

PANHARD AUTOMOBIELCLUB NEDERLAND

PANHARD
K O E R I E R

Nº 198 J^r 51, 01*03*2019



- Fun in the forest
- Kees van Geldere
- Strip
- Laureau
- Pennenlikker
- En de rest

COLOFON

**Panhard Automobiëclub
Nederland**
**Lid van Fédération des Clubs
Panhards & Levassors; FEHAC**
www.panhardclub.nl
www.facebook.com/panhardclub.nl
CONTRIBUTIE: € 52,50/jaar
(buitenland € 55/j)
eenmalig € 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:
**Wim Boers, St. Janstraat 53
5507 NB Veldhoven.**
T. 040 – 2052676
**OPENINGSTIJDEN: bellen
ma t/m vr 19.00 – 22.00 u.
za en zo van 10.00 – 22.00 u**
TECHN. ONDERSTEUNING:
Wim Boers, T 040 – 2052676
PANHARDKOERIER:
**Uitgave van
Panhards Automobië Club NL**
REDACTIELEDEN:
Frans van Thor
Frank van Nieuwkerk,
Jaap Margry, plv hoofdredacteur
Boyo Teulings,
Cees Visser, red. buitenland
redactie@panhardclub.nl
HOOFDREDACTIE:
Henk Ottevangers
T. 0650234086
hoofdredacteur@panhardclub.nl
ADVERTENTIES: hoofdredactie
DRUK: Editoo Arnhem

VAN DE VOORZITTER

Op de laatste Praatavond van 2018 is er een levendige discussie gevoerd over de manier waarop (ervaren) leden andere (minder ervaren) leden kunnen helpen. Op welke manier kan de Panhardclub activiteiten organiseren die bijdragen aan meer clubgevoel en aan meer Panhards op de weg?

Aangezien de meningen binnen het groepje Praatavondbezoekers al uiteenliepen, hebben we ter plekke besloten om een enquête uit te zetten onder de leden. Die enquête staat sinds januari online op www.thesistoolspro.com/goto/PAN2019. Bij het schrijven van deze column, heeft al meer dan de helft van de leden gereageerd en zijn er veel meningen en suggesties ontvangen waar het bestuur mee aan de slag kan! Dank daarvoor. Overigens blijft de enquête nog tot eind maart online staan, dus als u nog niet gereageerd heeft, dat kan nog steeds.

In deze editie van de Koerier was helaas geen plek meer voor het delen van resultaten en prioriteiten die het bestuur uit de enquête kan halen. We komen erop terug op de komende Praatavonden en de volgende Koerier. 2019 wordt een goed clubjaar!

Met vriendelijke groeten,

André



VAN DE HOOFDREDACTEUR

Een nieuwe lente, en een paar nieuwe geluiden.

Allereerst het omslag van deze Koerier: lenteachtiger kan het nauwelijks! Dat mijn eigen auto er nogal prominent opstaat is bijzaak; het gaat om de narcissen.

Een nieuwe correspondent: Ruud Kreil. Hij heeft aangeboden om een oude Koerierrubriek nieuw leven in te blazen. Daartoe zal hij (nieuwe) leden bezoeken en interviewen. Een eerste resultaat hiervan treft u in dit nummer aan.

Oplettende lezers van het colofon zullen zien dat bij Jaap Margry een nieuwe vermelding staat. In verband met mijn gezondheidstoestand is het nodig geworden deze aanpassing te maken.

En dan werd ik verrast door een van onze leden, Hans Landsuser, die mij een serie mms-jes toestuurde met wat foto's en korte opmerkingen. Daar kun je als hoofdredacteur een verhaaltje van maken. Ook dat treft u in dit nummer aan. En het is misschien voor u een inspiratie om iets dergelijks te doen. Foto's opzoeken, bijschriftje erbij en opsturen. Ik zou het vooral doen als ik u was!

Wim Boers deed iets dergelijks. Hij gaf me wat archiefmateriaal over Paul Panhard. Ook dat leidde tot een stukje.

Allemaal acties die een hoofdredacteur goed doen. Nu u nog!

Henk Ottevangers

Agenda

**** 1-3 maart 2019, Antwerpen**

Antwerp Classic Salon
www.antwerpclassicsalon.be

**** 15 maart 2019, Veenendaal**

Praatavond met Pierre
www.panhardclub.nl

**** 14 april 2019, Alblasserwaard**

Voorjaarsrit Kinderdijk-Vreeswijk
www.panhardclub.nl

**** 4,5 mei 2019, Vijfhuizen**

25e Citromobile
www.citromobile.nl

**** 25 mei 2019, Culemborg**

28e oldtimerdag
www.hacc.nl

**** 7-10 juni 2019, Bretagne, Keravel**

Rassemblement International P&L 2019
www.club-panhard-france.net/ripl2019

**** 21 juni 2019, Veenendaal**

Praatavond
www.panhardclub.nl

Inhoud

Van de voorzitter	2
Van de hoofdredacteur	2
Colofon	2
Agenda	2
Inhoud	2
Paul Panhard	3
Pech Pilon	4
RIPL Bemand	5-8
Anekdote	8
Pennenlikker 16	9,10
Memoires Geldere	11,12
Strip	13,14
Gall	15
Pennenlikker 17	16,17
Sint	17
Landsuser	18
Gérard Laureau	19-22

Paul Panhard, 1-8-1881 - 26-3-1969

Deze maand is het 50 jaar geleden dat Paul Panhard, algemeen directeur van de SAAE Panhard et Levassor van 1915 tot 1965, overleed. Reden voor de redactie om even bij deze man stil te staan.

Paul is de zoon van Léon Panhard, de jongste broer van René Panhard, de grondlegger van het concern. Na een rechtenstudie treedt hij in 1904 toe tot de firma van zijn oom. Het zijn de jaren waarin Panhard de eerste plaats van de Franse autoconstructeurs kwijtraakt, getuige onderstaand tabelletje van geproduceerde auto's:

Jaar	Panhard et Levassor	Peugeot	Renault
1900	535	500	179
1905	1183	1261	1179
1910	1870	2352	5100
1913	2100	ca. 4000	4481



Karikatuur van PP uit 1950

In 1915 volgt hij zijn ziekelijke neef Hippolyte op als algemeen directeur van de SA, wat hij tot zijn pensionering in 1965 blijft. Hij heeft dus alles wat er maar zo'n beetje met een autofabriek kan gebeuren meegemaakt: de "atelierfabricage" van enkele eenheden per dag, de massafabricage van oorlogsmateriaal in de 1^e wereldoorlog (waarin de componist Maurice Ravel in een Panhard ambulance de gewonden naar het ziekenhuis afvoerde en dan daar soms voor de patiënten bleef pianospelen), de luxeproductie van het interbellum, de crisisjaren,



PP op PL no. 5 bij de Porte Maillot Parijs 1965 (70 jaar nadat Emile Levassor en d'Hostingue met deze wagen als eersten op deze plek finishten in Parijs-Bordeaux-Parijs, na 48h47m racen)

de 2^e wereldoorlog, de omschakeling naar "kleine" auto's na de oorlog, de overname door Citroën en uiteindelijk het einde van de productie van civiele Panhard's.

Een gevuld leven, waarbij hij aan het einde helaas in Nederland uit het zicht was verdwenen, getuige het zeer summiere berichtje in de Autokampioen van april 1969 bij zijn overlijden en het

Paul Panhard overleden

Te Neuilly (Fr.) is overleden Paul Panhard. Hij werd 88 jaar en was bij zijn leven reeds een legendarische figuur in de Franse automobielwereld. In 1904 nam hij deel aan de familie-onderneming Panhard-Levassor. Hij heeft de bloei van zijn merk en helaas ook het einde ervan — in 1967 werd de produktie van Panhards beëindigd — meegemaakt.

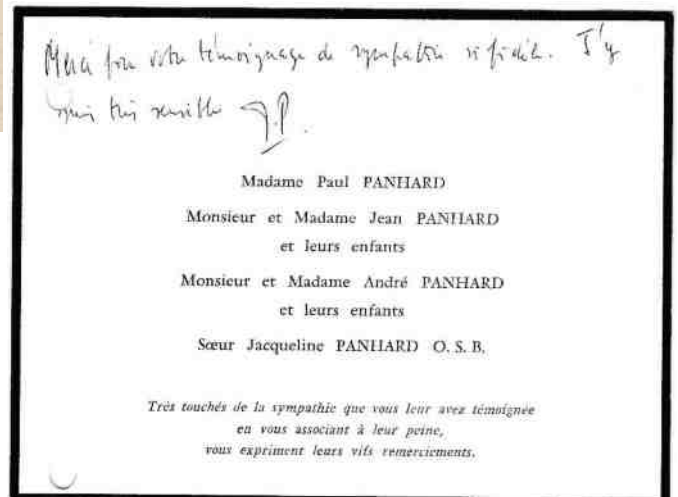
Summier berichtje in Autokampioen

krantenberichtje van een journalist die kennelijk moeite had met het ontdekken van de klok en de klepel. Wij willen hem hierbij alsnog de hem toekomende dank betuigen.

OttHW



Typisch voorbeeld van slordige journalist



Dankkaartje, met persoonlijke noot van Jean Panhard

Het grafisch materiaal van dit artikel is afkomstig uit het archief van Wim Boers

Nieuwe pech

We hadden weer pech met de Panhard. Tot nu toe was ik die geluksvogel die altijd op eigen kracht thuiskwam, hoewel het soms op het randje was. Tot Oudejaarsdag 2018. Voor zijn zestigste verjaardag wilde ik mijn geliefde Dyna Z trakteren op nieuwe olie, geheel volgens de voorschriften van Pierre Peters: Penrite HPR 50 met lekker veel zink. Dus eerst de motor even warm rijden. Op de Lekdijk ter hoogte van de bekende picknickplaats (Ripl 2018) begon de auto heel even te schokken. Bij Wijk bij Duurstede werd de koppeling wel erg gretig. Sinds de montage van een diafragma drukgroep een klein jaar geleden was ik dat niet meer gewend.

Na een visuele inspectie (niets te zien natuurlijk) kon er met draaiende motor niet meer geschakeld worden en zat er weinig anders op dan op de startmotor vanuit de twee te vertrekken. Dat gaat trouwens best goed, maar veel harder dan 50 is niet verstandig. Na een kilometer of vijf was het eerste stoplicht in Doorn nog net te nemen maar toen ik (bijna ter hoogte van de bekende uitspanning Zonheuvel) nog een keer moest stoppen trok de startmotor het niet meer. De heuvel was te steil.

Het enthousiasme van de wegenwacht en de sleper over die prachtige auto verzachtte het leed een beetje maar thuisgebracht worden in een grote gele truck voelt wat ongemakkelijk.

Omdat ik toch al het plan had deze winter de versnellingsbak na te kijken omdat alleen de derde versnelling zich nog zonder kraken of dubbel klutsen liet inschakelen, was alle aandacht gericht op de versnellingsbak. Mijn vriendin is inmiddels ook heel bedreven in het tillen van Panhardmotoren, het anatomisch onderzoek kon dus snel beginnen. En het zou sowieso goed zijn om de traverse eens uit te mesten.

