

PANHARD AUTOMOBIELCLUB NEDERLAND

PANHARD

K O E R I E R

Nº 199 J^r 51, 01 06 2019



Enquête
Interview
Voorjaarsrit
Strip
Scribouillard
Jaap vertelt
En de rest

COLOFON

**Panhard Automobiëclub
Nederland**
**Lid van Fédération des Clubs
Panhards & Levassors; FEHAC**
www.panhardclub.nl
www.facebook.com/panhard-club.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. 06-46902929
president@panhardclub.nl
SECRETARIS:
Pascal van Wieringen,
Sprengenberg 40
3825 GB Amersfoort
T. 06 48180881
secretaris@panhardclub.nl
PENNINGMEESTER:
Siewert Pilon
T. 0651416697
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
Panhard 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

Het zijn drukke Panhardclub- weken geweest de afgelopen tijd. Naast het rijden van de mooie Voorjaarsrit door de Alblasser- en Krimpenerwaard is er medio april ook vergaderd over de uitkomsten van de ledenquête die we eerder dit jaar uitstuurden. De respons was overweldigend (84 respondenten uit 150 leden!) en we hadden daarom veel om over te praten. Het beknopte verslag van de resultaten én de eerste nieuwe initiatieven vind u in deze Koerier, maar er komt meer later dit jaar.



De 25e editie van de Citroënmobile was ook dit jaar weer een belangrijk evenement voor promotie van merk en club. De grote schare Citroën-liefhebbers vormt toch onze belangrijkste 'visvijver' voor nieuwe leden. Het was opvallend druk op de Panhardclubstand en de ritjes die enkele tientallen(!) Citroënmobile-bezoekers met de geweldig rijdende Z16 van Hans von Meijenfheldt konden maken, hebben ongetwijfeld gezorgd voor nieuwe evangelisten voor ons merk en onze club.

We gaan zien wat deze Panhard-Promotie oplevert en zijn tevens benieuwd hoeveel leden we gaan activeren met de nieuwe initiatieven. Hoe dan ook: we blijven met bestuur en vrijwilligers doorgaan met het levendig houden van onze leuke club!

Met vriendelijke groeten,

André

VAN DE HOOFDREDACTEUR

Mijlpalen

Jaren geleden, als nog tamelijk kortstondig lid van onze club, begon ik de Koerier in elkaar te zetten, hierbij geholpen door een flink aantal clubleden/redactiemedewerkers.

Mijn eerste nummer was Koerier 159, en als ik daar nu nog wel eens in terugkijk was dat een tamelijk onbeholpen uitgave. In de loop van de jaren is de vorm verbeterd, en schakelden we van 3 op 4 nummers per jaar over, naast een kalender.

Nu ligt hier nummer 199 op de mat. Ofwel, mijn veertigste. Een mooi punt om aan stoppen te denken. En daar ben ik ook hard mee bezig, mede gezien mijn gezondheidstoestand. Ik heb dit werk altijd met veel plezier gedaan, maar er zijn tijden dat je het moet overgeven.

Toch is er nog een andere mijlpaal die ik graag wil halen, en dat is nummer 200. Geholpen door Jaap Margry zijn de afgelopen paar Koeriers al tot stand gekomen. Nummer 200 zal de laatste Koerier zijn waar ik aan gewerkt heb. Jaap kan alles nu van me overnemen. Wees lief voor hem en blijf kopij opsturen, want u weet, voor een hoofdredacteur zijn maar 3 dingen belangrijk: kopij, kopij en kopij.

Henk Ottevangers hoofdredacteur@panhardclub.nl

Agenda

**** 7-10 juni 2019, Bretagne, Keravel**
Rassemblement International P&L 2019
www.club-panhard-france.net/ripl2019
**** 15,16 juni 2019, Heudicourt s/l Côtes**
Rétro Meus'auto, Lac de Madine
www.biellismeusiennes.com
**** 21 juni 2019, Veenendaal**
Praatavond, Hans v. Meijenfheldt, Co Giezen
www.panhardclub.nl
**** 28 juli 2019, Venray**
Venray Oldtimercity
www.venrayoldtimercity.nl
**** 17 augustus 2019, Ruinerwold**
27e Oldtimerdag Ruinerwold
www.oldtimerdagruinerwold.nl
**** 13 september 2019, Veenendaal**
Praatavond, Peter Drijver, Panhard utilitaire
www.panhardclub.nl
**** 29 september 2019, omg. Veenendaal**
Najaarsrit, organisatie Adri Hoveling
www.panhardclub.nl

