limit.

On one of his quests Wim found a body of a Panhard PL 17. The car had long been used as a storage place for dog droppings. No problem for Wim because the body was better than that of his own PL. The body and many other parts were taken home on the family tent trailer. A tough but successful trip. In 1980 the restoration of Wim's PL17 was finished. In 1981 his PL17 was proudly on display at a large Panhard gathering in Paris at the 90th anniversary of the brand, with the Place de la Concorde starting point. Much to the surprise of the Panhard company, Wim's car was shown: A PL17 Tigre restored to new. Never shown before!

In 1976 Wim became a member of the Panhard Club (in the Netherlands) and in 1982 he became responsible for the parts supply. He has been performing this role for 36 years now with great dedication! When he started this role, the parts list consisted of 4 A4 sheets. Now there are 22.... Wim, many, many thanks for your hard work and dedication to the club!



"La chose la plus amusante des vacances, c'était d'aller aux casses avec papa". Nico, le fils à 4 ans.

Lorsque Wim avait 17 ans, il trouva que la Panhard 24 CT était la plus belle voiture qu'il connaissait. Six ans plus tard, il acheta sa première Panhard. C'était une PL 17 en assez mauvais état, pour fl. 60 (25 €).

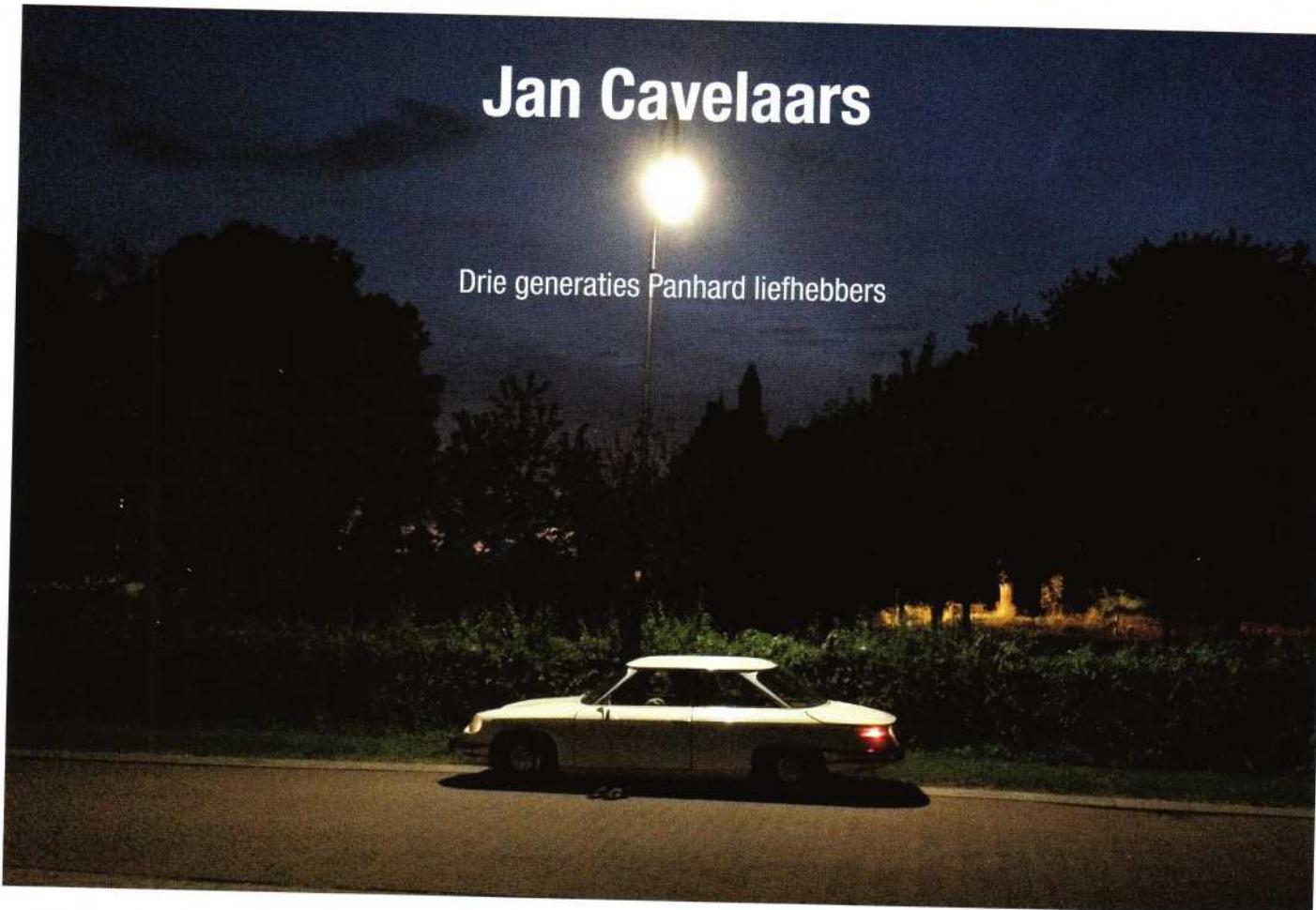
Entre-temps, la recherche de pièces dans les casses en France était devenue une grande passion. A la grande joie de ses 2 fils. Ils trouvaient cela amusant et excitant. Rien ne lui faisait peur, même pas une épave avec un grand nid de guêpes ou une Dyna Z utilisée comme poulailler. Tout comme le fait de fouiller le stock de pièces d'un ancien concessionnaire Panhard dans un vide sanitaire de 75 cm de hauteur. On trouvait encore plein de choses dans les greniers. Des fois, un camp des gens de voyage constituait un environnement intéressant pour collectionner un tas de pièces intéressantes. Mais le risque de se prendre un coup de chevrotine en démontant l'emblème d'un camion en Corse fut tout de même la limite.

Lors de l'une de ses aventures de recherche, Wim trouvait la carrosserie d'un Panhard PL 17. Bien qu'elle eût été utilisée pendant longtemps comme magasin de crottes de chiens, Wim n'y trouva pas d'inconvénient, car elle était en meilleur état que sa propre PL. La carrosserie et plein d'autres pièces furent donc emportées sur la caravane pliante. Un voyage rude mais pourtant réussi. En 1980, la restauration de la PL 17 s'achève. En 1981, elle est fièrement exposée lors du grand rassemblement Panhard à Paris, lors des 90 ans d'existence de la marque, avec la Place de la Concorde pour point de départ. Au grand étonnement de la communauté Panhard, on pouvait admirer la voiture de Wim : une PL 17 Tigre restaurée à l'état neuf, quelque chose que l'on n'avait encore jamais vue !

En 1976, Wim est devenu membre du club Panhard, et en 1982, il est devenu responsable de l'alimentation en pièces détachées, ce qu'il fait déjà depuis 36 ans avec un grand engagement ! Lorsqu'il a commencé ses fonctions, la liste de pièces détachées prenait 4 pages format A4. Aujourd'hui, elles en couvrent 22. Wim, un très grand merci pour tout ton travail dévoué pour le club !

Jan Cavelaars

Drie generaties Panhard liefhebbers



Ir. J.C. Cavelaars was ook een van de eersten leden van de Panhard club. In die tijd spraken we elkaar nog niet altijd aan met de voornaam. Enige jaren geleden is hij helaas overleden maar zijn beide zonen (Jan en Joris) dragen het merk een warm hart toe. Ook de historie van de Panhardclub wordt gekoesterd. Vanaf Panhard koerier no.2 is de hele serie koeriers nog in bezit van de familie.

Zoon Jan herinnert zich nog goed de witte PL 17 van zijn vader die diende als gezinsauto tot midden jaren '70. In 1973 werd deze aangevuld met een mooie (gele) 24 BT, gekocht bij de firma Harang in de buurt van Orleans. Jan mocht als 7-jarig jongejetje mee om de auto op te halen met de PL 17.

Op de terugweg zat hij naast vader op de bijrijdersstoel (zonder gordels!) en nog steeds herinnert hij zich zijn fascinatie van de mooi aangelichte Jaeger-klokjes, aangevuld met de geur van de skai bekleding. Zijn oom reed de PL 17 terug naar Nederland.

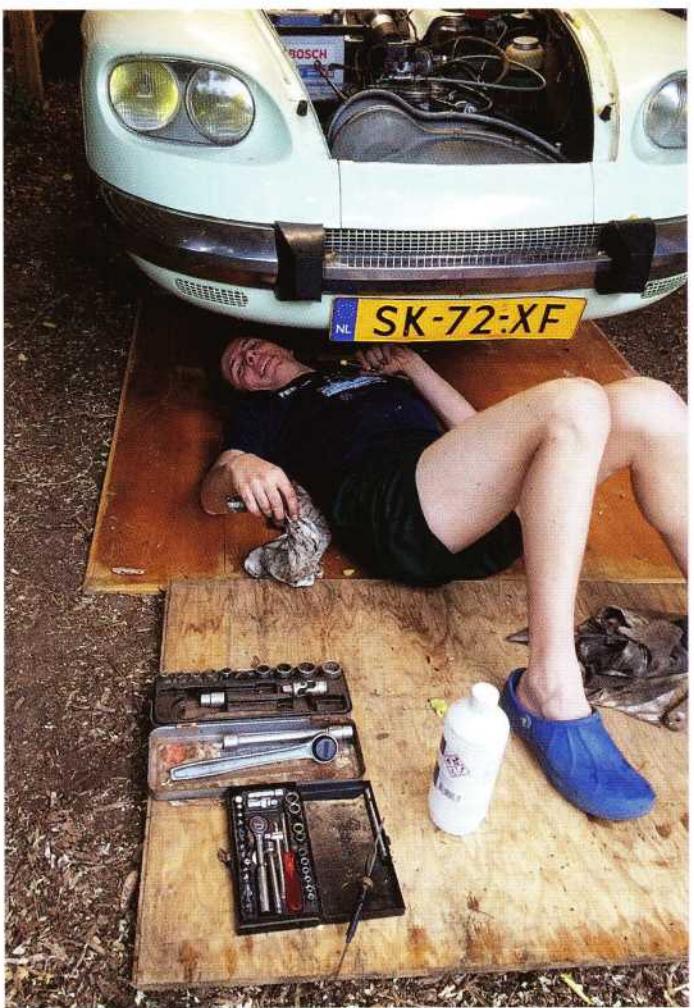
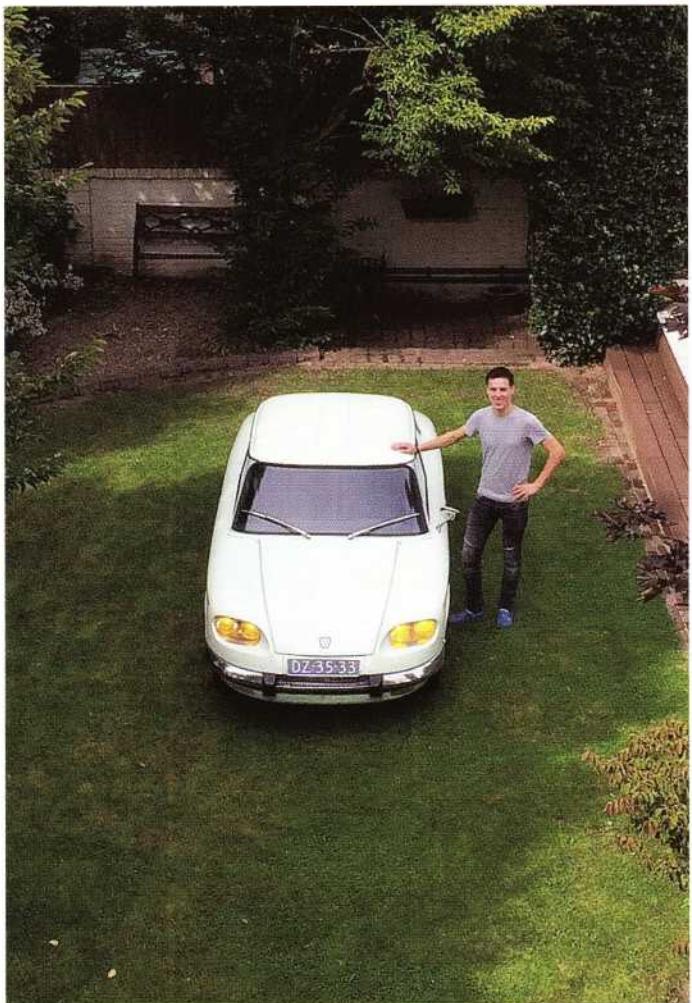
Na enige jaren was de auto toe aan een ingrijpende restauratie. Hier en daar zaten belangrijke deuken na een aanrijding met een marechaussee op de motor en was het plaatwerk onderhuids rond uit slecht. Pas na 10 jaar werk van vader, de twee zonen en diverse experts was de auto klaar. Voor Jan was het werken aan de gele Panhard het spannendste jeugd project. De auto is nu weer origineel AC144 wit.