Ik ging er tot dat moment – een typisch geval van



kokerdenken - vanuit dat het probleem veroorzaakt werd door een probleem met de bak, die deed immers niet meer zo goed waarvoor hij was opgeleid, maar heb voor de zekerheid ook de nieuwe drukgroep losgehaald. Daar zat een gebroken koppelingsplaat achter. Niet een beetje gebroken maar finaal doormidden. Nog even iets over dat kokerdenken: ik had toen de 'ramp' gebeurde wel gemerkt dat er opeens vrije slag op het koppelingspedaal zat (het druklager loopt normaliter met de drukgroep mee) maar heb het bij die constatering gelaten, het probleem zat immers in de bak?

Terug naar de gebroken plaat. Dat komt bij auto's van mindere kwaliteit weleens voor maar in de Panhard-annalen heb ik zoiets niet kunnen terugvinden. Aan mijn rijstijl kan het niet liggen, niemand gaat voorzigtiger met zijn koppeling om dan ik. Een vastloper of een geblokkeerde bak kon het



ook niet zijn, we pruttelden gewoon rustig met 60 km per uur over de Lekdijk. Dan blijft metaalmoeheid over, de plaat is – hoewel nieuw bekleed – natuurlijk ook een jaar of zestig oud. Jelle heeft de bak onder handen genomen en geconstateerd dat er niks stuk was, alleen wat slijtage zo hier en daar. De gebroken plaat blijkt overigens bij een 24 te horen. Opmerkelijk is dat die fragieler oogt maar ook echt lichter is dan de originele plaat van een Z. Met het verschil in motorvermogen tussen een Z en een 24 zou je het precies andersom verwachten. Om precies te zijn: de plaat van de 24 weegt 572 gram, de originele plaat voor een Dyna Z maar liefst 636 gram.

Wielrenners vinden dat een enorm verschil.

Goed, de montage kan weer beginnen. En het is weer eens wat anders dan een scheur in het carter, een versleten krukas of een gebroken drukvinger. En ik hoop natuurlijk dat we in juni de tocht naar Bretagne nu probleemloos kunnen uitrijden!

Siewert Pilon



Fun in the Forest... Doorn, Nederland. May 2018.

The phone rang... "Hi Ted, Cliff Waterman here...do you fancy going to the international in Holland, It's 'Pentecost' weekend, in May"?

Pause..."Well ...yes, why not, BUT, I am already committed for that weekend. I've just completed organising a one week tour of Norfolk for our local moped group, the Wirral Wobblers".

However, my star sign is Libra (balance)... so I compromised... and did the first half week with the Wobblers and the second with Panhards! The logistics being favourable (Norfolk and not far away, Cliff Waterman's place in Bury st Edmunds.

Thursday evening saw me at Cliff's home and early Friday morning found us waiting on the quay for the Harwich / Hook of Holland ferry.

6 pm, off the boat and a dash through the bank holiday weekend traffic to make it to Doorn by 8pm...Just in time to grab the dregs of the barby, we were starving, so lukewarm chicken legs and strange looking sausages were no problem! Our bedroom was compact, just possible to swing an imaginary kitten, definitely not a cat! The glass toilet door made the room uniquely user-friendly!

Saturday dawned dry, but cool. However, our transport, a nice Fiat 500 (large) was not suitable for the 'tours'.

I had a cunning plan (at least that was what I told Cliff!) it was to 'blag' rides from our (for the moment?) European friends, in 'interesting' cars!

I spotted a big roomy tourer, a 1926 SS Panhard owned by Manfred and Maritta Fritz.

They gladly accepted our request... but said, "even with the top hood in place, it might be a bit draughty in the back". Not wishing to appear 'wimps' in our summer jackets, we said 'no problem' and climbed in...for the next couple of hours our core body temps steadily dropped towards Hypothermia!

The first half of the route ended at the fantastic National Military museum. All military services were represented in modern interactive displays. It was quite moving to listen to old people's recorded stories of hardship under occupation, literally starving to death in the latter part of WW2.

All too soon we were back in the 'fridge'... Manfred and Marita never made a wrong turn, a superb piece of driving and navigating got us - shivering - to our lunch break.



Whilst we were welcome to continue in the SS, I decided a bit more 'mingling' (and warmth) would be sensible. But the decision was made a bit late. Many of the cars had departed. Cliff jumped into Richard's Dyna and I managed to catch John Fletcher, just before he departed in his Porsche 356. John had planned to use the excellent Dyna Z 1 that he had restored a few years ago, but a worrying engine noise forced a last minute change to his Porsche.



It was a nice little car, with a fair bit of 'oomph' which for the next couple of hours we certainly needed.

Those who have done Internationals know the procedure...

You get route direction sheet/s hopefully using a 'universal' language free system of signs/arrows. The Dutch names (to our English eyes) were virtually unpronounceable! The roads were



mainly rural, passing through small villages, with tiny sign boards. We made the (fatal) mistake of assuming the Dutch cars in front knew the route. Bad move... they didn't and soon we were puzzling over seemingly duplicated (all save the odd double 'r' or 'ikk') spelling in the village names. At one stage we came upon the same cross road junction from three different directions! (I joke not!)

To sum up our (and many other's efforts): **we drove all the**

correct roads, but not necessarily in the correct directions! But, we eventually completed the challenge (sorry, tour!) and after freshening up and comparing notes we enjoyed a pleasant evening meal.

Then it was the 'Film show' the recent International in Italy, featuring some superb camera work using a drone. The German

Raimund Bartl with his Tatra, Hannover (in 2015) bought from Henk

magazine editor Raimund Bartl was highlighted, in his 1920's 6 cylinder sleeve valve race car (sadly, he died of a heart attack a few weeks later).



Then it was the Premiere of my long forgotten 1991 epic of the French International at Ermonville, near Paris. The late and much missed Frank Holden and I, in his 1960 PL17. The film also included a fair amount of footage I was obliged to use from a Dutch video enthusiast who camped with us....no hotels in those days!

Sadly, because of this the film ran for two hours! Initially, hoots of laughter as people recognised themselves from 25

years back! Then, as it had started at 10.30pm, it became a test of endurance. Some, sitting at the rear quietly slid out, others fell asleep...**apparently one or two attempted suicide!** At the end the remaining half dozen or so red eyed survivors congratulated me and staggered off to bed!

Next morning dawned bright and sunny and after the spares sale/specialist talks it was ride out time. Cliff had linked up with Richard for his ride. I was needing to get back to 'mixing' with our continental friends.

Luck was on my side...**Into the hotel chugged the beautiful 1902 'dog cart' Panhard of Theo and Dies Bierkens. The star of the event....**With my reputation as a 'Blogger' I went for 'gold' and asked Theo "**would it be possible to ride in the back of the car**"...probably mentioned I was a past president of the British club...member for 40 years etc (to gain some credibility...). It worked...Theo spoke to his wife and she kindly agreed! **Great people, really great as Donald Trump would say!**



What a fantastic experience, with the rear wheel drive chains thrashing we departed. The engine never missed a beat; Theo changed gears silently, braked smoothly while Dies' precise navigation meant we never got lost. I, at one stage had my cap blown off...(kindly replaced later with his own Panhard cap by Dutch enthusiast, Rob van der Rol, I will treasure that hat!)

Now I know why Dies and Theo used chin straps! With my tiny go pro camera on a selfie stick, I filmed lots of Panhards passing us.

We eventually reach the picnic spot, thanking Theo profusely, I then took my lunch break with the Brits.



Andre Ros - club President and his wife in immaculate Le Mans DB



Rob and my new cap

Comparing notes, Richard had no problems nor had Cliff and I experienced any breakdowns on our travels... However Martin McClarence had a puncture on the way, in UK. And on the Saturday tour he came across Toma Zwonartz, broken down in his 24ct. He gave assistance (as he has done many times on Panhard events) but his efforts upset Toma's father Franek Zwonartz, who felt that fixing his sons car... 'was his bowl of rice'!!!)

Franek is a nice guy, a Polish engineer (T34 tank expert!) famous for his unique engine conversions that many of us have enthused over at internationals, so no friendships lost...but Martin said *"no more stops in future"*! All too soon it was 'mount up and go' time. The field was emptying fast!

I had to find another ride. My rough plan was to go for 'open' cars to use my Go Pro. So far I had ridden German and Dutch owned cars. I spotted the famous Belgium Panhard author, Bernard Vermeylen in his PL17 convertible, just about to leave with his friends...with one empty seat in the rear.



Picnic



Joannes Collette (first Dutch club President), his lady and his famous Veritas

You guessed it, I got another ride! I have to say Bernard's car was the quietest/smoothest Panhard I have ever ridden in, a credit to whoever built that engine. **However**, we got seriously lost in the forested area, around Doorn. The 1902 car, that left after us... was back and on its trailer by the time we finally found the hotel!



Bernard and his jolly friends



The 1902 Panhard Dog cart

A quick shower (separately!) and Cliff and I were ready for the 'black tie' dinner. Not sure if this was a Dutch 'joke' but the only people wearing the 'uniform' (black suit/bow tie) were Richard and Martin! The Brit's table consisted of Richard and Shirley, Martin and

Anne, John, Cliff and I. But we were at a table set for 8 places. We christened our missing guest 'Winston' (after the football in the Tom Hanks film 'Castaway'!) And between us we felt obliged to clear his plate so as not to confuse the serving staff!!! The band played an

interesting selection of music, which encouraged Richard and Shirley to show off some rather slick 'toe and heel' footwork (and his nice black suit!)

Our American friends, Steve Walker (sadly on 'sticks' following a recent accident) and Peggy Stickney also did a few steps. They had travelled all the way from Florida, it was nice to see they were offered rides in Panhards throughout the weekend.

To end the evening, Cliff and I retired to the bar (probably a bad move!) and joined the 'engine room crew': the grafters who had put the event together.



Steve Walker by the 1926 SS we used on our first day

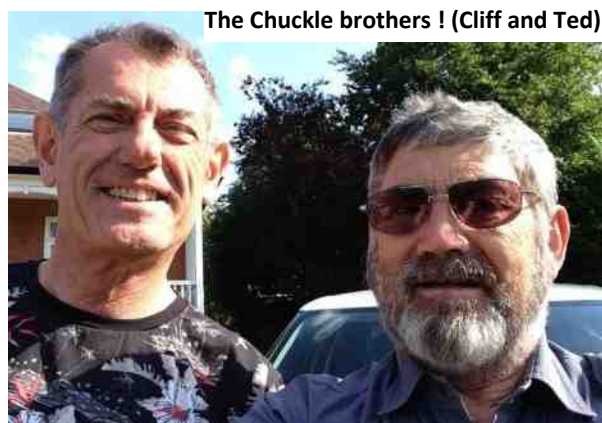


Richard and Shirley show off how it should be done!

What a buzz...Pascal van Wieringen, the club secretary kept us laughing (what is that guy on!!!) as the various Dutch beers were sampled...a priceless experience! The outcome (next morning) was a very, very rough Cliff...but hey...he found he had volunteered ("yes Cliff, you did") to lead the British international event in 2022! And I was to be his promotion/support/blagger officer!!! Must stay away from Dutch beer in future!

We said our goodbyes, collected our goodie bags (I now have three Dutch international souvenir bags going back to 1998) and on our way back to the ferry had lunch with my Dutch friend Jan van den Berg, who later kindly translated a letter of thanks to the Dutch Club (published elsewhere in the magazine). All in all a most splendid weekend, hopefully to be repeated at the French international in Brittany next year...if I can get my Dyna Z1 refurbishment finished in time!