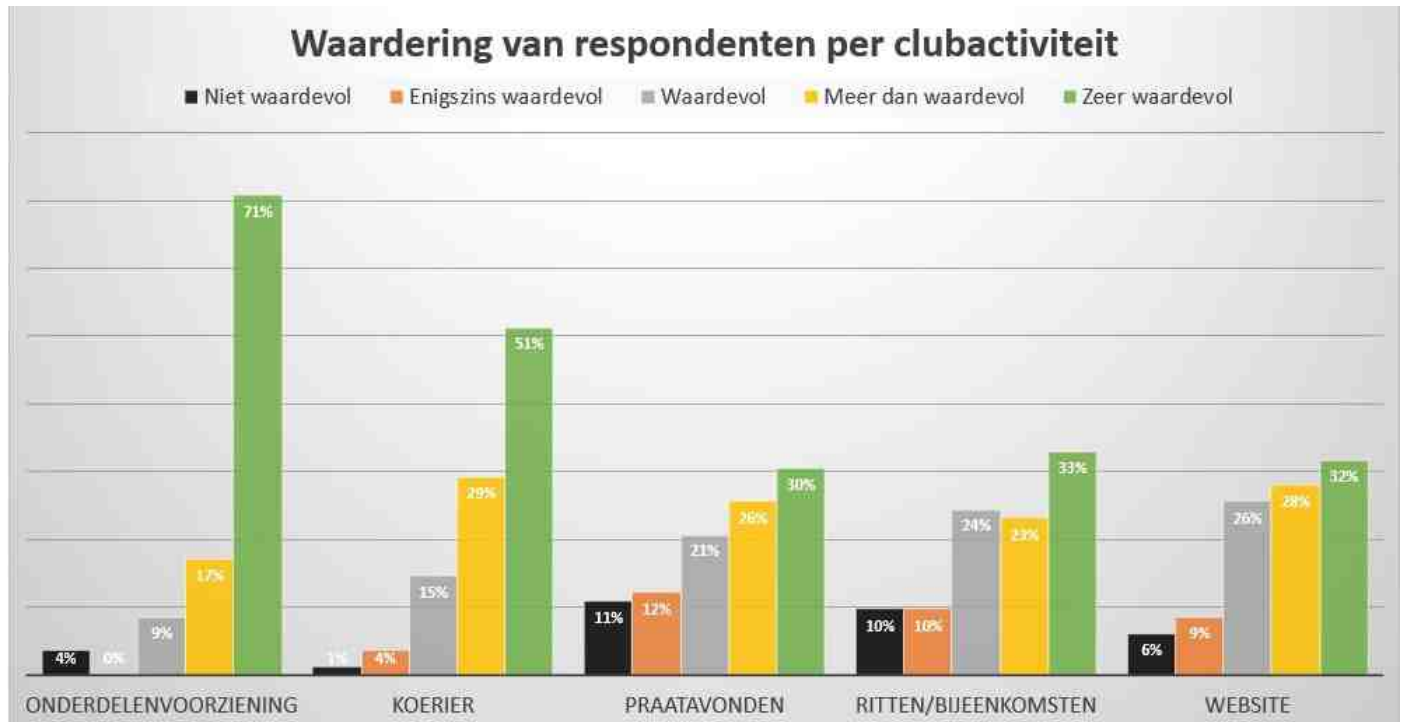
Inhoud

Colofon	2
Van de voorzitter	2
Van de hoofdredacteur	2
Agenda	2
Inhoud	2
Enquête	3,4
Citromobile	5
Ruud's interview	6
Hans	6
Voorjaarsrit	7,16
Alain Leprince	8-10
Strip	11,12
Memoires van Jaap	13-16
Scribouillard	17,18
Ster van de show	19-22

RESULTATEN VAN DE LEDEN-ENQUÊTE (EN WAT WE ERMEE GAAN DOEN...)