Nog steeds als hij in de auto stapt, wordt hij herinnerd aan zijn jeugdervaring.

Ook nu hoeft hij niet alleen te sleutelen, want zijn zonen Dries (19) en Stein (21) sleutelen graag met hun vader mee en dragen de auto een warm hart toe en zijn af en toe ook present op de praattavond.

Prachtig: drie generaties Panhard liefhebbers in de Panhard Automobielclub Nederland.







Three generations of Panhard enthusiasts

Ir. J.C. Cavelaars was one of the first members of the Panhard Club. At that time, we did not always do introductions on a first name basis. Some years ago, he unfortunately died but his two sons, Jan and Joris, have warm feelings for the Panhard brand. They also cherish the history of the Panhard Club. From the 2nd issue of the Panhard 'Koener' (club magazine) all club publications are still with the family.

Son Jan remembers his father's white PL17 well, which served as a family car until the mid-70s. In 1973 the PL17 was supplemented with a beautiful (yellow) 24BT bought at the Harang company near Orleans. Jan was 7-years old when they went to pick up the car with the PL17. On the way back, he was sitting next to his father on the passenger seat (without seat belts!). He still remembers his fascination with the nicely lit Jaeger dials and the smell of the faux leather upholstery. His uncle drove the PL17 back to the Netherlands.

After a few years, the car was ready for a drastic restoration. Here and there the car collected some serious dents. A collision with a military police man on a motor bike and the body parts underneath had become outright bad prompted that. It took 10 years of work by father the two sons and various experts to get the car ready. For Jan, working on the yellow Panhard was the most exciting project of his youth. The car wears now again the original AC144 white.

Even when he gets into the car today, he is reminded of his childhood experience. Even nowadays, he doesn't need to work on the car just by himself as his sons Dries (19) and Stein (21) like to work along with their father, like the car very much and occasionally visit the clubs gatherings.

How wonderful: three generations of Panhard enthusiasts in the Panhard Automobile Club Netherlands.



Trois générations d'amateurs de Panhard

L'ingénieur J.C. Cavelaars fut l'un des premiers membres du club Panhard. A cette époque, on ne s'adressait pas encore par le prénom. Il y a quelques années, il est malheureusement décédé, mais ses deux fils (Jan et Joris) portent la marque dans leur cœur. L'histoire du club Panhard est également choyée. A partir du Panhard Koerier nr. 2 (magazine du club), toute la série est encore en possession de la famille.

Son fils Jan se rappelle encore très bien la PL 17 blanche de son père, qui a servi comme voiture familiale jusqu'au milieu des années 70. En 1973, on y a ajouté une belle 24 BT (jaune), achetée chez la société Harang dans les environs d'Orléans. Petit garçon de 7 ans, Jan avait le droit d'aller chercher la voiture avec la PL 17. Au retour, il était assis à côté de son père (sans ceinture de sécurité !) et il se rappelle toujours sa fascination des compteurs Jaeger joliment éclairés, avec l'odeur du garnissage en simili. Son oncle ramenait la PL 17 aux Pays-Bas.

Après quelques années, la voiture avait besoin d'une restauration profonde. Ici et là, se trouvaient des bosses, suite à une collision avec un agent de la maréchaussée à moto, et la tôle était vraiment usée sous la peinture. Après pas moins de 10 ans de travail du père, des deux fils et de divers experts, la voiture était prête. Pour Jan, les travaux sur la Panhard jaune furent le projet de jeunesse le plus excitant.

Encore aujourd'hui, lorsqu'il monte dans la voiture, ça lui rappelle ses souvenirs de jeunesse.

Aujourd'hui encore, il n'a pas besoin de faire la mécanique tout seul, car ses deux fils Dries (19 ans) et Stein (21 ans) aiment faire la mécanique avec leur père et tiennent la voiture à cœur. Ils sont parfois présents lors des réunions bimensuelles du club.

Superbe : trois générations d'amateurs de Panhard au sein du Panhard Automobielclub Nederland.



Jelle Bethlehem

Jelle Bethlehem werkt al een paar jaar aan een tweetal Panhards van het type CD Rallye: auto's die Erik de Jonge in de jaren '90 in Frankrijk kocht met de bedoeling ze te restaureren. Erik had tussen de racerij met Renaults geen tijd en de auto's verstoften. Nu schiet de restauratie op: eind dit jaar moeten beide auto's klaar zijn –één van Erik en één van Jelle.

Jelle doet bijna alles zelf: motor- en krukasrevisie, lassen van chassis en wielophanging, polyester plaatwerk, bekledinghoezen en afmonteren.

"Als jongetje in een klein dorp bij Alkmaar had je een garage waar ze met motoren raceten. En zo had ik als jochie al een autoped met een Solexmotor erop. Voor mijn 16e had ik al brommers opgevoerd en aangepast. En na mijn 18e stapte ik over naar motoren: mijn eerste BSA."

Jelle heeft inmiddels een naam opgebouwd als restaurateur van historische motorfietsen en hij heeft zelf een aantal BSA-, Triumph-, Norton- en Matchless motoren. Plús een Panhard 24 BT.

"Een van de zonen van die garage Strijbis in ons dorp had ook een Panhard 24CT. Hun vader was lid van de Panhardclub en had de auto gekocht van de vader van Peter Breed. Die auto is nog steeds in de club bij kleinzoon Marcel Strijbis. Na een Franse race duikelde Jan Strijbis ook een 24BT op. Toen hij overleed kon ik die auto overnemen. Model en techniek kende ik nauwelijks maar bleek veel exclusiever en interessanter omdat alles anders was. En de motor lijkt op motorfiets techniek."

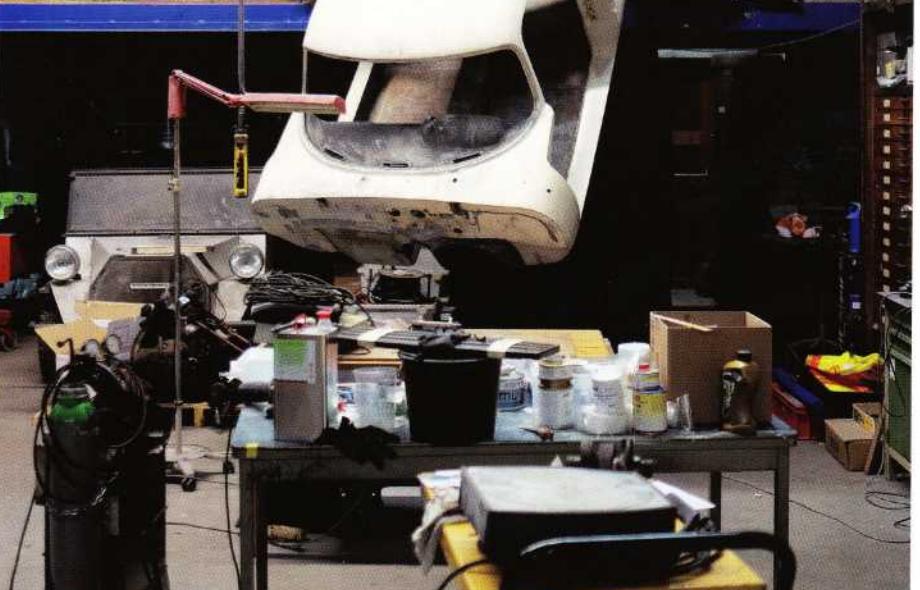
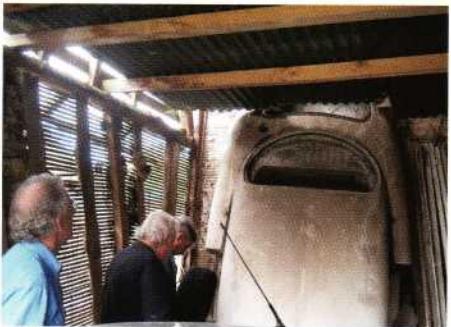
"Die Panhard 24BT heb ik helemaal uit elkaar gehaald, de carrosserie gebeitst en helemaal gerestaureerd en opgebouwd. Inmiddels heb ik er zo'n 80.000 kilometer mee gereden door heel Europa."

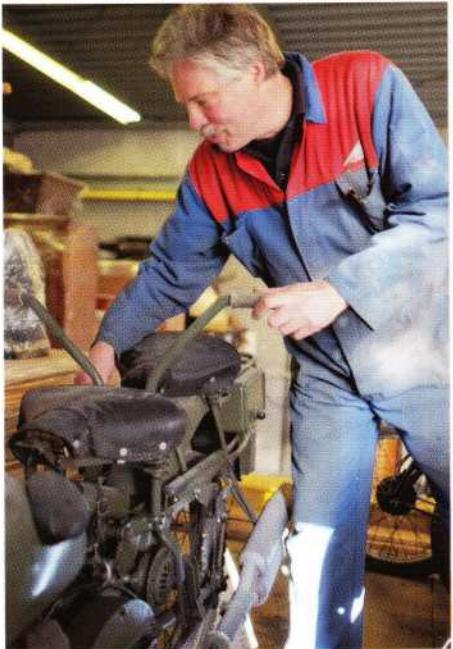
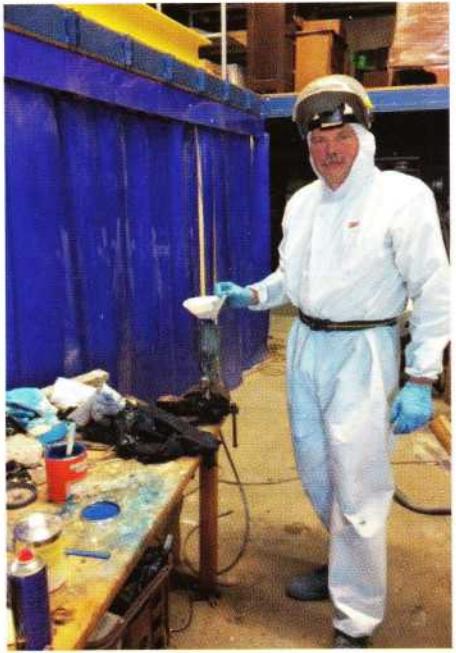
In de ruime werkplaats van Erik de Jonge staan twee CD's tussen Clio's, twee Lotussen en een TVR. "De restauratie van de Panhards CD kost me veel meer tijd dan gedacht. In augustus ben ik er drie jaar mee bezig. Die auto's zijn erg ambachtelijk in elkaar gezet en alles moet pas gemaakt worden. De deuren van de ene auto bleken beter te passen op de andere en omgekeerd. Van beide CD's waren verschillende delen van de carrosserie ernstig beschadigd of ontbraken in zijn geheel. Dan is het moeilijk om mallen te maken en de delen goed aan te vullen. En het is veel doelmatiger om er tegelijk twee te restaureren."