Ted Bemand, November, 2018.



Naschrift van de redactie

Bovenstaand artikel verscheen in het Kerstnummer van Panoramique, het clubblad van onze Engelse zusterclub.

Degenen die Ted Bemand een beetje kennen weten dat hij weleens lang van stof kan zijn, maar zeer onderhoudend is. Dat blijkt wel uit dit artikel dat we integraal afgedrukt hebben, in de oorspronkelijke taal..Met de door Ted aangeleverde plaatjes. We gaan er vanuit dat onze leden genoeg Engels in hun bagage hebben om het artikel te kunnen lezen en begrijpen. Als we het hadden vertaald was het nog veel langer geworden. En bovendien was uw hoofdredacteur een beetje lui. Mocht u er toch op staan om een vertaling te krijgen, dan kunt u dat aan de redactie kenbaar maken. Bij voldoende aanmeldingen doen we dat misschien dan wel.

En ik kan u uit de eerste hand verzekeren dat die lange filmavond waar Ted over spreekt inderdaad heel, heel lang was. Maar interessant genoeg om te blijven zitten, ook al was het beeld misvormd (uitgerekt) door een softwaremanco. Heb je wel meer met oude films op nieuwe apparatuur.

OttHW

Een kleine anekdote

René Claude Bonnet, zoon van René, plaatste onderstaande anekdote over pa op Facebook.

In 1953 beleefde team D.B Panhard in de 24 Uur van Le Mans hetzelfde drama als het Toyota-team in 2016! ...

René Bonnet en André Moynet lagen 23 uur eerste in de Indice de Performance, maar tijdens de laatste ronde verremde André Moynet zich in de bocht van Mulsanne en belandde in de zandbak. Het duurde lang voor hij zich had uitgegraven maar hij bereikte uiteindelijk de finishlijn. De omroeper kondigde hun overwinning in de prestatie-index aan, we werden getrakteerd op de Marseillaise, op applaus, de eretribune en vele felicitaties

...

Maar er was toch iets niet goed gegaan, mijn moeder en ik werden gewaarschuwd

door het racemanagement dat mijn vader toch niet de eerste was, een fout van de omroeper, gewend om aan te kondigen dat een DB Panhard de index had gewonnen! Maar hij kwam in de berekening net twee duizendste punt tekort op Jacques Chancel, die een fabrieks Panhard bestuurde.

Na de feestelijkheden bij aankomst brachten we mijn vader naar de kantoren van het race management. Dat ging helemaal mis, mijn vader was razend, hij pakte een typemachine van een van de bureaus en smiet hem met geweld naar de rekenaars achter hun tafels

...

De Automobile Club d'Ouest gaf de hem volgende dag tijdens de prijsuitreiking dezelfde prijs als de winnaar.

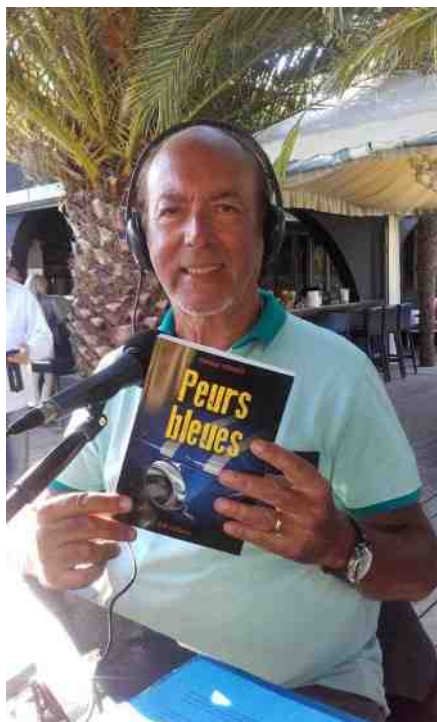
Ik stelde me de verslagenheid van Team Toyota in 2016 voor, en kon me helemaal inleven...



Pennenlikker en Panhard 16

Voordat ik ga uitweiden over de proefrit met de DB Le Mans, die ik destijds leende van mijn vriend Paul (die heeft nog zijns vaders replica PL 17 waarmee ik ook nog graag wil proefrijden), eerst even iets over de geschiedenis van het merk D.B. Panhard dat me al als kind hevig interesseerde.

Vanaf het eerste moment waarop ik begon te schrijven heb ik dit in de vroege jaren zeventig totaal vergeten verhaal al willen vertellen. Maar dat interesseerde toen niemand meer! Zoals ik al eerder uit de doeken deed, was ik in aanraking gekomen met de toen totaal onbekende René Bonnet, die een kleine Lancia garage had in Champigny. Hij was stomverbaasd dat een jonge vent zich wilde verdiepen in zijn verleden dat abrupt een wending had gekregen bij de plotselinge overname van zijn onderneming door Matra.



Ik had de winter doorgebracht met het schrijven van een dik boek over de geschiedenis van D.B en CD. Toen het af was in mei 1972 liet ik het zien aan twee of drie uitgevers die bij het lezen geen enkel enthousiasme toonden, zodat het onder in mijn bureaula bleef liggen. Ze hadden gelijk. Het was een veel te dik en kinderlijk slecht geschreven boek vol geïdealiseerde loftuitingen over de avonturen van René Bonnet en Charles Deutsch. Een boek dat uitsluitend was gebaseerd op artikelen uit de autopers die het duo regelmatig flink ophemelden. En dat alles niet zonder reden, want de schrijver, journalist Jean Bernadet, was bevriend met de beide mannen voordat hij ruzie kreeg met René Bonnet, net zoals Alain Bertaut die kreeg met CD.

Ontmoeting met getuigen

Veel later, nogal altijd zeer geboeid door deze wapenfeiten, kwam ik als journalist met meer dan 30 jaar ervaring talloze getuigen tegen, ontwerpers, coureurs, en spelers in het avontuur D.B. en CD.

Met name Gérard Laureau, Jean Pierre Beltoise, André Guilhaudin, José Rosinski, Bernard Boyer, Roland Carrière, Michel Têtu, Guy Verrier, Jean Claude Ogier, Jean Paul Humbert, Jacques Hubert, en enkele anderen. Zij vertelden me een genuanceerder en soms

somberder verhaal waarin geld, vrouwen, jaloezie en talent een vaak even positieve als negatieve rol speelden.

Halverwege het jaar 2000 deed ik in een aantal nummers verslag van dit avontuur D.B en CD in de rubriek ""Oom Pat"" van het betreurde tijdschrift ""Retromania"" dat in die tijd op een geldverslindende incompetente manier werd uitgegeven.

Na mijn ontmoeting met Jean Claude Amilhat, die tegenwoordig tot geluk van veel lezers schrijft in ""Autoretro"", kreeg deze het idee om in 2006 een klein boekje te publiceren, getiteld ""30 jaar blauwe auto's"". Het betrof een wat aangedikte samenvatting van mijn artikelen uit Retromania. Heel moedig had Amilhat zich in de editie voorgedaan onder de

naam Drivers. Ik was er heel blij mee dat een klein boekje gewijd aan het merk eindelijk het licht zag. Toen ik namelijk dit onderwerp bij de verantwoordelijke van de ETAI (Editions Techniques pour Automobile et Industrie) had ingebracht bastte ze in lachen uit. De voorgeschiedenis van D.B interesseerde immers niemand!!



Een klein boekje in 2006

In mijn ogen heeft het boekje een groot gebrek. Het bevat een honderdtal spelfouten die tijdens het corrigeren voor het drukken niet zijn opgemerkt ondanks een weekeind lang nalopen van de tekst aan de zijde van mijn echtgenote. De mysteries van het digitale tijdperk. Het mag dan zeer zijn gewaardeerd zijn door liefhebbers die eindelijk hun geluk niet op konden met een boekje gewijd aan de D.B, maar enkele specialisten in het merk hadden om verschillende redenen kritiek. Het boekwerkje had als simpel oogmerk dat vergeten verhaal te vertellen, terwijl anderen veel liever een overzicht hadden gehad van chassisnummers en vorige eigenaren van elk voertuig. Hetgeen overigens later wel door een liefhebber in eigen beheer werd uitgegeven gelet op de veel te kleine markt.

Het boekje moest het menselijke aspect van het avontuur beklemtonen vond ik en niet zozeer gaan over boutjes of ringetjes. Ik heb nooit zo goed begrepen wat de lol is om alles van de achtergrond van een auto te weten. Op een internetsite die ik soms bezoek verschilden de nummer-fetisjisten flink van mening op dit punt. Maar destijds bij D.B. waar men uit andere auto's nieuwe exemplaren maakten, stelde men zich zelf over deze problemen geen vragen.

Het boekje viel ook niet in goede aarde bij hen die zichzelf, terecht of niet, de bewaarders van de tempel achtten. Zij meenden om verschillende redenen de enigen te kunnen zijn die over het merk konden praten en waren teleurgesteld dat ze niet genoemd werden. Helaas redeneerden ze meer als liefhebber dan als journalist. Kortom, ik had dat avontuur ook een beetje ontheiligd en dat beviel de heren van de klassieke autopers niet zo. Kom niet aan de mythe. Denk maar aan de zin in de film van John Ford: "Als de legende mooier is dan het ware verhaal, dan moet je de legende vertellen"

Wat dat betreft, herinner ik me mijn vreselijke teleurstelling toen ik tijdens mijn eerste interview met Patrick Depailler, toen coureur bij Alpine, van hem hoorde dat de monteurs van "vader Gordini" niet echt de allerbesten waren. Ik had zoveel wonderlijks gelezen over deze tovenaars. Hetzelfde gold voor het verhaal over D.B.

Als de legende...



Toch was ik tamelijk terughoudend gebleven over sommige problemen die ook bij deze geschiedenis hoorden. Niet alles was even rooskleurig, pardon, blauwkleurig. Er waren zaken die je met name niet kon zeggen over de keuze van de coureurs bij D.B. die betaalden om te mogen rijden maar niet altijd de snelste waren. En ook niet over de methoden van Bonnet, die hard achter het geld aan zat om zijn kleine renstal in leven te houden.

Wat betreft Deutsch, ik had pech te hebben geschreven dat als de CD Peugeot zo buitengewoon was als de coureurs beweerden, zij bij de kwalificaties voor Le Mans, niet per ronde 15 seconden te kort kwam op een Alpine die al door Gordini met te weinig vermogen was toegerust. Woorden die hard aankwamen bij Michel

Têtu die alles van dichtbij had meegemaakt en die veel te danken had aan Deutsch voor wie hij grote bewondering had. Ik begreep dat wel. Kortom, het boekje liet de tempelbewaarders van de geschiedenis brullen van woede. Maar niet zo zeer de lezers, omdat het nogal goed werd verkocht en het de verdienste had deze mooie geschiedenis weer tot leven te hebben gewekt.

De mooiste beloning kreeg ik van Claude Bonnet, de zoon van René, die ik voor het schrijven had ontmoet. Hij was de enige die met recht kon vertellen over de geschiedenis die hij van dichtbij had meegemaakt en hij vond het een eerlijk verhaal. Dat is in mijn ogen het belangrijkste en ik ben trots me tot zijn vrienden te mogen rekenen.