De leden die de eerste Praatavond in maart bezocht hebben, wisten het al: de enquête die het bestuur in januari heeft uitgezet onder PAN-leden was een succes en heeft goede inzichten opgeleverd. Maar liefst 84 leden hebben de moeite genomen de enquêtevragen te beantwoorden. Aangezien onze hele club 150 leden telt, is dat een buitengewoon goede respons en daarmee meer dan representatief.

Met andere woorden: het bestuur *kán* iets met deze uitkomsten. Eén en ander uiteraard in de context van de beperkte mogelijkheden van een relatief kleine club waar zaken maar langzaam veranderen...



De bestaande clubactiviteiten worden gewaardeerd maar het is vooral duidelijk geworden dat bij de leden die onze geledingen de afgelopen tien jaar versterkt hebben, sterk de behoefte leeft om meer en vaker te leren, op te doen van ervarener leden, zowel in (technische) bijeenkomsten als online.

Inmiddels heeft het bestuur een extra vergadering gewijd aan de resultaten van de enquête en hebben we besloten om twee nieuwe activiteiten te organiseren op een 'netwerk-manier': voor, door en (bij voorkeur) op locatie bij een lid met ruimte en middelen. Inmiddels zijn er zo'n vier leden, verspreid over het land, die heel genereus ruimte beschikbaar willen stellen aan de club voor het houden van workshops, sleuteldagen (incidenteel) of het opslaan van 'overtollige grote onderdelen' zoals plaatwerk, ruiten, bumpers etc. (meer permanent). Het bestuur moet nog verder in gesprek met deze leden over hoe, wat en wanneer tegen welke kosten, maar het is positief dat we op deze manier nieuwe activiteiten kunnen ontwikkelen zonder dure, centrale faciliteiten in te moeten richten.

Hierbij de (voorlopige) kaders van de twee nieuwe clubactiviteiten:

- PAN Technische Workshop: motorbouw/-revisie**
 - 2-daagse workshop verdeeld over 2 opeenvolgende weekenden
 - Ervaren docent uit de clubgelederen
 - Te gast bij een goed geoutilleerd lid met ruimte
 - Kosten €50 per workshop (kosten van de gastheer, docent en materiaal)
 - 1 x per jaar; 1e workshop najaar 2019
- PAN Sleuteldagen**
 - Zelf sleutelen nabij anderen; Onder eigen verantwoording; geen onderricht!
 - Eigen gereedschap en eigen onderdelen meenemen
 - We zijn te gast op de locatie, dus opruimen en vertrekken aan einde van de dag
 - Kosten €25 per Sleuteldag (incl lunch)
 - 2 x per jaar; 1e Sleuteldag najaar 2019

Naast de bovengenoemde twee hoofdactiviteiten, hebben de antwoorden op de enquête ook nieuwe ideeën opgeleverd voor de website-inhoud, kopen en verkopen van onderdelen (via de club en onderling), praatavonden. Dat alles naast alle bestaande —en goed gewaardeerde— activiteiten van de laatste 50 jaar!
Hieronder volgt (puntsgewijs) een abstract van resultaten van de antwoorden (de Koerier heeft niet genoeg ruimte om alle grafieken van de presentatie te tonen):

Vraag 1. Hoe lang zijn de respondenten lid?

- 84 respondenten; 46% is minder dan 10 jaar lid en 29% langer dan 20 jaar. De rest er uiteraard tussenin...

Vraag 2. Waardering van de clubactiviteiten

- Onderdelenvoorziening Wim Boers: 87% waardeert deze met 'meer dan waardevol' of 'zeer waardevol'
- Koerier: 80% waardeert ons clubblad met 'meer dan waardevol' of 'zeer waardevol'
- Iets meer dan de helft van de respondenten vinden zowel de Praatavonden als de Ritten/Bijeenkomsten 'meer dan' of 'zeer waardevol'; de andere helft hecht minder belang aan deze clubbijeenkomsten
- De waardering voor de website ligt in dezelfde order van grootte als de Praatavonden en Ritten/Bijeenkomsten maar slechts 14% vindt de website onbelangrijk

Vraag 3. Over de Panhards van de leden...