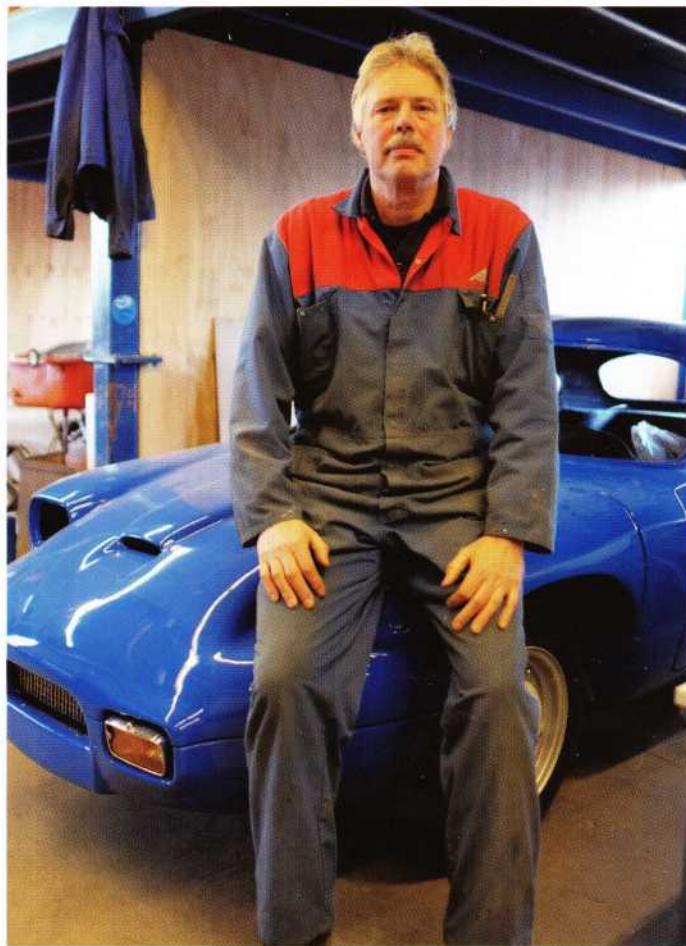
"De vloer van mijn auto heb ik 5 cm verlaagd –er moest toch een nieuwe vloer in. Zo kan ik er denk ik beter inzitten gezien mijn lengte."

Jelle maakt aanpassingen waar hij denkt dat het beter is: RVS in plaats van onbehandeld staal of een ander motorkapsluiting. Het moeten gewoon heel goede auto's worden. Ervaringen worden uitgewisseld met andere CD restaurateurs in onder meer Nederland en Italië. "Ik hoop half september met de Panhard CD te kunnen rijden naar de historische races in Angoulême: fantastische sfeer!"









 Jelle Bethlehem has been working for a few years now on two Panhards CD Rallye: cars that Erik de Jonge bought in France back in the 1990s with the intention of restoring them. Erik did not really have time, had been busy with racing Renaults and the cars had been gathering dust. But now the end of the restoration process is near: at the end of this year both cars should be ready - one for Erik and one for Jelle.

Jelle does almost everything himself: engine and crankshaft revision, welding of chassis and wheel suspension, polyester body work, upholstery and assembly.

"When I was a little boy in a small village near Alkmaar, there was a work shop where they raced with motor bikes. As a little boy, I already owned a step bike with a Solex engine mounted on it. Before turning 16, I already had modified and tuned mopeds. After I turned 18, I switched to motor bikes: my first BSA."

Meanwhile Jelle has built a name for himself as a restorer of classic motor bikes and he owns a number of BSA, Triumph, Norton and Matchless bikes. On top of all that: he also owns a Panhard 24 BT. "One of the sons of that work shop Strijbis in my village also owned a Panhard 24CT. Their father was a member of the Panhard club and had bought the car off of Peter Breed's dad. That car is still in the club now with grandson Marcel Strijbis. After a french race, Jan Strijbis also happened to run into a 24BT. When he passed away, I could acquire the 24BT. I barely knew the model but it appeared to be rather exclusive and interesting as anything mechanical seemed very different from normal. The(Panhard) engine is similar to what can be found in moto bike technology."

"I completely disassembled Panhard 24BT, stained the bodywork and completely restored and rebuilt it. I have meanwhile driven it for about 80,000 kilometers across Europe." In the spacious workshop of Erik de Jonge there are two CDs sitting among Clio's, two Lotuses and a TVR.

"The restoration of the Panhards CD takes a lot more time than I thought. This August, I will have spent three years working on them. These cars are very 'hand-crafted' and everything has to be custom-made to fit." The doors of one car appeared to fit better on the other and vice versa. Both CDs had several parts of the bodywork severely damaged or missing altogether. With two cars there, it is relatively easy to create moulds and to fill in the (missing) parts. It is much more efficient to restore two CDs at the same time."

"I lowered the floor of my car by 5 centimeters - we had to put in a new floor anyway, so I think it'll fit in better because of my height."

Jelle applies modifications where he thinks it is better: stainless steel instead of untreated steel or an improved bonnet lock. These two just have to become very good cars. Experiences are exchanged with other CD restorers in the Netherlands and in Italy, among others. "I hope that I can drive with the Panhard CD to the historic races in Angoulême in mid-September: fantastic atmosphere!"

 Depuis quelques années, Jelle Bethlehem aide à restaurer deux Panhard du type CD Rallye : des voitures achetées par Erik de Jonge en France dans les années 90, avec pour objectif de les restaurer. A cause des courses Renault, Erik n'avait pas le temps, et les voitures prenaient la poussière. Aujourd'hui, leur restauration avance : à la fin de cette année, les voitures doivent être finies – une d'Erik, l'autre de Jelle.

Jelle fait presque tout lui-même : la révision du moteur et du vilebrequin, les soudures au châssis et de la suspension des roues, la carrosserie en polyester, les housses de garnissage et le montage final.

« Lorsque j'étais un petit garçon, vivant dans un village près d'Alkmaar, il y avait un garage où l'on faisait la course à moto. Ainsi, enfant, j'avais déjà une trottinette avec un moteur Solex. Avant mes 16 ans, j'avais déjà bricolé et adapté des mops. A partir de mes 18 ans, j'ai fait de la moto : ma première BSA. »

Aujourd'hui, Jelle s'est fait un nom en tant que restaurateur de motos historiques, et il possède quelques exemplaires de BSA, de Triumph, de Norton et de Matchless. Et aussi une Panhard 24 BT. « L'un des fils du garage Strijbis de notre village avait une Panhard 24 CT. Leur père était membre du club Panhard, et il avait acheté la voiture au père de Peter Breed. Cette voiture est toujours dans le club chez le petit-fils Marcel Strijbis. Après une course en France, Jan Strijbis avait trouvé une 24 BT. A son décès, j'ai pu racheter la voiture. Je connaissais à peine la technique et le moteur, mais cela s'avérait être beaucoup plus intéressant et technique, car tout était différent. Le moteur ressemble beaucoup à une technique de moto. »

« J'ai démonté entièrement la Panhard 24 BT, j'ai décapé la carrosserie et je l'ai entièrement restaurée et reconstruite. Entre-temps, j'ai parcouru environ 80.000 km avec partout en Europe. »

Dans l'atelier spacieux d'Erik de Jonge, deux CD se trouvent parmi les Renault Clio, deux Lotus et une TVR. « La restauration des CD Panhard me prend beaucoup plus de temps que je ne le pensais. En août, j'aurai passé trois ans dessus. Les voitures sont montées de façon très artisanale, et tout doit être ajusté. Les portes de l'une des deux voitures s'avéraient mieux s'ajuster à l'autre, et inversement. Des deux CD, plusieurs parties de la carrosserie étaient sévèrement endommagées ou manquaient tout court. Il est alors pratique de faire des moules et de bien remplir les parties. C'est en plus beaucoup plus efficace d'en restaurer deux. » J'ai abaissé le plancher de ma voiture de 5 cm – il fallait refaire le plancher de toute façon. Je pense être mieux assis, vu ma taille. »

Jelle a fait des adaptations dont il pense qu'elles sont une amélioration : de l'inox au lieu de l'acier non traité ou une autre fermeture du capot. Il faut que ces deux voitures soient parfaites. Des expériences sont échangées avec d'autres restaurateurs de CD, entre autres aux Pays-Bas et en Italie.

« A la mi-septembre, j'espère pouvoir conduire la CD aux courses historiques d'Angoulême : une ambiance fantastique ! »

CD 159

Het leven, en zeker het Panhard-leven, loopt altijd anders dan je verwacht! Tot november 2008 had ik nooit het idee gehad om een CD te kopen, laat staan te restaureren. Lees...

Type

Het betreft een witte, "normale" CD GT, met de "gewone" Tigre-motor.

Geschiedenis

Hij is 15 oktober 1963 op kenteken gekomen. Ik weet niet of Monsieur Landon de eerste eigenaar is (kenteken 8623FF78), maar na 53.000 km laat hij de motor reeds vervangen. Hier begint het onderhoudsboekje met facturen waaruit ook blijkt dat daarna ook de bak, aandrijfassen, uitlaten, ontsteking zijn vervangen en wordt melding gemaakt van "pulverisation chassis", kortom héél veel onkosten! De werkzaamheden worden verricht door garage Du Pont de Saint Cloud.

Op 3 april 1970 koopt Guy Roussel uit Morsang sur Orge (vlak onder Parijs) de CD (kenteken 666MH91). Eén foto rest van de originele auto, augustus 1970. Guy sputt hem vervolgens blauw, vertimert de neus en verprutst zoveel dat de CD, nauwelijks rijbaar, in een schuur verdwijnt. Wel verbetert hij de ophanging van de achtersteun aan de centrale balk. 15 juli 2008 koopt John Hassebroek de auto. Die biedt hem 3 maanden later weer te koop aan. Dank zij Pierre Peters kan ik toehappen, met het idee om de auto rijbaar te maken; een serieuse restauratie is niet de bedoeling. De auto dient tevens als "bouwtkening" voor Pierre's eigen CD.*

Restauratie in fasen

Pierre getroost zich in 2009 enorme moeite de auto rij-klaar te krijgen voor het RIPL Montélimar, wat net niet lukte; echt alles blijkt kapot. Hij bouwt ook de motor, met originele Coural-cilinders. Pierre voltooit zijn prachtige eigen CD 248 en krijgt het te druk. Dan gebeurt er 5 jaar niets meer, ik richt me op mijn RB Missile en de CitroRacing 24 CT. Of toch wel: de motor wordt uitgeleend aan Joannes Colette, die er succesvol de Mille Miglia 2011 mee rijdt in de Dyna Veritas!

In oktober 2015 kan de restauratie gelukkig worden herhaald door Ferry van Dommelen, mijn enthousiaste garagiste, die ook de Missile mooi afbouwde. Ferry is echter een vakman en een perfectionist: van alleen "rijbaar maken" kan geen sprake zijn. Dus toch een "body-off" restauratie! Alles blijkt dan toch wat minder goed te passen! De koets wordt perfect in vorm gebracht, chassis gestraald en gecoat, koets weer wit gespoten, interieur vernieuwd, Houdailles gereviseerd. Jelle, die zelf 2 CD's restaureert, fabriceert een RVS uitlaten-systeem. Nog enkele hordes te gaan: stoelen komen steeds te hoog terug van de stofleider. De sloten zijn onbruikbaar, Claudio gaat nieuwe maken! Hij maakte ook de alu uitlaatdemper. De elektra wordt nu aangepakt door Henry Otten, die een digitale Stopindic in het originele huis weet te persen. Uiteraard veel contacten met Jelle en Eric, die ook hun CD's aan het afbouwen zijn! 4 CDs in Nederland, wat een feest!

Doel is op tijd klaar te zijn voor het RIPL 2018 in Doorn. U kunt daar zelf constateren of we het gehaald hebben!

Jaap Margry



CD 159

Life, and certainly Panhard life, is always different than what you expect! Until November 2008 I never had had the idea to buy a CD, let alone restore it. Please read on...