Mijn liefde voor D.B. bestaat nog steeds en ik vraag me af of ETAI, voor ik boeken publiceer, me vandaag zou toestaan over het duo te schrijven hetgeen me 10 jaar geleden nog verboden werd.

Recentelijk, bij het schrijven van de thriller "Blauwe angsten"

"uitgekomen bij BJB Editions, heb ik eer willen bewijzen aan de firma D.B. Ondanks een R8 Gordini op de mooie boekomslag, is het een D.B. racer uit 1953 die de hoofdrol speelt in deze politieroman. Een auto die heeft toebehoord aan de vader van de held van het boek. En het is dit model dat een belangrijke rol speelt in dit verhaal vol bloed, zweet, tranen en seks. De volgende keer met uw welnemen treffen we elkaar weer om deze familiekroniek achter het stuur van een D.B. Le Mans af te maken.

Tot spoedig!



Onze eerste clubsecretaris Kees van Geldere stuurde verleden jaar onderstaande anekdotes op voor het Magazine. Daar bleek toen geen plaats in te zijn. Terugkijkend op een geslaagd jubileumjaar plaatsen we ze nu om aan te tonen hoe moeilijk het begin was, vooral bij het maken van ons blad. Als je dan ziet hoe makkelijk dat tegenwoordig gaat

Anekdoten van Kees van Geldere

1) Begin van de Panhard-club.

Ik las in de Telegraaf (in 1968) een advertentie van iemand die een club wilde oprichten voor Panhard-automobielen.

Ik weet niet meer precies waarom -wij reden zelf geen Panhard- maar het zal de link met Citroen geweest zijn, die mij heeft doen besluiten om te reageren.

De advertentie bleek afkomstig te zijn van Bart Jan Krouwel, afkomstig uit Bommel en werkzaam in Amsterdam (hij reed in een PL17).

We hebben bij mij thuis afgesproken en besloten om samen actie te ondernemen.

Ik was werkzaam op een assurantiekantoor met de mogelijkheid van alle kantoorfaciliteiten (wij woonden boven het kantoor) zoals typemachines en niet te vergeten een stencilmachine, immers printers bestonden nog niet.

Al snel kwam er een penningmeester (Yde Offringa) een technische dienstman (Fried Allard), later opgevolgd door Kees de Waard Wagner.

Ik werd secretaris en Bart Jan Krouwel de voorzitter. Hij heeft die functie niet lang bekleed omdat het bankwezen waarin hij werkte teveel tijd ging opslokken, ik meen dat daarna ene Jan Mulder die baan een tijdje heeft gedaan.

De club groeide snel en het heeft mijn toenmalige werkgever heel veel offers gekost aan meneer PTT vanwege de vele telefoontjes die werden gedaan.

Ik had door mijn werk contact met een drukkerij die ik veel werk toeschoof en zodoende kon voor een zacht prijsje een omslag worden gedrukt voor "de Panhard Koerier".

Van de Traction Avant club, waar ik lid van was kwam in die tijd een clubblad uit (ook gestencild toen nog) met bovenin een nietje, zonder omslag. Ik vond die lay-out niet mooi en besloot om de Koerier te maken op een dubbelgevouwen folioformaat.

Dat leverde wel wat hoofdbrekens op, maar met wat blaadjes van een kladblok was er aardig zicht op hoeveel pagina's het zouden worden (afhankelijk van de ingezonden kopij). Ik had een schrijfmachine met een brede wagen, daardoor kon ik stencils "over dwars" typen.

Na het stencilwerk werd alles gevouwen en in de omslag geniet (ook al weer met een geleende nietmachine met een lange arm).

Het probleem dat zich voordeed bij deze manier van werken was, dat ik soms pagina's overhield, waar ik geen kopij meer voor had.

De voorloper van mijn latere garagebedrijf was een garagebox in een nieuwbouwuurt. Ik zag daar mannetjes achter hun vrouw aansjokken met een boodschappentas; moeder was duidelijk de baas en manlief mocht mee ter ondersteuning.

Deze beelden brachten met op een idee. Geef die man een hobby als sleutelaar aan auto's (in dit geval dus Panhard), dat vind zijn liefhebbende echtgenote dan wel goed en hij kan verder niet veel kwaad aanrichten.

Ik heb de man nooit een voornaam gegeven, waarom weet ik niet.

Zijn vrouw heb ik geen voornaam gegeven maar wel voorletters en de achternaam, het werd Mevrouw L.A.G.E.R. van de Kruk, geboren As.

Het was fantastisch om me in uit te leven; in de oude Koeriers staan een aantal van deze verhaaltjes (Mevrouw v.d.Kruk schreef namelijk een feuilleton over de veelal stommiteiten die haar man uithaalde en beleefde met zijn hobby).

Er was een druk bezochte club-meeting in Velp. Een van de aanwezige clubleden was Drs. Paap uit Maastricht, en die vroeg mij in de loop van de dag of de schrijfster van het feuilleton ook aanwezig was. Ik heb bevestigend geantwoord.

Na de avondmaaltijd bleef het bestuur met nog enkele leden wat napraten, zo ook de heer Paap.

Hij vroeg mij nogmaals of de schrijfster van het feuilleton aanwezig was.

Ik heb hem toen maar uit de droom geholpen en verteld dat ik die mevrouw was; pas toen ging hij de naam goed lezen.

Het was een zeer geslaagde clubdag.

2) een reisje naar Maastricht.

Het zal in januari geweest zijn, in elk geval in het koude jaargetijde, toen er een berichtje van een van de leden kwam dat bij hem in de kelder in Maastricht heel veel Panhard-onderdelen lagen die hij kwijt wilde aan de club.

Kees de Waard Wagner had voor een vriendenprijsje bij zijn baas Citroën Amsterdam een HY gehuurd om de spullen op te halen.

De bewuste Zaterdagmorgen had het behoorlijk geijzeld en het was zo glad dat er amper te lopen was. In Zaandam pikte hij mij en mijn neef Jan, de toenmalige tweede secretaris, op en in de Bijlmer onze penningmeester Yde.

Er was plaats voor 1 passagier, dus Jan zat voorin en ik zat op de verhoogde vloer van de cabine. Ik had voor de penningmeester een tuinstoel meegenomen, dan kon hij achterin zitten.

Na een aantal kilometers riep Yde dat de zitting van de stoel wat hard werd. Het was niet de zitting maar de vloer van de HY. De stoel was geknikt. Geen probleem, er waren ook nog wielkasten en daar ging hij dan maar op zitten.

Gelukkig deed de verwarming in de HY het goed en was het allemaal best uit te houden.

Kees reed alsof er geen gladde weg bestond en ergens richting Maastricht stonden twee agenten naast hun Porsche op de vluchtstrook naar ons te duiden dat het glad was; zij zochten steun bij hun geparkeerde auto. Kees zag dat, claxonnerde en stak zijn hand op. Een HY was misschien een wat Spartaanse auto, maar hij had het voordeel dat in een slip raken eigenlijk niet in het woordenboek voorkwam.

Eenmaal in Maastricht bij een pompstation de weg gevraagd; de man die we zochten werkte daar en vertelde dat zijn huis op 100 meter afstand te vinden was. Op hetzelfde moment zei ik tegen Kees dat ik een zwavellucht rook; Dat kon alleen maar vanuit de

versnellingsbak komen, daar zat olie in die zwavelhoudend was. Oliepeil gecontroleerd en inderdaad onder minimum, dat kon je bij die auto makkelijk controleren door de plug aan de zijkant van de versnellingsbak.

Gelukkig had onze onderdelen-leverancier veel delen in conservenblikken gedaan in een laagje motorolie, wij konden weliswaar met de verkeerde olie de bak tijdelijk bijvullen.

Nadat er geladen was, wist Kees uit zijn diensttijd de weg te vinden naar de plaatselijke Citroen-dealer om daar versnellingsbak olie te kopen.

Het pompstation was open en wij vragen om olie. De medewerker zei dat de oliebar op slot was en dat hij geen sleutel ervan had; die had zijn baas, maar die was aan het joggen en zou over niet al te lange tijd wel komen.

Wij de garage in en wat vonden we aan de muur: Panhard-gereedschap. Daar was wel interesse voor.

Na enige tijd kwam de baas binnen en Kees vroeg of wij versnellingsbakolie konden kopen; de man was niet echt vriendelijk en weigerde, ook na enig aandringen.

Kees pakte uit zijn borstzak het kentekenbewijs van de HY, hield het de man voor zijn neus en zei: Kijk eens vriend van wie deze auto is, krijgen we nou olie of niet; anders ga ik maandag met mijn baas praten over jouw dealerschap.

We konden toen plotseling wel olie kopen. En passant werd de man verteld dat wij het gereedschap ook wel wilden overnemen; dat kon niet zei hij omdat hij nog klanten met een Panhard had. Klopte niet meer: de ene klant had zijn onderdelen aan ons gegeven en de andere klant (drs. Paap uit verhaal nr 1) liet zijn auto door de technische afdeling van de club repareren. Het gereedschap kregen we niet mee, maar we hadden ondanks de kou tot zover een prachtige dag.

Op de terugweg zat Yde weer op de wielkast achter, ik ergens bij de cabine.

Neef Jan was een geboren moppentapper, dat kon hij uren volhouden, ook toen in de HY; het probleem was echter dat Kees er behoorlijk de vaart in had en het geluid in die holle kast van de HY alles overstemde, dus zeker de stem van de moppentapper. Yde kon alles maar gedeeltelijk volgen, dus af en toe stond hij op en vroeg Jan nogmaals die mop te vertellen. Aangezien Jan stotterde, was de tweede keer vertellen zo mogelijk nog leuker dan de eerste keer.

We kregen toch wel honger en besloten bij "de Lucht" wat te gaan eten.

HY op de parkeerplaats en wij wat gegeten en gedronken.

We wilden te terugreis aanvaarden toen de HY protesteerde: niet meer aan de praat te krijgen.

Kees had veel ervaring met die auto's, dus carburateur gecontroleerd, ontsteking enz., geen storing te vinden, maar niet willen starten.

Drie man probeerden van alles, resultaat nul, totdat de minst technische van allen -de penningmeester-, die vanwege zijn lengte eigenlijk niet achter het stuur van de HY paste, zei: zal ik het eens proberen?

Hilariteit natuurlijk!

Wat onmogelijk leek gebeurde, Yde zet het contact aan, drukt op de knop en voilà, de motor sloeg aan en de reis werd vervolgd.

Laat in de middag kwamen we in Zaandam aan en werden de onderdelen bij mij op zolder tijdelijk opgeslagen, totdat er een autobox beschikbaar kwam.

We waren een stukje jonger dan nu, vol vuur voor de club en maakten daar altijd weer wat aardigs van, zo ook deze dag.

3) Panhard-herinneringen.

Mijn vrouw herinnerde mij aan de vele prettige avonden die wij met het bestuur bij ons in een grote kantoorkamer konden houden. De sfeer was prettig er was veel plezier en we hadden iets gezamenlijks, namelijk de Panhardclub.

Samen met haar heb ik vele Koeriers gemaakt en in elkaar gezet.

Ook de vergaderingen bij Rene Kieft, bij zijn ouders thuis in Amsterdam waren gezellig; er werden goede besluiten genomen en uitgevoerd.