- Rond de 60 rijdende Panhards op een populatie van 84 respondenten; 10 Panhards die kunnen rijden maar momenteel geschorst zijn
- 17 leden hebben meerdere Panhards...
- 20 Panhards in restauratie en 14 die te lang (onaangeroerd) in de schuur staan

Vraag 4. Zelfredzaamheid van leden (of niet)

- Maar liefst 51 respondenten (van de 84) sleutelt in principe altijd zélf; slechts 7 besteden alle onderhoud uit aan derden
- Hoge mate van 'zelfredzaamheid' onder PAN-leden
- Velen hebben behoefte aan het delen van kennis en ervaring voor met name de moeilijkere mechanische reparaties/revisies

Vraag 5. Nieuwe initiatieven voorgelegd...

- Slechts 34% vindt het creëren van een gemeenschappelijke sleutelruimte ('Clubhonk') een goed idee; de rest zou daar dus géén gebruik van maken...
- Precies 63% (= 52 respondenten) vindt de andere drie voorgelegde initiatieven een goed idee: Technische Workshops, Doorzoekbare technische artikelen/documentatie op website en een Webshop voor het bestellen en afrekening van onderdelen.

Vraag 6. Gemeenschappelijk sleutelen en een ruimte daarvoor?

- 37% zou wél gebruik maken van een gemeenschappelijk sleutelruimte, 37% niet (9% onthouding)
- 51% wil vaker samen sleutelen; 48% ziet brood in vaste sleuteldagen (plek niet gespecificeerd)
- *Commentaar bestuur: er blijkt een duidelijke behoefte te zijn om club-sleuteldagen te organiseren, maar dan bij leden die ruimte voor de dag kunnen bieden*

Vraag 7. Technische Workshops: waarheen, waarvoor?

- 44% zou deelnemen aan een workshop 'Basisonderhoud Panhard'; de rest weet dat allemaal al...
- 62% zou deelnemen aan een workshop motorrevisie/-bouw
- Een greep uit thema's voor verdere workshops: versnellingsbak (bouwen/revisie), ontsteking, electra, carrosseriewerk, betrouwbaarheid vergroten
- Veel leden hebben hun specifieke expertise aangegeven zodat we nog lang voort kunnen met het organiseren van (éénmalige?) workshops naast de terugkerende

Vraag 8. Communicatie met (en tussen) leden

- Maar liefst 93% houdt van de papieren Koerier!
- 62% volgt de PAN-Facebook Group (maar die heeft ook een grote schare volgers buiten PAN ter promotie van merk en club!)
- 77% vindt dat de website een belangrijkere rol moet gaan spelen en 78% vindt een online discussieforum oid over technische onderwerpen een goed idee
- Wat zouden leden online willen zien? Alle technische documentatie, technische artikelen uit (oude) Koeriers, schema's/curves/afstelnormen, werkplaats handboeken...

Vraag 9. Praatavonden

- 48% bezoekt regelmatig Praatavonden; de andere helft nooit
- Slechts 23% is bereid tóch te komen als er leukere (?) onderwerpen waren
- Redenen om niet te komen: 'te ver weg', 'geen tijd' of 'komt er niet van', woonachtig in buitenland

Vraag 10. Nieuwe vrijwilligers voor diverse taken

- Redactie Koerier: 17 respondenten
- Website: 6 respondenten
- Archiefwerk: 4 respondenten
- Evenementen/Ritten: 19 respondenten

Vraag 11. Opmerkingen van leden (een selectie)