Type

It is a white, 'normal' CD GT, with the 'normal' Tigre engine.

History

It was first registered on October 15, 1963. I am not sure if Mr Landon was the first owner (license plate 8623FF78), but after 53.000 km he already had the engine replaced. This is where the maintenance record starts including invoices which show that the gear box, drive shafts, exhaust, ignition have been replaced and "pulverisation chassis" is mentioned. In short: a lot of expense! The work is carried out by the 'Du Pont de Saint Cloud' garage.

On 3 April 1970 Guy Roussel from Morsang-sur-Orge (just below Paris) buys the CD (license plates 666MH91). One photo remains of the original car from August 1970. Guy then sprays it blue, decides to heavily modify the front and carries on to ruin so many things that the CD, barely drivable, disappears into a shed. He does, however, improve the suspension of the rear axle on the central beam. On 15 July 2008, John Hassebroek buys the car. He offers it for sale again three months later. Thanks to Pierre Peters, I could buy the car with the idea just to get the car back on the road. A serious restoration is not my intention. The car also serves as a 'blueprint' for Pierre's own CD.

Restoration in phases

In 2009, Pierre made great efforts to get the car ready for the RIPL in Montélimar, which only just did not work out: everything seems broken. He also builds the engine with original Coural cylinders. Pierre completes his beautiful own CD 248 and gets too busy. Then nothing happens for five years: I focus on my RB Missile and the CitroRacing 24 CT. Or still: the engine goes on loan to Joannes Colette, who successfully runs the Mille Miglia 2011 in his Dyna Veritas with it!

Fortunately, in October 2015 the restoration is resumed by Ferry van Dommelen, my enthusiastic garage owner, who also nicely finished the Missile. However, Ferry is a professional and a perfectionist: just 'getting it back on the road' is out of the question. So, a 'body-off' restoration it is!

Body parts do not seem to fit very well! The body is put back in perfect state, the chassis is sandblasted and coated, the body is painted white again, interior is renewed, the Houdaille-units are overhauled. Jelle [Bethlehem], who himself is restoring two CDs, manufactures a stainless-steel exhaust system. A few more hurdles to go: the chairs seem to have come back from the upholsterer too high. The locks are unusable. Claudio [Sassi] is going to make new ones! He also made the aluminum exhaust silencer. The electricity is now handled by Henry Otten who manages to fit a digital Stopindic in the original housing. Of course, many contacts with Jelle [Bethlehem] and Eric [de Jonge], who are also finishing their CDs! Four CDs in the Netherlands, what a party! The aim is to be ready in time for the RIPL 2018 in Doorn. You will be able to see for yourself whether we made that deadline or not!

Jaap Margry



CD 159

 La vie, et en particulier la vie avec Panhard, réserve toujours des surprises ! Jusqu'en novembre 2018, je n'aurais jamais pensé acheter une CD, et en- core moins d'en restaurer une.
Lisez donc...

Lisez donc...

Type

Il s'agit d'une CD GT « normale » avec un moteur Tigre « de série ».

Historique

La carte grise de la CD date du 15 octobre 1963. Je ne sais pas si M. Landon fut le premier propriétaire (immatriculation 8623 FF 78), mais il a déjà fait changer le moteur à 53.000 km. Ici débuté le livret d'entretien avec des factures, qui montrent qu'on a également changé la boîte de vitesses, les cardans, les échappements et l'allumage, et il est fait mention d'une « pulvérisation châssis », bref, beaucoup de frais ! Les travaux ont été effectués par le garage Du Pont de Saint-Cloud. Le 3 avril 1970, Guy Roussel de Morsang-sur-Orge (au sud de Paris) achète la CD (immatriculation 666 MH 91). Il reste une seule photo de la voiture d'origine, du mois d'août 1970. Guy la fait peindre ensuite en bleu, modifie lenez et massacre la CD tellement, qu'elle disparaît dans une grange, à peine roulante. Il améliore toutefois la suspension du train arrière à la poutre centrale. Le 15 juillet 2008, John Hassebroek achète la voiture, qui la met en vente après 3 mois. Grâce à Pierre Peters, je peux faire l'affaire, avec l'idée de remettre la voiture en circulation : je n'ai pas l'intention de la restaurer complètement. La voiture sert également de « dessin de construction » de la CD de Pierre.

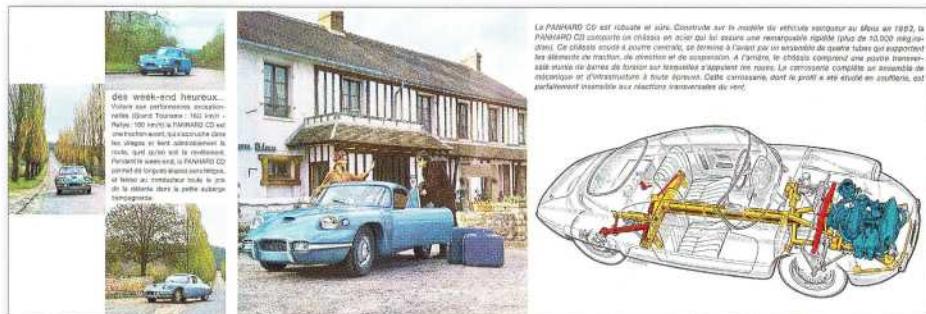
Une restauration en phase.

En 2009, Pierre fait de grands efforts pour préparer la voiture pour le RIPL Montélimar, ce qui échoue juste : vraiment tout s'avère être en panne. Il construit également le moteur, avec des cylindres originaux de Coural. Pierre finit sa propre CD 248 superbe, et il a trop de travail. Ensuite, rien ne se passe pendant 5 ans, et je me concentre sur ma RB Missile et la 24 CT Citroracing. Ou alors si : le moteur est prêté à Joannes Colette, qui termine avec succès la Mille Miglia 2011 avec le moteur dans sa Dyna Veritas !

En octobre 2015, la restauration peut heureusement être reprise par Ferry van Dommelen, mon garagiste enthousiaste, qui a également assuré une belle finition de La Missile. Ferry est un véritable professionnel et un perfectionniste : il n'est pas question de juste « remettre la voiture en circulation ». Donc, malgré tout, une restauration « body off ». Tout apparaît alors moins bien s'emboîter ! La carrosserie retrouve une forme parfaite, le châssis est sablé et revêtu, la carrosserie est peinte en blanc, l'intérieur est restauré, les Houdailles révisés. Jelle, qui restaure 2 CD, fabrique un système d'échappement en inox. Encore quelques obstacles à prendre : les sièges reviennent toujours trop hauts du garnisseur ; Claudio en fabriquera des neufs ! Il a aussi fabriqué le silencieux en alu. L'électricité est faite par Henry Otten, qui arrive à insérer un Stopindic numérique dans le boîtier d'origine. Il y a évidemment beaucoup de contacts avec Jelle et Eric, qui sont aussi en train de finir leur CD ! 4 CD aux Pays-Bas, quelle aubaine !

L'objectif est de la finir pour le RIPL 2018 à Doorn. Vous pourrez vous-même venir constater si nous avons réussi !

Jaap Margry



Peter Breed

Peter Breed is met zijn indrukwekkende Citroën CX 'Tekkel' een echte bekendheid: grote stickers 'panhard.nl' hierop markeren de enige Panhard garage nog ter wereld. Motoren worden gereviseerd voor klanten uit Noorwegen, Nederland, Frankrijk of... Japan. Maar wie dacht dat hij in een prachtig gerestaureerde Panhard 24 rondrijdt moet tot zijn verrassing vaststellen dat dat niet zo is. Peter en Jolanda Breed zijn op elk Panhard evenement te vinden in hun grijze X72 'Sans Soupapes' van 1933...

Peters vader reed al Panhard – destijds een luxe auto die je voor weinig kon kopen. Want Panhards waren auto's met een gebruiksaanwijzing en die waren dus niet erg geliefd. "Mijn vader begon met een Dyna X. Toen ik baby was hadden mijn ouders net een gloednieuwe kinderwagen gekocht bij de personeelswinkel van de Hoogovens. Ik in het wiegje op de achterbank het het opgevouwen onderstel vastgebonden op de reserveband achterop de Dyna. Na een paar bochten viel die eraf en reed die aan het laatste touwtje achter de Panhard aan: kinderwagen total-loss..."

En zo groeide Peter op met een paar roestige Panhards voor de deur die de onderdelenvoorraad vormden voor de gezinsbolide.

"Mijn hele leven heb ik aan allerlei auto's gesleuteld. En als jonkie vond ik het al een sport om de snelst en makkelijkst denkbare methode te vinden om iets te vervangen: niet meer loshalen dan nodig zeg maar. Vijfentwintig jaar geleden begon ik mijn eigen bedrijf, garageservice Peter Breed. Reparatie van alle merken en APK service. En daarbij natuurlijk het repareren van Panhards."

"Ik heb mijn eigen ideeën gevolgd bij het maken van race-motoren. Ervaringen van anderen zijn daar-in verwerkt. Bekende auto's zijn bijvoorbeeld een in Duitsland racende DB HBR5 en de Nederlandse aluminium Dyna Z die de winter trial won met een geprepareerde motor. De krukas heb ik gebalanceerd door verarmd uranium toe te voegen."

"Kijk Panhards zijn heel lang heel goedkope auto's





geweest voor mensen die de auto's een beetje konden onderhouden. Dat doet die auto's eigenlijk tekort. Maar het sleutelen eraan is goed te doen en het is best mooi gemaakt allemaal. Belangrijkst is dat je met die auto's moet rijden, de motoren moeten goed heet worden. Van stilstaan gaan de remmen vastzitten..."

Peter Breedts grondige maar arbeidsintensieve methode om krukassen te reviseren is welbekend. Maar na een PL, na een 24 kwam er een Dyna X die werd gerestaureerd.

"Raimund Bartl en Eberhard Moldenhauer hebben met hun Sans Soucapes binnen de naoorlogse-Panhard clubs indruk gemaakt: wat een gave auto's zijn dat. En dus ging ik op zoek naar zo'n auto: een Panoramique wilde ik hebben. Maar je ziet ze maar zelden te koop en dan zijn ze of veel te duur of ze zijn ver heen. Oorspronkelijk eigenaar van mijn X72 was een industrieel die woonde vlakbij de Eiffeltoren in Parijs. De eigenaar was bekend via oude fabriek-

gegevens: een auto met chauffeur. De auto is in de oorlog Ingemetseld geweest ergens in Parijs om te voorkomen dat ie door de Duitse bezetter gevorderd zou worden. De restaurateur is inmiddels overleden; de laatste eigenaar heeft interieur van de X72 laten doen. Na moeizame kontakten kon ik de auto kopen en naar Heemskerk brengen."

"Niks zat goed vast aan de auto: amateur sleutelaars denk ik dan!" Peter heeft een dakkoffer nagemaakt van een oude foto; de sloten erop zijn origineel Panhard met de kenmerkende 'art-deco' vormgeving. De auto heeft schitterende lijnen en verhoudingen, de kleur grijs is chic en overal zijn prachtig gemaakte details te vinden –binnen en buiten.

"Koeling van de motor is een probleem: het is een thermosifon systeem. Warm water stijgt op en er ontstaat dan natuurlijke circulatie –er is geen waterpomp. Voor het oliecircuit is er wel een pomp maar

geen drukpomp. Een wormwiel neemt olie op en laat dat boven de krukas in een reservoir vallen. Die olie zakt langzaam naar de hoofdlagers. Was een gangbaar systeem toen; weinig oledruk in die tijd."

"De schuivenmotor rookte niet veel. Wanneer je weinig gas geeft zuigt ie olie omhoog langs de cilinderbus (hoog vacuüm). Met name bij lage toerentallen. Bij meer gas neemt dat vacuüm af.

In elke cylinder zitten twee bussen met totaal drie wanden: de spelling zorgt voor de smering. Ik heb de benzinemeter en oledrukmeter weer werkend gekregen (die fraaie peilglazen op het dashboard). De auto heeft ouderwetse maar mooie mechanische remmen –maar met 1660 kilo was het in de Italiaanse bergen soms wel heel spannend."