Ik ben gestopt in 1971, toen ik ging studeren voor mijn patroonsdiploma voor het garagebedrijf; ik had toen geen tijd meer naast mijn werk als assurantiemakelaar en het onderhouden in de schaarse tijd die overbleef van mijn Traction Avant.

Ook een gezin met 3 kinderen vroeg de nodige aandacht.

Een goede vriend van ons is lange tijd chef geweest bij een Citroen-dealer en toen er in Amsterdam monteurs weggingen die Panhards repareerden, kwamen de auto's in de garage van die dealer terecht, vaak met problemen betreffende de distributietandwielen (van Celeron) en stroef schakelen.

Er was slechts 1 oplossing voor al deze problemen, en dat was de olie die door deze dealer voor Citroen werd gebruikt, namelijk Castrol.

In mijn latere tijd als garagehouder adviseerde ik mijn klanten altijd Castrol (ik wilde geen ander merk gebruiken) en het is een bewezen feit dat er veel problemen mee werden voorkomen, minder slijtage en een gunstiger brandstofverbruik.

Mijn zoon heeft een BX 16TRS uit 1988 met 400.000 km op de teller en het olieverbruik is 0,5 ltr. op 5000 km.

Hij kocht enkele maanden terug een 19GTi met de helft aan kilometers, en een olieverbruik van 1,5 ltr. op 5000 km.

Na het verwisselen van de olie en het oliefilter is het verbruik ook bij deze auto minimaal.

Er gaan door andere olieproducenten mooie verhalen rond over allemaal dezelfde doping in olie enz.

Castrol is een totaal ander verhaal heeft mijn ervaring geleerd; misschien kunnen jullie leden met Panhard er voordeel aan behalen. Let wel: deze tip levert mij geen financieel voordeel op.

Banden: Ik ben een trouw gebruiker van Michelin banden waarvan ik vind dat het de absolute top is wat betreft comfort en levensduur. Echter in de tijd van de Citroen GS en later GSA, die zich heel snel door bochten lieten sturen was een probleem dat altijd de buitenkanten van het loopvlak afsleten en het middengedeelte "nieuw" bleef Ik heb toen de oplossing gevonden in het zusje van Michelin, namelijk Kleber, deze band is iets harder, iets luidruchtiger, maar beter bestand tegen bochtenwerk.

Kees van Geldere

WE VLUCHTTEN NAAR PARYS, OLIVIER EN IK. IK GING DANSEN IN
REVUES, OLIVIER KOCHT EEN KWYNENDE BAR EN VERBOUWDE DIE
TOT CABARET, IK DANSTE, DEED CHOREOGRAFIE, ER KWAMEN
TALENTEN-EN MET DE AMERIKANEN OOK DE JAZZ-EN
TOEN DE HEROÏNE. EN TOEN

8





IK BEN EERST ONDERGEDOKEN BY EEN TANTE. EN TOEN GEVLUCHT,
DE PROVINCIE IN. ANDERE NAAM, ANDER BEROEP, NOU JE RAADT
HET VAST - IK WERD BALLETLERARES IN DE PROVINCIE. EN JIJ??

Op bezoek bij: Dhr Gall

Een oude rubriek terug in de Panhard Koerier. Een nadere kennismaking met een Panhard-clublid, hoe men aan zijn auto is gekomen en waarom speciaal Panhard. Een kijkje dus in de keuken van een clublid. In deze 1^e aflevering een betrekkelijk nieuw lid: Andrew Gall.

Andrew is begin 2018 lid geworden na de koop van zijn PL17. De afspraak is gemaakt voor 10 februari en die dag rijd ik in de stromende regen naar het plaatsje Elst (Ut). Rond de klok van 11u arriveer ik op het aangegeven adres. Het blijkt een mooie boerderij te zijn aan de rand van een prachtig stuk landschap.

Andrew komt mij tegemoet en eenmaal binnen bewonder ik ik de mooie oude keuken en woonkamer. Vanuit de keuken waar wij zitten is daar het uitzicht over het mooie landschap en op een afstand van een 100 mtr ligt een groepje herten vredig bij elkaar. Ik waan mij werkelijk in Frankrijk.

Bij de koffie vertelt hij dat op deze plek rond 1850 een aantal tabaksboerderijen stonden. De boerderij van hem en zijn vrouw is één van de laatst overgeblevenen.



Na de koffie gaan wij naar de achter de woonkamer gelegen schuur. Nou ja, schuur. Een grote ruimte waar Andrew veel heeft opgeslagen. Ik zie er een Mehari, een moderne motorfiets, een Heinkel scooter, nog een motor – een BMW boxer ergens uit de jaren 50. En natuurlijk de Panhard.

Het is een PL 17 uit 1964. In werkelijk zeer mooie staat. De auto is compleet gerestaureerd, maar het verhaal hoor ik als wij weer terug zijn in het woonhuis. Ik stel Andrew de vraag of hij altijd al een voorliefde voor (oude) auto's heeft gehad.

Nou die voorliefde was er zeker. Gedurende zijn leven (Andrew is nu 73) heeft hij maar liefst een stuk of 60 auto's gehad. Daarbij genoot Citroën de voorkeur. Als ik vraag waarom dan een Panhard, vertelt hij dat zijn vrouw en hij op

dit moment als dagelijks vervoermiddel een Renault Zoe hebben.

Maar de actieradius is rond de 300 km en dat vond hij te weinig. Er moest een auto komen voor de lange afstand. Dat werd uiteindelijk de PL17. Nu blijkt Andrew een goede kennis te hebben: Frits Kampinga. Bij een bepaalde gelegenheid kwam Andrew bij Frits in Spanje en raakte Andrew "geïnfecteerd" met het Panhard-virus. Met name de bijzondere techniek en afwijkendheid tov andere auto's sprak hem erg aan. Zijn voorkeur was een 17 pick-up, maar die waren wel erg schaars. Uiteindelijk vond hij een PL17 "gewoon" in Nederland, ergens in Noord-Holland, via een advertentie op Marktplaats. De PL was van een oud-monteur en deze had de auto ooit in België gekocht en daarna ca 10 jaar over de restauratie gedaan. Andrew kocht de auto einde 2017. De motor liep, maar niet goed. Bij de rit naar huis hield de PL het voor gezien en werd in stijl thuis gebracht achterop een oude truck. Toevallig ook uit 1964. Bij Peter Breed is er later een nieuwe zuiger en cilinder op gegaan.

Op dit moment rijdt de auto goed en wordt regelmatig bereden. Er zijn nog enkele punten van aandacht, waaronder de uitlaat en ook heeft de motor enkele kleine lekkages. Andrew wil dit nog aanpakken. Verder rijdt Andrew regelmatig in zijn PL en schuwt ook de lange afstanden niet. Ik krijg een aantal foto's onder ogen waarop duidelijk te zien is dat de



maak een blik op het prachtige landschap. Andrew, dank voor de gastvrijheid en tijd op deze regenachtige februari-dag!

Ruud Kreil



restauratie grondig is aangepakt.

Andrew sleutelt ook gewoon zelf en heeft die kennis zichzelf eigen gemaakt. Om nog beter te kunnen sleutelen overweegt hij een brug te kopen.

Op de vraag hoe hij de club ziet en wat zijn verwachtingen zijn, antwoordt hij dat de praatavonden, en dus in contact komen met de clubleden, dit als zeer waardevol ervaart om ook zo zijn (sleutel)kennis over Panhard te vergroten. Na 2 uurtjes gezellig en zeer informatief over alles wat Panhard aangaat gesproken te hebben, vertrek ik weer huiswaarts. En werp bij het weggrijden nog een-

Pennelikker en Panhard 17

Aan het eind gekomen van dit lange verhaal over het oude Franse automerk ga ik even terug in de tijd aan de hand van publicaties die destijds verschenen in de Action Mobile en Auto-Journal om daarna te besluiten met een verslag van een proefrit in de DB le Mans. Ik hoop dat het lukt ondanks de slechte kwaliteit van de te kleine scan iets van de commentaren te ontcijferen.

Het eerste verslag betreft een proefrit uit 1949 van de hand van de helaas overleden autojournalist Pierre Plessis die tot aan het begin van de jaren 80 actief was en ook regelmatig opdook in mijn eerste stukjes.

In de Action Auto was men niet erg kritisch en Pierre Plessis al zeker niet. Deze sympathieke journalist eindigde zijn carrière in het tijdschrift 'Automobile Club'.

Ruime auto

Trouwens de titel "ruime auto" geeft al de toon weer waarmee een rit van 300 km tussen Parijs en Auxerre in de 610 cc met 4 personen werd beschreven. De Dyna X als ruime auto beschouwen is wel heel erg sterk!!

Pierre Plessis was vooral erg te spreken over het weggedrag en men kan dat wel begrijpen want de Dyna X was duidelijk beter dan het gemiddelde en zeker in vergelijking met de Renault 4CV. Hij klokte met 4 personen een topsnelheid van 104 km/u wat uitstekend was, de 610 cm3 in aanmerking genomen, terwijl een Traction Avant van 2 liter met moeite de 120 km/u haalde en een Renault 4CV ternauwernood de 95 km/u. Hij was verbaasd over het pittig karakter van de Panhard evenals over zijn behoorlijke remmen, kwaliteiten die er echt uitsprongen. En dat alles met maar 7,12 liter per 100 km en vier personen aan boord. In zijn conclusie schreef hij: "De Dyna is een frans raspaardje dat onze industrie eer aan doet" Waarvan akte!!

Maxime Toutébon

Geen negatief woord dus over deze auto zoals we hiervoor al hebben opgemerkt. In een ander artikel dat twee jaar later in hetzelfde blaadje verscheen naar aanleiding van een enquête over de Dyna X, was de toon wat anders omdat het nu de lezers waren die hun mening gaven. Nu was er wel kritiek. Als pluspunt werden de reeds bekende kwaliteiten van de X genoemd.

Te weten zijn ophanging, zijn prestaties, de buitengewone wegligging, het pittig karakter en zijn zuinigheid. De negatieve punten betroffen de slechte kwaliteit van de lak, de lawaaiige versnellingsbak die moeilijk in zijn vier was te krijgen, te slappe aluminium bumpers, en vooral de slecht passende carrosserie die bij Facel vandaan kwam, het ontbreken van verwarming en een carburateur die bevroor bij koude.

Action Auto waarmee door Auto Journal een beetje de spot werd gedreven met hun persiflage van de positieve journalist onder de naam Maxime Toutébon, temperde voorzichtig de negatieve opvattingen door toe te geven dat Panhard bij de laatste versies al deze problemen had opgelost, niet een echte leugen maar ook niet helemaal waar.

Meer kritiek

Dat was absoluut niet de stijl van Auto Journal, en de kritische geest van André Costa die juist voor zichzelf een X had aangeschaft. Geen gemakkelijke jongen, veel talent maar

LA DYNA PANHARD

Spacieuse

...aux performances remarquables

LA VOTURE Les trois parties principales, châssis, moteur, carrosserie, sont strictement isolées les unes des autres par des blocs caoutchouc. Cette particularité joue un rôle important dans le confort des passagers dont aucune vibration ne vient troubler la quiétude.