- "Gewoon zo doorgaan zoals nu en de zaken niet te ingewikkeld maken"
- "Het is de leukste autoclub van Nederland, en wellicht zelfs ver daarbuiten! Iedereen helpt elkaar en snapt (meestal) hoe een vriendenclub moet functioneren! Hulde aan onszelf."
- "... Een heel mooi initiatief deze vragenlijst. Jammer dat het blokje "geen mening" ontbreekt. De oplossing van 'meer Panhards op de weg' wordt nogal gekoppeld aan een landelijke sleutelruimte. Mogelijk zijn er andere oplossingen. Eerst maar eens leden benaderen die we nooit zien. dan mogelijk clubjes vormen met leden in de buurt en elkaar gaan helpen. Een netwerkoplossing dus..."
- "... Super dat jullie actief het contact zoeken met de leden, dat kan er mede toe bijdragen dat de leden enthousiast blijven, er nieuwe komen en de leeftijd mogelijk kan verjongen. Inventiviteit, andere energie, kennis en ervaring delen kan helpen bij stabilisatie van het ledenaantal maar wellicht ook dat er groei uit voort kan komen. Dat laatste is niet per se een doel, maar met meer leden heb je meer financiële middelen om als club bijv een partij onderdelen te laten reviseren/laten namaken waardoor er een bepaalde kwaliteit en toegankelijkheid mogelijk wordt..."
- "Zeer positief dat er nieuwe initiatieven zijn! Het stimuleren van gezamenlijk sleutelen kan ook met een soort 'marktplaats': 'hulp gezocht bij ... en ... van mijn Panhard ...'?. Al dan niet met wederdienst. Het lijkt mij dat er genoeg mensen zijn die een helpende hand/ervaring/gezelligheid/motivatie kunnen gebruiken of juist bieden, maar niet zo ingevoerd zijn in het clubleven dat ze elkaar kunnen vinden..."
- Ik ben lid van het eerste uur, maar door mijn leeftijd zit ik in een afbouwfase! Onze Panhardclub hebben we altijd leuk, gezellig en heel sociaal gevonden. Ik vind het ook prachtig dat we nu zoveel leden hebben en ik hoop dat de club vol enthousiasme verder gaat! Heel veel succes daarmee!

André Ros, voorzitter PAN

Citromobile 2019: een fantastische editie!

Het zou de 25e editie worden van de Citromobile: het Nederlandse Citroën-evenement dat inmiddels is uitgegroeid tot een serieuze beurs met zo'n 9000 bezoekers uit vele landen, 170 standhouders en stands van de vele



Citroëncclubs die ons land rijk is. De Panhard Automobiellclub Nederland is al vanaf de eerste edities in de Utrechtse Veemarkthallen ook aanwezig op de Citromobile waarbij met name de stand van 2013 — een prachtig geësceneerde Franse garage mét terras en vrijwel alle na-oorlogse modellen — in herinnering blijft.

Wat doe je na zoveel edities? Het is duidelijk dat de Citroën-liefhebbers vrijwel allemaal sympathiek staan tegenover ons merk: het is onze beste doelgroep voor nieuwe leden! Dat bleek dit jaar nog meer dan in voorgaande jaren: het was extreem druk op de PAN-stand. Veel gesprekken over de bijzondere modellen die we hadden neergezet, uitleg over de bijzonder techniek en de



geschiedenis van Panhard zonder en mét de bemoeienis van Citroën. Welke modellen stonden dit jaar op de PAN-stand? Een heuse 'barn find' uit de omgeving Heemskerk in de vorm van een X-Break (met zijruiten!) en de nét verworven '59-er W2 'Camionette Bachée' van Peter Drijver. Het thema werd daarmee 'Panhard Utilitaires' en dat trok veel belangstelling. De 'Utilitaires' van Panhard waren een bedroevend commercieel succes — er zijn



er relatief weinig van gemaakt — en ze lagen vaak als eerste op de sloop.

Naast de bijzondere Panhardmodellen op de stand dit jaar, hadden we een achterdeur van een Z1 neergezet met de vraag of bezoekers het gewicht konden raden: antwoorden liepen uiteen van 800 gram tot 12kg.