Peter en Jolanda zijn met hun Sans Soucapes echte ambassadeurs voor ons merk: maar dat is eigenlijk iedereen die veel met zijn Panhard rijdt!







Peter Breed

With his impressive Citroën CX 'Dachshund' Peter Breed is a real celebrity: big stickers 'panhard.nl' on its sides promote the only Panhard garage that still exists anywhere in the world. Engines are overhauled for customers from Norway, the Netherlands, France or... Japan. But anyone who thought he'd be driving around in a beautifully restored Panhard 24 finds, much to their surprise, that this is not the case. Peter and Jolanda Breed visit all Panhard events in their grey X72 'Sans Soupapes' from 1933...

Peter's father already drove Panhard cars, at the time a luxury car that one could buy for little money. Because Panhards were cars that required specific care and attention, they were not very popular. "My father started off with a Dyna X. When I was a baby, my parents had just bought a brand-new pram from the Hoogovens employee shop. They had put me on the back seat and the folded undercarriage on the spare tyre on the back of the Dyna. After a few corners, the undercarriage fell off and dangled behind the Panhard: the pram was total-loss..."

And so it happened that Peter grew up with a few rusty Panhards in front of the home, which constituted the stock parts for the family car.

"I've worked on all kinds of cars during my whole life. As a child, I challenged myself to find the fastest and easiest method to replace something: do not take anything off unless you have to, so to speak." Twenty-five years ago I started my own business: 'Garage Service Peter Breed' — Reparation of all brands, MOT service and of course repairing Panhards."

"I have followed my own ideas when developing race engines. Insights from others have been incorporated too. Well known cars are for instance a D.B HBR5 racing in Germany and the Dutch aluminium Dyna Z that won the Winter Trial Classic with a modified engine. I had balanced the crankshaft by adding depleted uranium."

"For a long time, Panhards were very cheap cars for people who could maintain them somewhat. But those cars are so much more. Working on the mechanics is pretty doable and it is all rather nicely made. Most important is to drive them regularly: the engines need to become rather hot. Brakes get stuck when cars just stand there..." Peter Breed's thorough but labour-intensive method of overhauling crankshafts is well known.

After a PL came a 24BT and a Dyna X, which was restored. "Raimund Bartl and Eberhard Moldenhauer have impressed many people in post-war Panhard clubs with their 'Sans Soupapes': those are really cool cars. So, I set out to find such a car: I ideally wanted a Panoramique. However, those are rarely up for sale and if they are, they're either too expensive or in very bad shape. The original owner of my X72 was an industrial entrepreneur who lived near the Eiffel Tower in Paris. The owner could be found in old Panhard factory records: a car with a driver. During the war, the car was hidden somewhere in Paris to prevent it from being claimed by the German occupying forces. The man who initially restored it, has passed away. The former owner had the interior upholstery of the X72 done. After initially difficult contacts, I managed to buy the car and take it to Heemskerk."

"Not a single bolt or sprocket was well tightened on that car: amateur mechanics!" Peter also copied a roof box from an old picture. The locks on the box are original Panhard with the characteristic 'art-deco' design. The car has beautiful lines and proportions, the grey colour is chic and all over the car you find beautifully made details - inside and outside.

"Cooling the engine is a problem. It is a thermo-syphon system: hot water rises, and a natural circulation occurs; there is no water pump. There is a pump for the oil circuit but not a pressure pump. A worm wheel picks up the oil and drops it above the crankshaft in a reservoir, where it slowly finds its way to the main bearings. It was a common system back then; very little oil pressure at that time."

"The sleeve valve engine did not smoke all that much. If the engine runs low revs (high vacuum), it 'sucks up' oil along the cylinder sleeve which causes the engine to smoke at low speeds. If you rev the engine the vacuum decreases (less smoke).

Each cylinder has two sleeves: the margin between them ensures the lubrication. I managed to get the fuel gauge and oil pressure gauge working again (those nice gauge glasses on the dashboard). The car has old-fashioned but well-made mechanical brakes - However, with 1660 kilos, we had some very exciting moments when driving in the Italian mountains."

Peter and Jolanda are true ambassadors of our brand with their X72 Sans Soupapes: but then again, everyone who drives his Panhard around a lot is!

Peter Breed

Avec sa Citroën CX impressionnante, surnommée « le Teckel », Peter Breed est une figure célèbre : les grands autocollants « panhard.nl » marquent le seul garage Panhard au monde encore en activité. Il révise des moteurs, pour des clients de Norvège, des Pays-Bas, de France... ou du Japon. Celui qui croit que Peter conduit une 24CT superbement restaurée doit constater, à sa grande surprise, que ce n'est pas le cas. Vous pouvez trouver Peter et Jolanda Breed à chaque événement Panhard avec leur X72 « sans soupapes » grise de 1933...

Le père de Peter roulait déjà en Panhard — une voiture de luxe qu'on pouvait acheter à bon marché à l'époque. Car les Panhard étaient des automobiles avec un mode d'emploi, et donc pas très appréciées. « Mon père a commencé avec une Dyna X. Lorsque j'étais bébé, mes parents avaient acheté un landau flamboyant neuf au magasin du personnel chez l'entreprise Hoogovens. Je me trouvais donc sur la banquette arrière dans le berceau, tandis que le train roulant était attaché à la roue de secours de la Dyna. Après quelques virages, celui-ci s'est détaché et a suivi la Panhard jusqu'au dernier fil : sinistre total du landau... » Ainsi, Peter a grandi avec quelques Panhard rouillées devant la maison, servant de stock de pièces de rechange pour le bolide familial.

« Toute ma vie, j'ai bricolé sur un tas de voitures. Jeune, je relevais le défi de trouver la méthode la plus rapide et la plus facile pour changer une pièce ; ne pas démonter plus que nécessaire. Il y a vingt-cinq ans, j'ai commencé ma propre entreprise, service garage Peter Breed, réparation toutes marques et contrôle technique. Et puis, bien sûr, la réparation des Panhard. »

« En montant des moteurs de course, j'ai suivi mes propres idées. Les expériences d'autres motoristes ont été incorporées. Des voitures connues sont par exemple la D.B. HBR5 en Allemagne, et la Dyna Z néerlandaise tout au moins qui a gagné le trial d'hiver avec un moteur préparé. J'ai équilibré le vilebrequin en ajoutant de l'uranium appauvri. »

« Pendant longtemps, les Panhard ont été des voitures pas chères du tout pour les gens qui savaient les entretenir un peu. On ne les rend pas justice en fait. Mais il n'est pas trop difficile de faire de la mécanique dessus, et tout est bien conçu. Il est très important de conduire avec, et de bien chauffer les moteurs. Si on ne roule pas, les freins se grippent... »

Sa méthode de révision des vilebrequins, tout en profondeur mais très coûteuse en heures de travail, est bien connue. Après une PL, et une 24, Peter a restauré une Dyna X. « Avec leurs Sans Soupapes, Raimund Bartl et Eberhard Moldenhauer ont fait impression au sein des clubs Panhard d'après-guerre : quelles voitures formidables ! Je suis donc parti à la recherche : je voulais acheter une Panoramique. Hélas, elles ne sont que rarement en vente, et sinon, elles sont trop chères ou irrécupérables. Le propriétaire d'origine de ma X72 était un industriel qui vivait tout près de la Tour Eiffel. Le propriétaire connaissait toutes les données d'usine : une automobile avec chauffeur. Pendant la guerre, la voiture a été emmurée quelque part à Paris, pour éviter qu'elle ne soit réquisitionnée par les occupants allemands. Le restaurateur de la voiture est décédé depuis : le dernier propriétaire a fait refaire l'intérieur. Après des contacts laborieux, j'ai pu acheter la voiture pour la ramener à Heemskerk ».

« Rien n'était bien fixé sur la voiture : des bricoleurs de pacotille à mon avis ! ». Peter a refait une valise de toit d'après une vieille photo : les serrures sont de chez Panhard et d'origine, avec leur design « art-déco ». L'automobile a des lignes et des rapports splendides, sa couleur grise est chic et on trouve de beaux détails partout, à l'extérieur comme à l'intérieur.

« Le refroidissement du moteur est un problème : c'est un système à thermosiphon. L'eau chaude monte et une circulation naturelle se produit — il n'y a pas de pompe à eau. Pour le circuit à huile, il y a une pompe mais pas de pompe à pression. Une vis sans fin prend l'huile et la relâche au-dessus du vilebrequin dans un réservoir. Puis, l'huile descend lentement vers les piliers. Ce fut un système courant à l'époque : on n'avait alors pas beaucoup de pression d'huile ». « Le moteur à soupapes avec chemises louvoyantes ne fumait pas beaucoup. Lorsqu'on appuie légèrement sur l'accélérateur, on aspire de l'huile le long de la chemise (à vide élevé). Particulièrement à des régimes bas. Le vide baisse lorsqu'on augmente les tours. »

Dans chaque cylindre se trouvent deux chemises avec trois parois en tout : le jeu assure la lubrification. J'ai réussi à refaire fonctionner la jauge d'essence et la jauge de pression d'huile (les belles montures de niveau sur le tableau de bord). La voiture a des freins mécaniques, désuets mais jolis, mais avec 1660 kilos à freiner, j'ai parfois transpiré dans les montagnes italiennes ».

Avec leur Sans Soupapes, Peter et Jolanda sont de vrais ambassadeurs de notre marque : en fait, chaque personne qui conduit une Panhard en est un !

ROB VAN BOOM

Het Rassemblement International Panhard et Levassor in Almen (2013) bracht Rob van Boom weer terug bij de Panhardclub. Op de tentoonstelling in The Gallery in Brummen stond zijn HVB-Panhard monoposto en zijn D.B-Roldanus.

"Ik kwam als jonge hulpmonteur te werken bij Automobiles Citroën op het Stadionplein in Amsterdam. Ik werkte daar onder Cor Zandbergen op de afdeling die Panhards repareerde en reviseerde. Ik werkte daar tot ik in militaire dienst moest. Toen ik daar wegging kwam Kees de Waard Wagner bij Citroën werken. Zo heb ik hem leren kennen, via de Panhards. Die D.B was van een vriend van een kennis. Die auto is na reparatie heel lang blijven staan en toen heb ik hem overgenomen. Het is een eigenbouw buizenframe met carrossierdelen van aluminium waaronder Panhard deuren en dak. Roldanus had een competitiemotor in zijn HBR5 gehad met zoutgevulde kleppen, maar die waren natuurlijk nergens meer te krijgen. Op die motor zat geen turbine met koelmantel maar gewoon

een vinnenmotor. Omdat de motor achterin zat heb je op de openbare weg eigenlijk te weinig koeling door rijwind dus was de motor een paar keer vastgelopen.

Ik heb toen een HVB monoposto gekocht met een Renault motor en een DAF variomatic eraan gekoppeld. Han van der Blij bouwde in Den Haag en Rijswijk allerlei monoposto's, onder andere formule Vee (met VW motor). De staart met variomatic heb ik eraf gehaald en de Panhard motor en bak erin gezet. Omdat die D.B motor schade had heb ik er een Tigre motor in gezet. Voor had ik schijfremmen van een Spitfire en achter BMW 600 navan met de wielen van een BMW 2000 ertop."



"Met die HVB Panhard was ik op de school van Rob Slotemaker op Zandvoort behoorlijk snel; mijn reacitievermogen maakte goed wat ik aan motorvermogen tekort kwam. Met die auto heb ik prijzen gewonnen. Later reed ik met een ingekorte DS die ik had afgekapt van de TAP-rally. Daarna met Simca 1000 Rally maar toen er allerlei gesponsoreerde rijders kwamen die meer vermogen hadden en die niet in hun uppie hoefden te sleutelen was de lol eraf en ben ik andere dingen gaan doen: parachutespringen, paardrijden..."