Il s'agit d'une classique traction AV à 4 vitesses, à direction à crémaillère et roues AV indépendantes, munies de freins hydrauliques. La suspension AR, indépendante, comporte un essieu AR en V, articulé sur la traverse AR du châssis, et des barres de torsion.

LE MOTEUR C'est un 2 cylindres opposés, à refroidissement par air de 610 cmc. de cylindrée. A remarquer la cote de l'arbre 72 mm., qui a son importance.

Le rappel des soupapes se fait par barres de torsion (revet Panhard), qui assurent tout fonctionnement et permettent au moteur de tourner indéfiniment à plein régime en toute sécurité. Ces rendements constituent une véritable révolution dans la technique de l'embellissage.

Enfin, l'absence du joint de culasse de bloc-cylindre et la culasse formant corps permettent un refroidissement homogène (flarges ailettes et culasse d'un seul bloc).

Cylindre chemisé à refroidissement homogène (flarges ailettes et culasse d'un seul bloc).

Culasse posée sur le châssis par l'intermédiaire de blocs caoutchouc boudins. Son indéniablement est complet, à tel point que le moteur électrique ne passe pas de l'une à l'autre.

CI-dessous : Soupapes à rotation automatique (étanchéité parfaite), réglées par barres de torsion.

LA CAISSE C'est une berline à portes, 4 places, à coque rigide en alliage d'aluminium, immobilisée par 4 points caoutchouc boudins.

L'ESSAI

10 h. — La Dyna nous attend. C'est une classique berline bleue. Je dois dire qu'avant de prendre contact avec la voiture, j'étais un peu inquiet en imagination, car nous étions quatre avec bagages et un jerrycan, plein, bien entendu, avec l'intention de par-

tir. Je m'aperçois immédiatement que les choses sont sans fondement : la motte AP engloberait très facilement une valise supplémentaire et les passagers arrière sont très à l'aise, malgré leur grande taille.

A l'avant, nos jantes sont très confortablement allongées. Voici, d'ailleurs, deux côtes suggestives : en l'amençant, à m. 35 du centre du volant à la banquette arrière. En largeur, 1 m. 30 à la disposition des passagers arrière.

9 h. 20. — Nous démarrons en direction de Fontainebleau, par la Porte d'Italie, et roulons au ralenti jusqu'à l'atterrissage d'Orly, puis nous atterrissons la campagne.

Jusqu'ici, nous nous sommes contentés de « l'air » la voiture, mais il faut dire déjà que la tenue de route, et la suspension sont remarquables d'adhérence et de souplesse. Il en sera de même durant tout le voyage.

Dès que la zone des agglomérations a été dépassée, l'aiguille de notre compteur kilométrique s'est maintenue à 90. Pour connaître la justesse de ce compteur, je fais rouler un kilomètre, bloqué sur 60, et j'enregistre 127, 133, ce qui donne exactement 62 à 300 (au lieu de 60). Ce léger décalage vers le retard est dû à ce que nous avons des pneus un peu plus gros (145 x 400).

10 h. 05. — Nous atteignons Fontainebleau. Trois quarts d'heure pour parcourir 30 kilomètres. Moyenne 74 km. 660 (y compris les traversées des villages de banlieue).

10 h. 30. — Le cap de 100 kilomètres est doublé. Moyenne 73 km. 610. L'absence d'agglomérations nous permet d'améliorer la moyenne.

Nous continuons d'un train régulier et rapide. Les côtes sont très abondamment montées en 4^e surmultipliée. Le régime du moteur s'est maintenu entre 4.000 et 4.500 tours.

Après Jolify, nous stoppons pour constater le parfait état de refroidissement du moteur. Nous ne sommes nullement fatigués. Aucune voiture n'a tenté de nous doubler.

Avant Auxerre, sur une grande ligne droite et plate, nous enregistrions les performances suivantes :

Départ arrêté : La vitesse de 30 km. au compteur

Le kilomètre départ arrêté, en moyenne 74 km. heure.

Le kilomètre départ lancé, en 37^e moyenne 95 km. h., 260, régime moyen à 4.000 tours.

Ces performances ont été réalisées les deux sens ; par vent insuffisant, les livres sans commentaires aux tours. (Rapports qu'il y avait qu'importe à bord et les kilos de bagage.)

Sur certaines portions de route, la tenue maximum a atteint 104 km. h.

Des essais de freinage ont été effectués à 90 à l'heure, la voiture s'est arrêtée 30 mètres, c'est-à-dire en un peu de 4^e sans jamais avoir eu la moindre tendance à quitter « sa ligne ».

Le virage de retour d'Auxerre effectué en partie sous un gros or nous avons même dû ralentir, car tombait avec une telle densité l'enneigement d'arriver pas à l'événement « vitesse désirable ».

Nous n'avons constaté aucun défaut de tenue, ni de stabilité, sur la montée.

Dans la forêt de Fontainebleau, tentons volontairement d'aller aux limites des possibilités de stabilité, comme l'avions vu faire au démonstrateur : mais rien qui nous avait mis la voiture malade.

A 90 kilomètres à l'heure, si vous mettez :

« Nous passons brusquement d'un côté à l'autre, sur la route humide. »

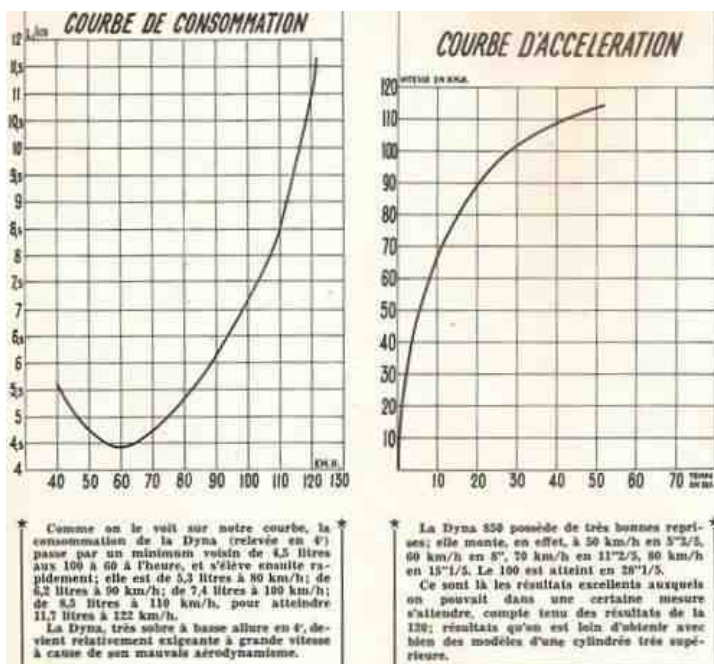
Nous sautons le trottoir sans rien.

Nous parcourons 100 mètres, tout sans ralentir, dans l'herbe jonchée de mort du bas-côté droit.

Toutes ces manœuvres acrobatiques sont exécutées avec facilité en ne le volant que du bout des doigts. La tige ne « bouge » absolument pas.

Consommation. — Nous avons le réservoir 25 litres d'essence et avons parcouru exactement 331,5 km. ce qui nous donne une moyenne globale de 7 l. 120 aux 100 kilomètres de tous les essais particuliers, c'est-à-dire de faire donner le maximum à la voiture, et de la charge tropo.

Pour conclure, que dire, sinon le cours de cette randonnée tant soit mouvementée de 350 kilomètres, nous révélons « découvert » une voiture aux qualités indéfinies et capable de réaliser des performances étonnantes. Dyna est vraiment une voiture « bien française, qui fait honneur ».



niet bescheiden. Hij had in 1952 een 850 cc 130 uitgetprobeerd, een sterk verbeterde versie ten opzichte van de 610 cm3 uit 1949. Hij had alle lof voor de kracht van de motor, de sterke remmen, de besturing en het rijgedrag.



Kortom, alle bekende en erkende eigenschappen van de Dyna X. Maar de minpunten waren even talrijk, te weten een



QUALITÉS	ET	DÉFAUTS
Nouveau moteur super-carré, puissant et nerveux, ne chauffant pas.		Mauvais équilibrage des cylindres.
Grande surface de freinage donnant un résultat excellent.		Moteur ayant fortement tendance au cliquetis et à l'aut allumage.
Direction précise. - Bon rayon de braquage.		Consommation quelque peu élevée à grande vitesse.
Tenue de route et stabilité remarquable.		Carburateur double corps ayant tendance à se noyer au démarrage.
Refroidissement par air.		Suspension assez désagréable nécessitant de fréquents réglages des amortisseurs.
Voiture moins bruyante que les précédents modèles de la marque.		Carrosserie aux lignes lourdes, peu gracieuses et peu aérodynamiques. Habitabilité réduite à l'arrière.
Boîte aux synchronisateurs.		Finition extérieure moyenne.
Confort convenable à l'avant.		Réservoir de trop faible contenance.
Visibilité acceptable.		Coffre accessible par l'intérieur uniquement.
Bonne accessibilité aux organes du moteur.		

slechte balans tussen de cilinders, onaangename vering, een weinig sierlijke en achterhaalde vormgeving met een kofferbak die alleen van binnenuit bereikbaar was.

Een Dyna, dat is nog eens wat anders, aldus de advertenties.

Voor we de volgende keer nog iets anders gaan bespreken komt eerst de D.B aan bod.

Scribouillard, in vertaling door Cees Visser

PAN helpt de Sint



Het paard van Sinterklaas voelde zich niet helemaal lekker op 5 december in Veghel. Minè Peters (ja die van Pierre), wier school hij die dag zou bezoeken, wist meteen raad. Een Panhard of zoiets, dat zou Sint wel kunnen waarderen. Maar... de mijter past natuurlijk niet in de PL17, laat staan de staf! Het



moest een cabrio worden. Dus of ik de René Bonnet Missile misschien beschikbaar had. Dat liet ik mij geen twee keer zeggen! De Goedheiligman aan boord, dat is toch een bijzondere zegening, en levert natuurlijk mooie plaatjes op. Het kapje open, zodat de staf fier overeind kon staan. Het bleef gelukkig droog. De Pieten pasten er jammer genoeg niet meer bij. Sint mopperde nog wat, dat een D.B Le Mans passender was geweest, dan hadden er 2 Pieten bij gekund, maar was toch wel in zijn nopjes, temeer daar het Grote Boek mooi onder de schuine voorruit paste. En het is toch een René Bonnet creatie. Het was een mooie rit, en dankzij de bijzondere aerodynamica en de geringe snelheid bleef ook de mijter op zijn plaats!

Jaap

DE BRON VAN MIJN PANHARDRELATIE

In het kader van “hoe ben ik ooit aan Panhard gekomen” stuurde ons Belgische clublid Hans Landsuser mij wat foto's en bijschriften. Hieruit viel op te maken dat zijn Panhardliefde terugging op zijn grootmoeder Zosyma, die in de 60-er jaren van vorige eeuw twee Panhards bezat.