Echter, het juiste antwoord was 3800 gram (zonder ruiten en beslag) en mensen die geïnteresseerd waren mochten ZELF RIJDEN in de Z16 van Hans von Meijenfeldt! Dat bleek een doorslaand succes. Zowel Hans als ondergetekende hebben rond tien ritten per dag gemaakt met vaak drie en soms vier extra passagiers in de Z16. Het is tenslotte een 6-persoons auto... Ondanks dat vele 'meerrijders' soms tientallen jaren ervaring hadden met Citroën-modellen, had vrijwel nog nooit iemand in een Panhard gereden. Iedereen was enthousiast en we hebben écht het gevoel dat er potentiële nieuwe Panhardisten gecreëerd zijn of in ieder geval nieuwe 'Panhard-evangelisten'. Zeer bedankt Hans von Meijenfeldt voor het ter beschikking stellen van de mooie Z16 en de tijd en moeite gedurende twee Citromobile-dagen. Ook dank aan Peter Breed voor het ter beschikking stellen en het vervoeren van de X-Break 'dans son jus'. Veel dank aan ideeën-man Peter Drijver voor het afstaan van de W2 en (bijna) twee volle dagen op de stand. Dank aan Joost van Noorden, Pascal van Wieringen, Rob van Boom en Erik de Jonge voor het 'bemensen' van de stand op zaterdag of zondag. Let op mijn woorden: we gaan (dit jaar en op termijn) nieuwe PAN-leden oogsten na deze geslaagde editie van Citromobile.

Tekst: André Ros



Op bezoek bij: Dhr Heemskerk

Deze keer een afspraak met Eric Heemskerk. Een nieuw en tevens oud-clublid. Hoe dat zit?



Zaterdag 11 mei heb ik een afspraak met Eric in zijn woonplaats Delft. De rit ernaartoe is vanaf mijn woonplaats Zoetermeer een relatief korte, desondanks kom ik in de file en iets verlaat in Delft aan. De straat waar hij woont is min of meer autovrij, dus parkeer ik even verderop en loop de straat in. In de verte zie ik een oude VW-bus, daar zou het wel eens kunnen zijn. En dat klopt. Eric komt mij vanuit zijn tuin tegemoet en stelt zijn vrouw Betty voor. Samen hebben ze een zoon en een dochter, 16 en 14 jaar. Eric is 52 en heeft een managementfunctie in de IT en ook zijn vrouw is werkzaam in deze branche.

Achter in de tuin is een garage en in de openstaande deur zie ik een motorblok op werkbank liggen. Het blijkt een compleet nieuw luchtgekoeld blok voor de VW-bus te zijn. Ik vraag hoe hij daar aan gekomen is en Eric vertelt dat er bij VW een grote diversiteit aan internet-sites bestaat waar je gewoon de prijzen kunt vergelijken. Alles is te bestellen en dat is – ondanks een goed gevuld clubmagazijn – bij ons (Panhard) dus wel anders. Maar Eric ervaart het clubgevoel bij ons wel als anders, meer gezelligheid en directer. Eenmaal in de woonkamer nemen we met koffie plaats aan de grote tafel en vraag ik

Storm op vakantie in Frankrijk en zag hij een PL17 Tigre uit 1960 te koop. Na enig dubben deze gekocht en rijdend terug naar Nederland. De bedoeling was om deze PL gewoon als dagelijkse auto in te zetten. Toen is Eric ook lid van de club geworden. De PL trok de aandacht van een andere student – Frank Keuls. Woonachtig in dezelfde buurt.

Jaqueline maakte in die tijd ook deel uit van de redactie van de Koerier en zo is in een van de Koeriers uit die tijd al een stukje over Eric en zijn auto opgenomen. Na verloop van tijd liep de motor van de 17 vast en was er niet direct tijd om herstel uit te voeren.

De 17 moest worden gestald en verhuisde zo enkele keren van adres.

Omdat de 17 ook cosmetisch niet meer in goede staat was, bood zijn zwager aan de auto te restaureren. Helaas kwam dit niet goed van de grond. Vervolgens stond de auto inmiddels 20 jaar bij Eric's schoonmoeder, maar toen dat huis verkocht werd, moest ook de PL weer verhuizen.

Dat werd het oosten van het land in Hasselt nabij Zwolle. Een kennis van Eric heeft zich daar met opknappwerkzaamheden over de auto ontfemd.

hoe en waarom Panhard. Eric heeft altijd al een voorliefde gehad voor oude(re) auto's. Zijn eerste was een NSU 1000, maar zijn tweede was al een PL17. In zijn studententijd in de jaren 80 was Eric met toenmalige vriendin Jaqueline

We maken een sprongetje naar 2016. Eric is op de ICCCR en ontmoet Peter Drijver.