Ik heb nu contact met Han van der Blij, de zoon van de bouwer van de HVB. En de 'D.B Roldanus' moet eigenlijk gerestaureerd!"





The Rassemblement International Panhard & Levassor in Almen (2013) brought Rob van Boom back to the Panhardclub (in the Netherlands). At the (RIPL 2013) exhibition in The Gallery in Brummen, his HVB-Panhard monoposto and his D.B.-Roldanus were on display.

"I started to work at Automobiles Citroën as a junior assistant mechanic at Stadionplein in Amsterdam, where I worked with Cor Zandbergen in the department that repaired and overhauled Panhard. I worked there until I went to military service. Just when I left my job at Citroën, Kees de Waard Wagner started work at Citroën; that's how I got to know him, through the Panhard."

"The (Roldanus) D.B belonged to a friend of a friend. That car had been left standing there for a long time after repairs before I acquired it. It consists of a home-built tubular frame with aluminium bodywork parts among which Panhard doors and roof. The Roldanus used to have an HBR5 competition engine with salt-filled valves, but of course those were nowhere to be found. That engine didn't have a turbine but just a normal fan. With the engine was in the rear, there was actually too little cooling capacity when driving on public roads so the engine had been jammed a few times."

"I then bought a HVB monoposto with a Renault engine a DAF variomatic transmission. Han van der Blij built various types of single-seaters in The Hague and Rijswijk at the time, including Vee (with VW Beetle engine). I removed the rear with variomatic and put the Panhard engine and gearbox in. As the D.B engine was damaged, I put a Panhard Tigre engine in it. Upfront it had disk brakes of a (Triumph) Spitfire and in the rear BMW 600 hubs with the wheels of a BMW 2000 on it."

"With that HVB Panhard, I was pretty quick at Rob Slotemaker's school in Zandvoort. My driving reflexes made up for the shortage of power of my engine. I actually won prizes with that car. Somewhat later I drove a shortened DS that I had copied from the TAP Rallye. Next one was a Simca 1000 Rallye. However, when all kinds of sponsored drivers entered the scene with more power and not having to work their way out mechanical issues themselves, the fun had gone and I started doing other things: parachute diving, riding horses ..."

I am now in touch with Han van der Blij, the son of the builder of the HVB. And the "D.B. Roldanus" should really be restored!"



Le Rassemblement International Panhard et Levassor à Almen (2013) a ramené Rob van Boom au sein du club Panhard. Sa HVB Panhard monoposto et sa D.B. Roldanus furent présentes à l'exposition à The Gallery à Brummen.

« En tant que jeune mécanicien, j'ai commencé à travailler chez les Automobiles Citroën au Stadionplein à Amsterdam. J'y ai travaillé sous Cor Zandbergen au service qui réparait et révisait les Panhard. J'y travaillais lorsque je devais faire mon service militaire. Kees de Waard Wagner a commencé à travailler chez Citroën lorsque je partais. J'ai donc appris à le connaître via les Panhard. Cette D.B. appartenait à un ami d'une connaissance. Après une restauration, la voiture est restée longtemps à l'arrêt, et je l'ai ensuite achetée. C'est un châssis tubulaire de propre facture, avec des éléments de carrosserie en alu de Panhard, dont les portières et le toit. Roldanus avait eu un moteur de compétition d'une HBR5 avec des valves remplies de sel, mais elles étaient évidemment devenues introuvable. Sur ce moteur, il n'y avait pas de turbine enveloppée, mais un simple ventilo. Du fait que le moteur se trouvait à l'arrière, on n'avait pas assez de refroidissement sur la route par le vent, donc le moteur s'est plusieurs fois grippé.

J'ai alors acheté une HVB monoposto avec moteur Renault et j'y ai accouplé un variomatic de chez DAF. A la Haye et à Rijswijk, Han van der Blij construisait plusieurs monoposto, dont entre autres une formule Vee (avec moteur VW). J'ai démontée la queue avec le variomatic, et j'ai monté le moteur Panhard avec sa boîte. J'ai monté un moteur Tigre, car le moteur D.B. avait des dommages. A l'avant, j'avais des freins à disque d'une Spitfire, et à l'arrière des moyeux d'une BMW 600, avec les roues d'une BMW 2000.

« J'étais assez rapide avec la HVB Panhard à l'école de Rob Slotemaker à Zandvoort : mes réactions compensaient le manque de puissance du moteur. J'ai gagné des prix avec cette voiture. Plus tard, je conduisais une DS raccourcie, que j'avais copiée d'un rallye TAP. Puis, avec une Simca 1000 Rallye, mais lorsque des coureurs sponsorisés avec plus de puissance faisaient leur apparition, qui ne devaient pas faire de la mécanique, je n'y prenais plus de plaisir et j'ai commencé à exercer d'autres activités : le saut en parachute, l'équitation... »

Aujourd'hui, je suis en contact avec Han van der Blij, le fils du constructeur de la HVB. Et la « D.B. Roldanus » a bien besoin d'une restauration ! »

PROGRAMMA • PROGRAM • PROGRAMME

R.I.P.L. 2018

LANDGOED ZONHEUVEL



VRIJDAG 18 MEI

- Ontvangst van de équipes vanaf 15 uur 's-middags op Land goed Zonheuvel in Doorn
- Welkomst-BBQ en receptie ter gelegenheid van 50-jarig bestaan Panhard Automobielclub Nederland (op locatie bij het Maarten Maartenshuis)

ZATERDAG 19 MEI

- Ontbijt op Landgoed Zonheuvel
- PAN 50 jaar – Jubileumrit via Soest/Soesterberg, bezoek aan het Nationaal Militair Museum en gezamenlijke lunch bij Hotel-Restaurant Het Klooster in Amersfoort
- Uitgebreid buffettijdiner op Landgoed Zonheuvel
- Vertoning 'RIPL Novara 2016' een film van Christoph Blaue en Kay Hagge (Salle Jean Panhard)

ZONDAG 20 MEI

- Ontbijt op Landgoed Zonheuvel
- Onderdelenmarkt en Technische Lezingen (het oliesysteem, ontwikkelingen krukasrevisie)
- Route ' Hollands Rivierenlandschap' met picknick-lunch
- 4-gangen Galadiner met live muziek, toespraken en formaliteiten, afsluiting evenement en het doorgeven van de Federatie-bokaal! (Salle Jean Panhard)

MAANDAG 21 MEI

- Ontbijt, groepsfoto en afscheid

FRIDAY MAY 18TH

- Arrival of cars and passengers from 3pm onwards in Doorn
- Welcome-BBQ and reception on the occasion of the 50th anniversary of the Panhard Automobile club the Netherlands (location Maarten Maartenshuis)

SATURDAY MAY 19TH

- Breakfast at Zonheuvel
- 50 years of PAN - Anniversary tour via Soest/Soesterberg, visit to the National Military Museum, joint lunch at Hotel-Restaurant Het Klooster in Amersfoort
- Extensive buffet dinner at Zonheuvel
- Showing of 'RIPL Novara 2016' a film by Christoph Blaue and Kay Hagge (Salle Jean Panhard)

SUNDAY MAY 20TH

- Breakfast at Zonheuvel
- Parts market and technical lectures (lubrication system, crankshaft revision developments)
- Tour 'Dutch river landscape' with picnic lunch
- 4-course 'black tie' dinner with live music, speeches and closing remarks; handover of the Federation Cup (Salle Jean Panhard)

MONDAY MAY 21ST

- Breakfast, group picture and departure



LE VENDREDI 18 MAI

- A partir de 15h, réception des équipes au Landgoed Zonheuvel à Doorn.
- Barbecue de bienvenue à l'occasion des 50 ans du Panhard Automobielclub Nederland (site du Maarten Martenshuis).

LE SAMEDI 19 MAI

- Petit-déjeuner au Landgoed Zonheuvel
- PAN 50 ans – Tour de jubilée via Soest/Sesterberg, une visite du Musée Militaire National et un déjeuner commun à l'Hôtel-restaurant Het Klooster à Amersfoort.
- Grand dîner-buffet au Zonheuvel.
- Projection de « RIPL Novara 2016 », un film de Christoph Blaue (dans la salle Jean Panhard).

LE DIMANCHE 20 MAI

- Petit-déjeuner au Landgoed Zonheuvel
- Foire aux pièces détachées et conférences techniques (le système de lubrification, les développements quant à la révision des vilebrequins).
- Route « Hollands Rivierenlandschap » avec déjeuner pique-nique.
- Dîner de gala 4 plats avec de la musique en live, discours et formalités, clôture de l'événement et transmission du bocal de la Fédération (Salle Jean Panhard).

LE LUNDI 21 MAI

- Petit-déjeuner, photo de groupe et adieux.



Landgoed Zonheuvel

WANDELKAART

U bent te gast op privé landgoederen. Het vriendelijke verzoek om op de aangegeven paden wegen te blijven, laat geen afval achter in het bos, respecteer de natuur, haar bewoners en hun woongebieden.

Landgoed Stameren

Richting A12 | A28

Richting Amersfoort

N227

LEGENDA

- 1) Paviljoen
Zalen, congreszaal, restaurant, hotel, bar, VVV informatiepunt en fietsenstalling
 - 2) Maarten Maartenshuis
 - 3) 'Outdoorveld'
 - 4) Franse Tuin
 - 5) Maarten Maartens Openluchttheater
 - 6) Lodges
 - 7) Koetshuis
 - 8) Moestuin
 - 9) Rentmeesters woning (privé)
 - 10) Klein Zonheuvel (privé)
 - 11) Dienstwoning (privé)
 - 12) 'De Mierenhoop'
 - 13) 'Oude voetbalveld'
 - 14) 'De Omgevallen Boom'
 - 15) Oude Beukenlaan
 - 16) 'Het Bezinningsplekje'
 - 17) Jeu de Boulesbaan
 - 18) SBI Gebouw
 - 19) Start Wandelroutes
- Parkeren**
- P1) Parkerken
 - P2) Parkerken minder validen
 - P3) Leden, lossen en taxi
 - P4) Parkerken touringcars
 - P5) Parkerken fietsen overdekt (op reservering)
 - P6) Fietsenstalling



Richting Uitkijktoren de Kaap
(25 meter hoog)



Start Wandelroutes
4,8 km (Rood)
3,0 km (Groen)
2,5 km (Groen)
1,7 km (Lichtblauw) Richting Uitkijktoren de Kaap
0,8 km (Donker blauw)