De L1 heeft zij niet lang gehad, maar was kennelijk toch wel goed bevallen, want er werd een, dit keer nieuwe, L4



gepraat wordt is het nog steeds “meme Panhard”. Kennelijk heeft de PL diepe indrukken achtergelaten, wat ook wel blijkt uit het feit dat Hans nu zelf een PL17 bezit. We zien hem hier op weg naar de autokeuring, in 2017, samen met zijn hondje Balou, dat volgens zeggen ook dol is op Panhard. Mits het tenminste niet te warm is, zoals



zegt dat die Panhard net een jukebox is, met al dat blinkende aluminium eraan, dan zou dat toch een reden tot verhuizen moeten zijn. Maar uiteraard kan buurman nog opgevoed worden. Misschien dat Hans zijn ontwerp van de Panhard 18 voor de jaren '70, getekend in zijn schaarse vrije tijd, kan bijdragen aan de acceptatie. Alhoewel, ook daar zit zo te zien nogal wat glitter aan. Rest mij om de vriendelijke groeten aan alle Panhardvrienden, die Hans steeds bij zijn foto's vermeldde, aan u door te geven.

OttHW

De eerste had zij tweedehands gekocht, een PL17 L1, afkomstig van garage Kerkvoorde in Oostende. Op bijgaande foto uit 1961 is “meme Panhard”, zoals zij door kinderen en kleinkinderen genoemd werd, te zien met haar zoon en twee dochters, + de toenmalige verloofde van de dochter Hedwige.



gekocht bij dezelfde garage. Op de foto zien we een trotse meme Panhard poseren bij haar mooie PL. De foto dateert uit 1965 en is genomen tijdens een motorcross in de streek. Op de achtergrond is nog een PL17 te zien.

De oma van Hans is allang overleden, maar als er in de familie over haar



op die allereerste rit in de zomer van 2017, met de gloednieuwe oldtimerplaat op de auto. Balou werd bevangen door de hitte en moest er echt even uit. Gelukkig was het op de kustroute bij De Haan, dus de verkoelende zee was vlakbij. En het bleef een belevenis.

Hans had alleen een beetje meer op moeten letten bij de keuze van zijn bureu.

Wanneer
je
buurman



GÉRARD LAUREAU : DE ZOON VAN EEN *PUISATIER* Deel 1

Op de Franse website Classic Courses staat een interessant artikel van de bekende autojournalist Patrice Vergès over Gérard Laureau, een van de trouwste coureurs van René Bonnet. Een mooi inkijkje in de racewereld van onze helden, vanuit weer een ander perspectief: de coureur.

Hoewel de naam Laureau vandaag in de autosport bijna vergeten is, verscheen hij in 2017 weer in de Tour de France Historique. Als eerbetoon aan zijn grootvader nam zijn kleinzoon Antoine deel aan dit evenement, achter het stuur van zijn D.B Panhard, voordat hij racete op Le Mans Classic 2018, dit keer met een Djet René Bonnet.

Gérard Laureau, die eind 2002 op 82-jarige leeftijd overleed, zat maar twaalf jaar achter het sportstuur, meestal voor René Bonnet. Inderdaad, in 1954 werd hij een van de twee officiële coureurs van de stal D.B waar hij 10 jaar bleef tot het einde van het merk dat eind 1964 door Matra werd geannexeerd.

Histoire d'eau

Gérard Laureau stopte nooit met het slaan van putten, het vak dat hij naast zijn carrière als coureur uitoefende. Een voorbestemde naam, omdat die tweemaal de klank "eau" bevat. Bovendien was hij de 5e generatie "puisatier" van de school in Saint Cyr waar hij woonde. En ook de laatste. Een roeping, als elke jongen, groef kleine Gérard kuilen in de grond. Maar later ging hij geologie studeren en nam hij het vak van zijn vader over. Een ander intrigerend toeval: Gérard Laureau reed graag in de regen, waar hij vaak sneller was dan op het droge. Het is ook door het water dat hij coureur werd. "Dankzij mijn vader, die waterputten had geslagen bij coureurs als Raymond Sommer en Robert Benoist, ontdekte ik autosport. We raceten voor de lol met enkele coureurs van de "Los Amigos" club. Ik reed behoorlijk snel in mijn Traction 11 van 15 CV. Op een dag leende een vriend me zijn Jaguar XK 120 om deel te nemen aan een aantal evenementen waarbij het aardig snel ging maar ook een deuk maakte. Toen, in 1954, kwam ik in contact met een garagiste genaamd Georges Trouis die net een tank D.B 750 cm3 had gekocht. Hij besloot hem in te schrijven bij de beroemde Tourist Trophy op het eiland Man, en hij vroeg me zijn teamgenoot te zijn".

Bedenk dat het Franse autobedrijf D.B, ontstaan uit de namen Deutsch en Bonnet, al voor de oorlog begon. Aan het begin van de jaren 50, na het einde van Talbot en Bugatti, was de firma D.B, gevestigd in Champigny, met Gordini het enige merk dat Frankrijk op alle circuits in de wereld vertegenwoordigde. Parallel aan de wedstrijdauto's met een Panhard-motor produceerde Bonnet in een zeer kleine serie GT-coaches, ook met Panhard-techniek. Dankzij Deutsch die een polytechnisch ingenieur was, had de D.B voor de tijd geavanceerde technische oplossingen. Getest in de windtunnel in Saint Cyr, gebruikten ze lichte legeringen die ervoor zorgden dat ze slechts ongeveer 400 kilo wogen. Jammer genoeg stelde hun kleine luchtgekoelde flattwin afgeleid van de Panhard-seriemotor, waarvan de cilinderinhoud varieerde van 610 tot 850 cm3 en 45 tot 55 paarden opleverde, hen alleen in staat om te racen voor prestatie-indexklassementen, energie-indexen (gewicht-verbruik) en klasse-overwinningen. Voorwielaandrijving, met gebruik van veel standaard Panhard-onderdelen; de D.B compenseerde het chronisch gebrek aan vermogen met uitstekende wegligging en een topsnelheid die vrij hoog was voor hun kleine motor. Maar we geven het woord aan Gérard Laureau over zijn eerste race in een D.B:



Gérard Laureau (1920/2002)



Met zijn vriend Paul Armagnac

"Ik ging met het vliegtuig terwijl Trouis met zijn D.B aan boord ging van de boot. Vanwege een grote storm op het Kanaal, is die nooit aangekomen. Bij D.B was René Bonnet behoorlijk koel toen hij me alleen zag landen. Zijn twee officiële coureurs waren Claude Storez en Paul Armagnac. Twee hele snelle mannen. Maar Storez, die liefdesproblemen had met zijn vriendin, besloot terug te keren naar Frankrijk. Omdat hij nu zonder coureur zat, vertrouwde Bonnet me de officiële D.B toe, naast Paul Armagnac. Ik had nog nooit D.B gereden, waarvan het weggedrag



Deze fraaie schildering van Geo Ham symboliseert de overwinning van een Ferrari en de D.B in de energie-index in 1954, de wraak van 1953 waar ze de overwinning had verloren op slechts 2/1000 punten!



24 uur van Le Mans 1958, Laureau nam voor de 4de keer deel aan dit evenement dat kletsnat was in dat jaar. Met Cornet miste hij net de index achter een Osca 750 cm3



Ingeschreven door D.B in 1954, rijdt Gérard de Monomill formulewagen.

de bochten. De D.Bs hadden daar de derde tijd, ruim voor veel Ferrari's 250 en Testa Rossas!"

Tijdens zijn carrière vroeg Gérard Laureau zich af of hij net zo goed zou zijn in het besturen van een veel krachtiger auto. Want voor velen leek het of iedereen wel volgas kan gaan met slechts 50 paarden, wat hem overigens niet verhinderde om met Armagnac altijd de snelste te zijn van de DB-coureurs. Daarom kocht Laureau in 1960, een 1500 Coventry Climax 1500 Formula 2 Cooper Ondanks mijn onervarenheid met die auto's was ik niet belachelijk. Ik denk dat mijn beste plaats 3e was op Chimay.

eigenzinnig was, en ik kende het circuit niet, dat best moeilijk is met een lengte van 18 km. Maar ik hoefde alleen maar een ronde (van de 67) te rijden om aan de regels te voldoen om te mogen starten. Tijdens de race begon het pijpenstelen te regenen en ik merkte dat ik echt in mijn element kwam. Ik hou van regen en ging dan ook voluit. Het ging heel hard en onze D.B behaalde zomaar de klasse-overwinning in de handicaprace, rekening houdend met de snelheid in relatie tot de cilinderinhoud en de afstand (Hamilton in Jaguar won algemeen). De kleine blauwe D.B. van 750 cm3 reed zelfs 136.677 km/u gemiddeld in de regen! Een overwinning die destijds veel opzien baarde, vooral in Frankrijk. Zo begon mijn coureurscarrière".

Fabrieksrijder

Overtuigd van de snelheid van Laureau, biedt Bonnet hem een plaats in het team aan. Omdat hij en zijn teamgenoot Paul Armagnac, deurwaarder te Nogaro, het zo goed doen, zullen de twee mannen samenwerken tot de dood van de laatste in 1962. Aangezien Gérard dichtbij Parijs woonde in de buurt van het circuit van Montlhéry, heeft hij de auto's daar getest en ze naar eigen goeddunken afgeregeld. "Armagnac, een geweldige kerel, we konden volledig op elkaar vertrouwen. We hadden de snelste auto, dat klopt, maar Bonnet mocht me, ook omdat hij wist dat ik de motoren en de bakken heel hield en ik een neus had voor motortechniek".

Zeker, de kleine flattwin was krachtig vanwege zijn capaciteit, maar ook fragiel, met een afkeer van teveel toeren en valse lucht, omdat de bouten vaak lostrilden. Terwijl de kleine versnellingsbak die oorspronkelijk was ontworpen voor een 360cc-motor, de krachten nauwelijks aankon. Het waren auto's om subtiel mee om te gaan, zo wist onze puttengraver, benadrukkend dat je eerder door de wegligging seconden kon winnen dan door de mechaniek.

"Ik reed heel puur, zonder te haasten, steeds dezelfde traject, op de centimeter nauwkeurig. Op een dag in Rouen had de coureur Jean Behra een doos lucifers op de baan gelegd. Iedere ronde reed ik er precies langs! De D.B vereiste een heel bijzonder gedrag. Je moet nooit vertragen. Als je maar 150 toeren verliest bij het uitkomen van de bocht, krijg je die niet terug op het rechte stuk, en de klok blijft lopen. We hadden een truc om de snelste te zijn door een waarneming van Jean Behra. Een geheim dat we voor onszelf hadden bewaard zonder Bonnet te vertellen. Voeg een kilo toe aan de (spanning van de) achterbanden ondanks het verbod van Dunlop. Dankzij deze extra kilo werd de achterkant veel lichter en konden we de auto beter in het juiste verloop op het traject positioneren. Waar we niet zo snel waren op het rechte stuk, van 160 tot 185 km / u, afhankelijk van het jaar en de cilinderinhoud van onze D.B, gingen we heel snel in de bochten zolang we onze voet erop hielden. Op een dag had ik een ruzie met Olivier Gendebien, die me had verweten dat kleine auto's zoals onze D.B hem in de weg reden op Le Mans. Ze hebben ons daarna geklokt in



24 uur Le Mans 1960, wederom een overwinning in de Index met vriend Armagnac die de 702 cm3 reed en die bijna 142 km / u gemiddeld had gereden. De 2e rechts is Jacques Hubert die de laatste D.B heeft ontworpen.

minder dan tien jaar en drie titels van Frans sportkampioen, de laatste in 1961.