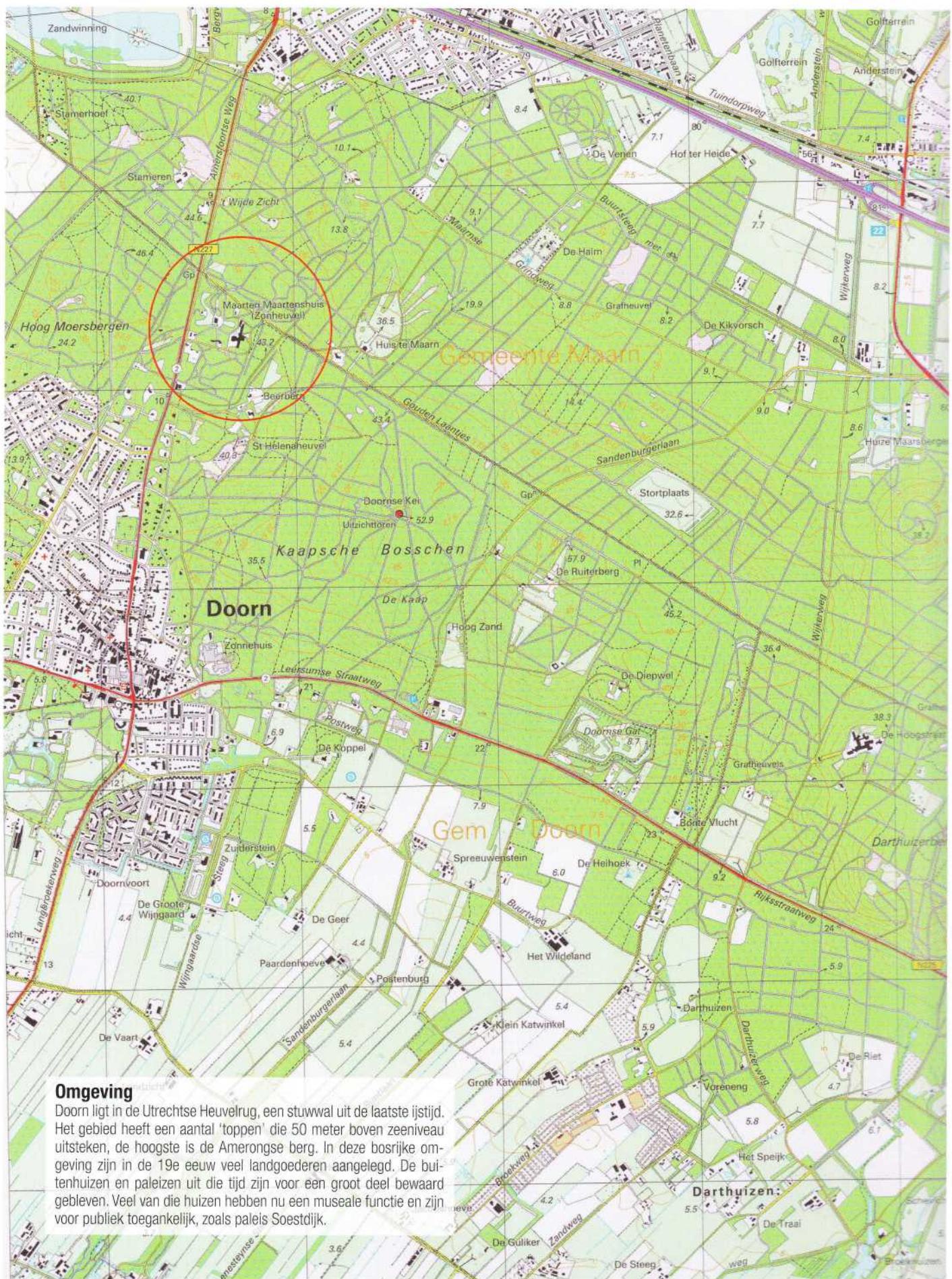
De geschiedenis van Landgoed Zonheuvel

Burgemeester van Doorn - 1836 | Het ontstaan van het landgoed gaat terug naar het jaar 1836. Oud-burgemeester van Doorn, de heer H.J. van Bennekom, kocht een stuk heidegrond ter grootte van 47 hectare. Hij bouwde zijn huis (Klein Zonheuvel, nr 10 op de kaart) op deze heuvel omdat hij zo'n mooi uitzicht tot Utrecht had.

Maarten Maartens - 1894 | Het landgoed met het huis werd diverse malen doorverkocht en kwam in 1894 in bezit van mw. Anna van der Poorten Schwartz- van Vollenhoven en haar man Joost van der Poorten Schwartz. Bekend onder zijn schrijversnaam Maarten Maartens. Deze woning was te klein voor de familie en noordoostelijk van De Zonheuvel werd een grotere woning gepland. Het huis werd gebouwd naar een ontwerp van de eigenaar en opgeleverd in 1903. Het uitzicht van de woning, hoger dan de spits van de Domtoren in Utrecht, was fantastisch. Het nieuwe landhuis kreeg de naam 'De Zonheuvel'. Na de dood van haar ouders erfde dochter Ada het huis. Om de nagedachtenis van haar vader te eren werd het huis omgedoopt tot het Maarten Maartenshuis.

Schichting SBI - 1974 | In 1974 wordt het Maarten Maartenshuis gekocht door de Stichting J.R. Slotemaker de Bruine-Instituut (SBI). In 2016 is de betekenis van SBI gewijzigd naar Samenwerking, Bezinning en Inspiratie. Landgoed Zonheuvel, onderdeel van Stichting SBI, is vandaag de dag de locatie voor vergaderingen, trainingen, workshops, outdoor activiteiten, congressen en weekendjes weg in de provincie Utrecht. De 4 gebouwen bieden een hotel en restaurant, 33 vergaderzalen, openluchttheater en de grootste congreszaal in de omgeving. Het historische Maarten Maartenshuis, moderne Paviljoen, klassieke Koetshuis en natuurlijk gelegen Lodges hebben alle hun eigen stijl, faciliteiten en uitzicht op het Nationaal Park Utrechtse Heuvelrug. Alle organisaties en bezoekers op het landgoed zorgen voor veel bedrijvigheid en prachtige nieuwe (duurzame) initiatieven. Een landgoed in beweging!

STAFKAART DOORN EN OMGEVING



Omgeving

Doorn ligt in de Utrechtse Heuvelrug, een stuwwal uit de laatste ijstijd. Het gebied heeft een aantal 'toppen' die 50 meter boven zeeniveau uitsteken, de hoogste is de Amerongse berg. In deze bosrijke omgeving zijn in de 19e eeuw veel landgoederen aangelegd. De buitenhuizen en paleizen uit die tijd zijn voor een groot deel bewaard gebleven. Veel van die huizen hebben nu een museale functie en zijn voor publiek toegankelijk, zoals paleis Soestdijk.





Route zaterdag

We vertrekken via de Amersfoortse weg (N227) in noordelijke richting. De eerste bezienswaardigheid op 5,3 km van de route is de piramide van Austerlitz. Een 36 meter hoge piramide opgebouwd uit aarde en met gras begroeid en bekroond met een obelisk. Dit merkwaardige object is in 1804 gebouwd door Franse militairen die hier waren gelegerd met als enig doel het bestrijden van de verveling. De dienstdoende commandant was geïnspireerd door de piramide van Gizeh (Egypte) die hij tijdens een eerdere veldtocht had gezien. Het bouwwerk werd Mont Marmont gedoopt. Het monument kreeg zijn huidige naam pas na de overwinning van Napoleon in de Slag bij Austerlitz, dat niet in Nederland ligt maar in het huidige Tsjechie. Bij de hernoeming door Lodewijk Napoleon, de broer van de Franse keizer en koning van Holland, is ook het dorp in de omgeving Austerlitz gaan heten. De piramide kan worden bezocht.

De volgende bezienswaardigheid is het Nationaal Militair Museum (NMM) in Soesterberg, welke we gaan bezoeken. Het NMM is in 2013 gebouwd. Het museum is gesitueerd op de voormalige vliegbasis Soesterberg, geopend in 1913 en de bakermat van de militaire luchtvaart in Nederland. In WOII heeft de Duitse bezettingsmacht vanuit de basis geopereerd. Na 1945 was het een gezamenlijke basis voor Nederlandse en

Amerikaanse eenheden. De vliegbasis is in 2008 definitief gesloten. Het terrein heeft daarna een recreatieve bestemming gekregen. Op het enorme terrein zijn veel herinneringen aan de militaire periode te zien, zoals verdedigingswerken in Nederland weinig vaste voet aan de grond gekregen, in het archief van het museum bevindt zich slechts één schaalmodel van een voertuig en een boek...

Direct na Soest ligt aan de linkerkant Paleis Soestdijk. Het gebouw stamt uit de 17e eeuw en is de in de loop der eeuwen voortdurend aangepast en uitgebreid. Vanaf 1937 was het de residentie van de koninklijke familie. In 2017 is het in particuliere handen overgegaan en wordt het paleis herontwikkeld tot museum en horeca. Het paleis is nog in dezelfde staat als bij het vertrek van de koninklijke familie in 2004.

Schitterende maar smalle wegen leiden vervolgens naar het dorpje Lage Vuursche, onbeduidend qua inwoneraantal en schoonheid maar om onverklaarbare redenen toch een grote toeristische trekpleister. Verscholen in de bossen en beschermd door hoge hekken ligt kasteel Drakensteyn, de woning van koningin-moeder Beatrix. Het dorp zelf bestaat voornamelijk uit een groot aantal pannenkoekenrestaurants.

Na Maartensdijk komen we in een ander Nederland,

het land van uitgestrekte polders, groene akkers en verdedigingswerken. Een typisch landschap met kleine huizen, smalle wegen en water, heel veel water. In deze streek rijden we langs een viertal forten die onderdeel zijn van de Hollandse Waterlinie, een uitgebreid verdedigingswerk bestaande uit 46 forten dat zich van de Zuiderzee tot de Biesbosch over een lengte van 85 kilometer uitstrekkt en werd voltooid in 1871. De gedachte achter deze waterlinie was het beschermen van de steden in het Westen van Nederland door gebruik te maken van het ruim aanwezige water. Op de plekken die niet onder water gezet konden worden gezet zijn forten gebouwd. De waterlinie is in totaal drie keer geheel of gedeeltelijk onder water gezet. Door het gebruik van vliegtuigen bleken de verdedigingswerken niet meer bruikbaar.

Weer op weg naar Doorn komen we door de plaats Zeist waar we een rondje om Slot Zeist maken. Dit in classicistische stijl ontworpen 'lustoord' is gebouwd tussen 1677 en 1686. In de 18e eeuw werd het slot het hoofdkwartier van de Evangelische Broedergemeente, ook wel Hernhutters genoemd. In die tijd zijn ook het Broeder- en Zusterplein gebouwd, de grote panden langs de opritlaan. De Hernhutters in Nederland legden zich toe op zendingswerk in Suriname, dat tot 1970 onder Nederlands bewind stond. Tegenwoordig is slot Zeist in gebruik als expositie- en partycentrum.







Route zondag

We vertrekken via de Amersfoortse weg (N227) maar nu in zuidelijke richting naar Doorn. Honderd meter na de eerste stoplichten ligt aan de rechterkant van de weg Huis Doorn. Het is vooral bekend als de woning van de laatste Duitse keizer Wilhelm II die na het uitbreken van de novemberrevolutie in Duitsland daar een veilige plaats om te wonen vond. Tegenwoordig is Huis Doorn een mooi museum en nog grotendeels in de staat van 1941, het jaar waarin Wilhelm II overleed. Zelfs het graf van zijn hond Senta is bewaard gebleven.

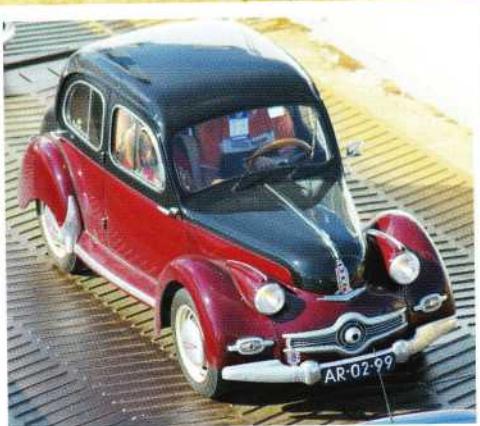
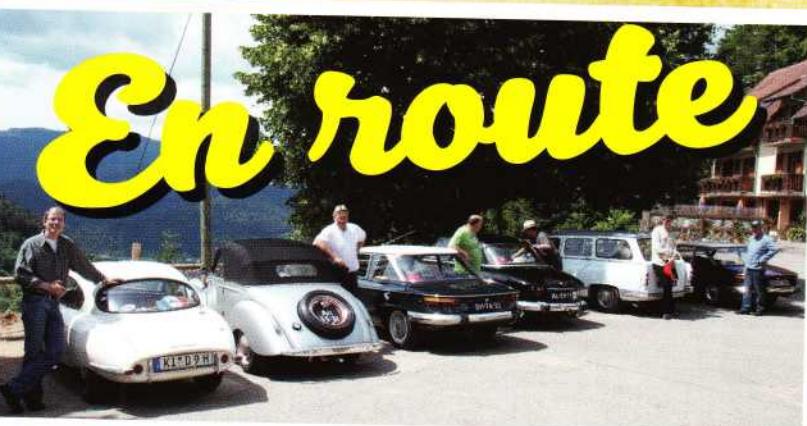
Na Doorn volgt een aaneenschakeling van kastelen, buitenhuizen en boerderijen in een prachtig landschap. Als we Werkhoven passeren verandert de omgeving op weg naar het stroomgebied van de Lek, een zijarm van de Rijn. Eerst rijden we over de brug over het Amsterdam-Rijnkanaal. Dat kanaal verbindt Amsterdam met de Rijn en vormt de verbinding naar het Ruhrgebied in Duitsland. Op dit moment het drukst bevaren kanaal van de wereld. Direct daarna bereiken we de dijk die het achterland beschermt tegen de rivier de Lek. Net als vele andere rivierdijken erg geliefd bij motorrijders, de maximumsnelheid is daarom vastgesteld op 60 kilometer per uur. Na Wijk bij Duurstede, een kleine stad die de moeite van een bezoek waard is, maar te smalle straten heeft om gemakkelijk door te rijden, vervolgen we de route langs de Lekdijk en zien aan de rechterkant de prachtige sluizen van Amerongen.

Het kasteel van Amerongen ligt rechts aan het begin van het dorp. Keizer Wilhelm II (de bewoner van Huis Doorn) heeft twee jaar in dat kasteel gewoond voordat hij zijn intrek nam in Huis Doorn. In dit gebied zijn nog een aantal oude houten tabaksschuren te zien. De schuren werden gebruikt voor het drogen van tabaksbladeren, een gewas dat tot ongeveer 1950 veel in dit gebied werd verbouwd.

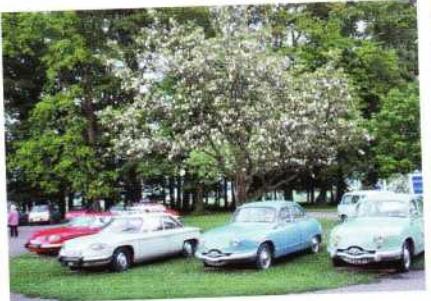
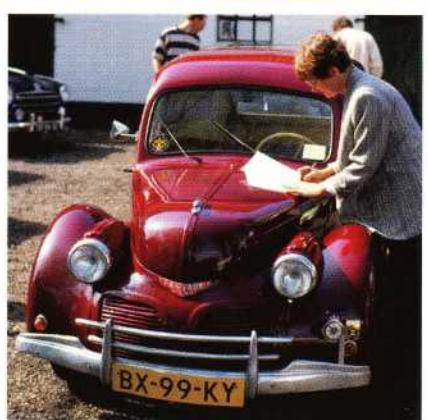
Vanuit Amerongen volgt de klim naar de hoogste top van de Utrechtse Heuvelrug, de Amerongse berg met een hoogte van 69 meter. Voor Nederlandse begrippen een berg van formaat, een mooie test om het vermogen van de Panhards te testen. Maar omdat Nederland vrijwel overal plat is en wielrenners graag oefenen voorritten in het buitenland is het daar erg druk! Heuvel op rijden ze maximaal 15 kilometer per uur maar de afdalers halen snelheden van boven de 70 kilometer.

Na de afdaling verlaten we de Utrechtse heuvelrug voor een korte détour door agrarisch gebied waarna we via Leersum weer richting Doorn gaan.





PANHARD AUTOMOBIELCLUB NEDERLAND 1968 - 2018





VERZEKERINGEN KUIPER

Verzekerde volgens FEHAC normen

NVA lid • lid NVGA

ANTWOORDNUMMER 51 8440 VB HEERENVEEN
KUIPER VERZEKERINGEN

Kunt de bon in een ongerefanceerde envelop sturen aan:

Bredep:

Tel. privé: _____ Tel. zaak: _____

Woonplaats: _____

Postcode: _____

Adres: _____

Naam: _____

Bent u mij voor nadere informatie

Geschachte wapende of taxatiewaarde: _____

Bouwjaar: _____ Geschachte kilometerage: _____

Merk en type: _____

Stuur mij een offerte voor mijn klassieker

Ik wil meer weten over uw klassieke verzekering en taxaties

Aan onschatbare waarden

Wij blijven op beter nog: stuur de bon in, dan sturen wij u een offerte.

een beeldigd classic car taxatuer kan zelfs gratis zijn. Informeer u eens

op basis van vaste taxatieve en tegen een prettige prijs. De eerste taxatieve door

van verzekeringen. Wij verzekeren alle klassiekers op unieke wijze,

klassiekers vragen om een speciale behandeling, ook op het gebied

is uniek en heeft voor u, als eigenaar, een onschabare waarde.

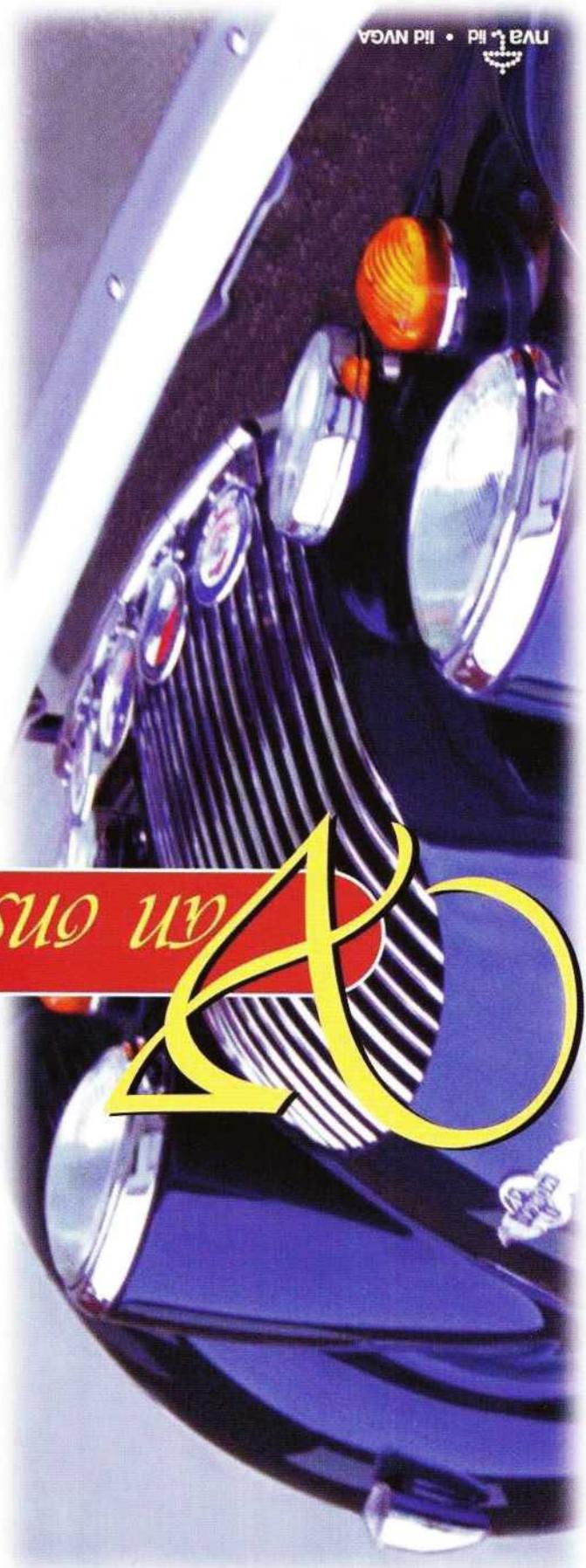
Het is nog steeds een genot om in zo'n auto te rijden. Elk klassieker

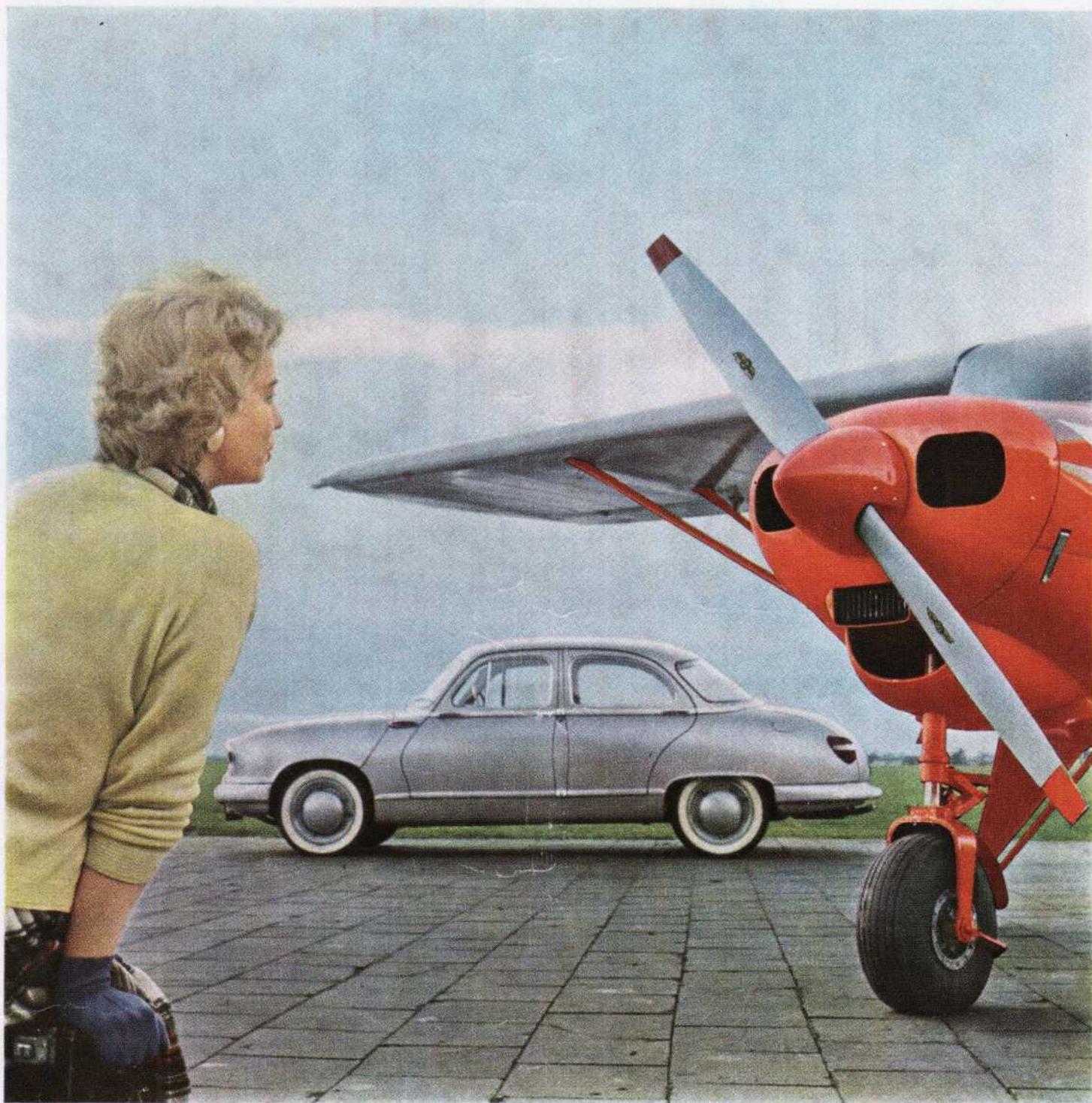
die tot op de dag van vandaag niet aan glans heeft verloren.

Alfa Romeo en vele andere merken vormen een legendarische klasse,

Henry Royce, de gebroeders Duesenberg, Henry Ford, Hispano Suiza,

De auto's van Ettore Bugatti, Waller Bentley, Henri Morgan, Frederic





modern: aerodynamische vorm luchtgekoelde motor

snell: 130 km/u

zuinig: 1-15

C I T R O Ë N



Panhard

AUTOMOBILES CITROËN N.V. AMSTERDAM