Verschillende overwinningen in de Index op Le Mans, maar ook in de Tour de France Auto, de Mille Miles en de 12 Uur van Sebring, waar het kleine merk uit Champigny bekend stond. Bovendien verkocht D.B veel HBR5 coaches in de VS dankzij de wedstrijd sport.



61 overwinningen!

Het merk D.B was het enige dat Frankrijk op het circuit vertegenwoordigde aan het eind van de jaren 50. Van 1954 tot 1961, bijna automatisch verbonden met Armagnac, met een tempo van ongeveer vijftien races per jaar, nam onze man deel aan de grootste internationale sportevenementen waar de D.Bs waren geëngageerd. Vanaf het stoppen van Gordini in 1956 tot de komst van Alpine en CD in 1963, bleef D.B de enige vertegenwoordiger van de Franse autosport. Als gevolg daarvan ontstond er een enorme sympathie bij de Fransen. De overwinningen in de index van de kleine blauwe autofabriekje werden veelvuldig becommentarieerd in de vakpers, maar werden ook veel artikelen gewijd aan René Bonnet en het Laureau-Armagnac sterrenteam. Onze puttengraver schreef 61 overwinningen op zijn palmares in



De ideale auto om te winnen in de GT klasse minder dan 1000 cm3!

Tussen 1954 en 1961 werden de DB's zowel qua wegligging, aerodynamica en remmen verbeterd (remmen Al-Fin), maar het gebrek aan kracht van de oude Panhard-twin deed zich steeds meer voelen, ondanks het zoeken naar hogere prestaties (2 bovenliggende nokkenassen van Chancel of afzonderlijke cilinderkoppen aangepast door Hubert, compressor). De Abarths, Osca's en de krachtiger Lotus bleken van dag tot dag steeds gevaarlijker te worden voor de auto's van Champigny. Armagnac was het beu om deze "blaadjes" te besturen, klaagde hij met zijn mooie accent van de Gers. Dat zelfde vond Laureau die het gevoel had dat hij zijn talent verspilte in auto's met iets meer dan 50 paarden.

Een nieuwe overwinning in 1961 met de bebaarde Robert Bouharde. Rechts een ontroerde René Bonnet, links van Laureau, Paul Panhard en Billy Bonnet, de charmante echtgenote van René.



Echtscheiding

Bonnet was deze mechaniek ook beu, die in zijn ogen niet competitief genoeg was, en de voorwielaandrijving die minder geschikt is voor de competitie. In 1961 al probeerde D.B de middenmotor centraal achterin. Toen hij hoorde dat Citroën Panhard verbodde de viercilinder-boxermotor te produceren waar hij al zo lang op had gewacht, werd de beslissing genomen om van motor te veranderen. Na te hebben nagedacht over de installatie van de Mini Cooper-motor in zijn auto's, werd hij via zijn vriend, voormalig minister en bestuurder André Moynet, gevraagd door Renault die had besloten om een raceprogramma te starten.

Hij verbrak zijn contract met Panhard aan het einde van 1961 om naar Renault te gaan, waar hij het officiële team werd. Deze contractbreuk betekende ook het einde van zijn vriendschap met

zijn partner Deutsch, die trouw bleef aan Panhard en met wie hij altijd zo close was geweest. Laureau en zijn vriend Armagnac hadden genoeg van de ontoereikendheid van de Panhard-motor en kozen ervoor om in 1962 bij René Bonnet te blijven, waar een ambitieus programma werd aangekondigd. Op 42-jarige leeftijd komt er een veelbelovende nieuwe sportcarrière op voor Gérard Laureau, die eindelijk veel snellere auto's heeft, beter afgestemd op zijn talent. Het merk D.B is René Bonnet geworden met als logo de steenbok, sterrenbeeld van de oprichter.

Gescheiden van Charles Deutsch die zijn avontuur met Panhard onder de letters CD zal voort zetten, lanceert René Bonnet zijn nieuwe merk ook onder de naam van zijn initialen RB met als logo een Steenbok, zijn sterrenbeeld. Op zijn 57e is dit de kans van zijn leven omdat hij veel verwacht van zijn associatie met Renault, wat hem een nieuwe 4-cilindermotor oplevert die is afgeleid van het 5 maal gelagerde blok van de toekomstige R8. Die heeft een dubbele nokkenas, bedacht door de tovenaars Amédée Gordini, en is veel krachtiger dan de oude flat-twin Panhard. Bovendien stelt de samenwerking met het luchtvaartbedrijf Matra hem in staat om een ??productiehal in Romorantin te betrekken. Deze voormalige textielfabriek zal het mogelijk maken om sportwagens met Renault techniek in grotere

series te produceren dan voorheen, waar veel moest worden uitbesteed aan specialisten in de compositie. De toekomst ziet er rooskleurig uit in Champigny, waar een sfeer van opwinding heerst. Aan de zijde van Paul Carillo, zijn hoofdingenieur, stookt Jacques Hubert, die de laatste D.B van 1959 tekende, het vuurtje op. Naast de nieuwe R4L-gebaseerde Missile en de Le Mans cabriolet, ontwierp hij een coach met de motor centraal achterin als GT en ook twee open barquettes eveneens met motor centraal achterin. Gefascineerd door de Lotus, tekent Hubert hyperlichte, zeer aerodynamische auto's, zo compact en smal mogelijk met behulp van de nieuwste technische oplossingen van de vroege jaren 60; triangel wielophanging, magnesiumwielen, centrale motor.

Het racen is duur en door alle herstructurering en research profiteert het merk van de Steenbok niet meer van de financiële inkomsten uit de verkoop van de GT's zoals voorheen. Bonnet zit vanaf het begin erg krap bij kas en om het racen te financieren, dat hem als voormalig coureur in het bloed zit, leeft hij van de startbonussen, van zijn sponsors BP en Dunlop, van het verhuren van raceauto's en de inkomsten van piloten die betalen om te racen. Behalve dan onze twee officiële coureurs Laureau en Armagnac, benoemd tot geavanceerde toprijders in het team met tienvoudige ambities!

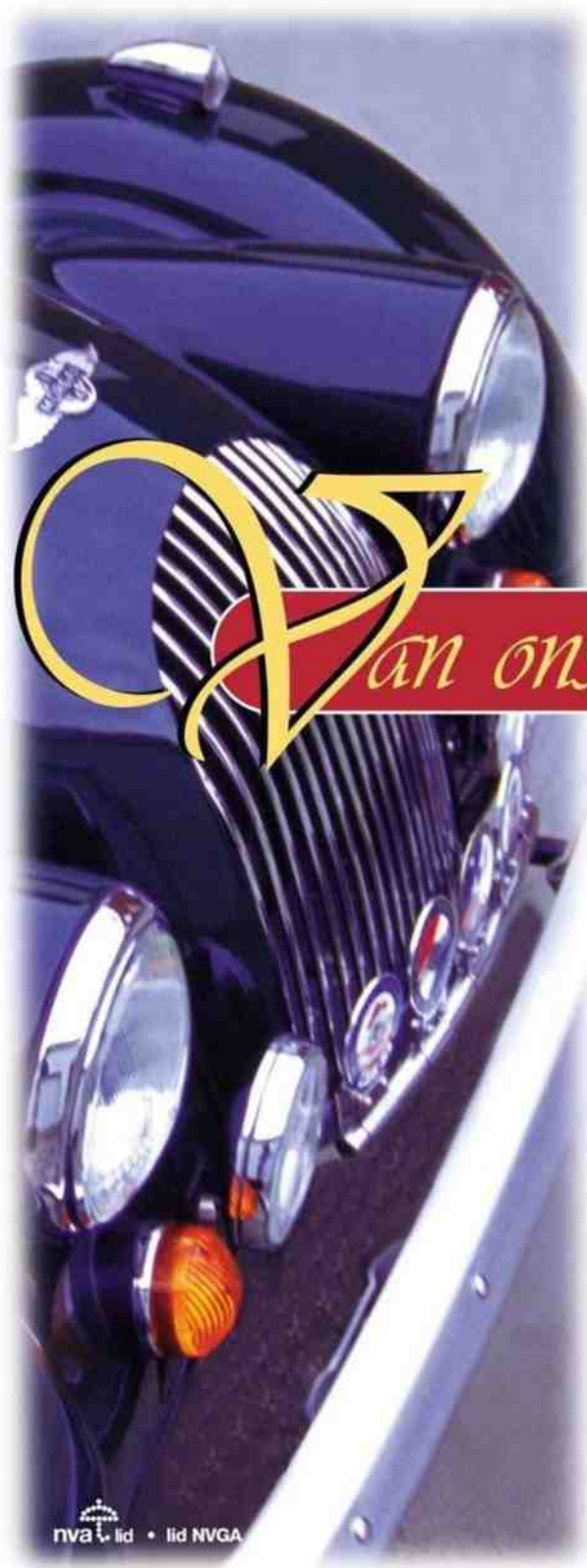
"Ondanks mijn titel van fabrieksrijder ben ik nooit betaald, net als Armagnac trouwens. In het begin betaalde ik zelfs voor mijn reizen en mijn hotel. Ik had geen bedrijfswagen van Bonnet en Panhard leende die zelfs niet uit toen we hun officiële team waren. Vanaf 1960 ontving ik enkele startbonussen en, als ik de index won, ook een winstbonus, en ook soms een bonus van BP die onze sponsor was. Premies die soms moesten worden gedeeld met de monteurs en Bonnet. Hoewel ik gemakkelijk in de omgang ben en we een paar weekenden bij René Bonnet thuis waren, met zijn vrouw Billy, heb ik hem nooit getutoeerd. Ook vind ik het jammer, niet vaker te hebben kunnen praten met zijn partner Deutsch die er niet vaak was. Maar René Bonnet wist een geweldige sfeer in zijn team te creëren en zich te omringen met enthousiastelingen."



Bij D.B gekomen in 1958, ontwerpt Jacques Hubert de laatste D.B's en alle René Bonnets!



Bonnet vestigt zijn hoop op de Missile, kleine roadster gebouwd op basis van de R4L. De verkoop stelt echter teleur!



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

Van onschatbare waarde?

JA coupon
ik wil meer weten over uw
klassieker verzekering en taxaties

☐ Stuur mij een offerte voor mijn klassieker

Merk en type: _____

Bouwjaar: _____ Geschatte kilometrage: _____

Geschatte waarde of taxatiewaarde: _____ €

☐ Belt u mij voor nadere informatie

Naam: _____

Adres: _____

Postcode: _____

Woonplaats: _____

Tel. privé: _____ Tel. zaak: _____

Beroep: _____

U kunt de bon in een ongefrankeerde envelop sturen aan:

KUIPER VERZEKERINGEN
ANTWOORDNUMMER 51 8440 VB HEERENVEEN

Verzekerd volgens **FEHAC** normen

KUIPER
VERZEKERINGEN

Kuiper Verzekeringen Bezoekadres: Breedpad 21 8442 AA Heerenveen Postadres: Postbus 116 8440 AC Heerenveen
Telefoon: (0513) 61 44 44 Telefax: (0513) 62 37 42 www.kuiperverzekeringen.nl

nva lid • lid NVGA

Indien onbestelbaar retour: Tinbergenplantsoen 2, 3356 BZ Papendrecht (NL)



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

info@panhard.nl