Dit is het moment dat Eric opnieuw lid van de club is geworden. Het filmpje vorig jaar gemaakt op de RIP in Utrecht met de drone vliegend boven de Panhards, is van zijn hand.

Eric krijgt nu ook weer de Koerier op de mat en ziet een advertentie van een 24 BT uit 1967.

Deze koopt hij met de bedoeling te gaan rijden; echter heeft de motor in deze 24 al ruim 25 jaar niet gedraaid. Ook bleek er onder de achterbank flink wat roest te zijn en zo verhuisde ook de 24 naar Hasselt. Daar zijn diverse laswerkzaamheden gedaan en is het de bedoeling dat de 24 binnenkort de weg op gaat. Zodra dat het geval is, worden de werkzaamheden aan de 17 hervat.



Volgens Eric zou de 24 nog dit jaar moeten kunnen rijden. En zijn ook hier de plannen om er gewoon een dagelijkse rij-auto van te maken.

Maar, zegt Eric, eerst moet die motor op de werkbank in de VW-bus. Ze willen ermee op vakantie.

Je merkt aan alles dat hij een echte liefhebber is.

Eric: succes met beide Panhards, hopelijk binnenkort te zien op een van de clubritten!

Ruud Kreil, 14 mei 2019

Onze Belgische vriend Hans Landsuser blijft ons aardige mms-jes sturen met Panhardverhalen uit de familiegeschiedenis.

Hallo Panhard vrienden..... in het kader van "vijftig jaar terug" toon ik u deze mooie foto uit de foto album van "meme panhard". De foto is van 1968, en u ziet mijn tante Hedwige en haar verloofde Freddy. De foto is aan het ouderlijk huis van meme panhard...en ze



hadden de Panhard pas een nieuwe kleur gegeven...rood met een zwarte dak... Nu vijftig jaar later aan de woning van meme panhard...en met mijn tante Hedwige en nonkel Freddy aan mijn PL 17..... Heel vele groetjes aan alle Panhard vrienden.

Hans



WAARDEN MET NORMEN

We schrijven zondag 14 april 2019, en de deelnemers aan de Panhard Voorjaarsrit zijn uitgenodigd om op het vroege uur 10.00 te verschijnen in uitspanning De Krom te Oud Alblas. In de verre omtrek is dit de enige gelegenheid waar je al vanaf 9 uur koffie kunt krijgen, ook op zondag. Voor de rest van de Alblasser Waard ligt dat, vooral op zondag, wat moeilijk. Zelfs de horeca in Kinderdijk, toch een internationaal befaamd oord, komt niet voor 11 uur in de scharnieren. En zeker niet op zondag!! Normen zijn normen.



Kinderdijk

gereden, en hebben zodoende de eerste twee vragen die bij de rit horen al gemist. Daar komen ze achter als ter plekke het tweede en



euvel te verhelpen. De rest tracht via dorpen langs de Alblas en de



Zouwe

geprobeerd), edoch een verstopte sproeier. In Schoonhoven bestaat de gelegenheid om na de uitstekende lunch nog het zilvermuseum te bezoeken, waar ruim gebruik van



Naar de pont

De organisatie, Ries en Henk, heeft de rit al eerder laten beginnen, vlak voor Alblasserdam, vanwaar de deelnemers met een route-aanwijzing, bestaande uit foto's, langs de Molens van Kinderdijk en door de polder naar de koffie met

gebak in Oud Alblas zijn geleid. Enkele ritgangers, die de weg wel dachten te kennen, zijn rechtstreeks naar De Krom

gerekend, ook weer met foto's. Om 11 uur start de rit, althans voor de meesten. De nieuwe aanwinst van Peter en Mieke, een F65, weigert hardnekkig te starten, zodat er een kleine sleutelploeg achterblijft om te proberen het



Oud Alblas

Graafstroom, door de polder en natuurgebied Zouwe, over de Lekdijk en door

Nieuwpoort, waar nog steeds die slag in 1600 niet plaatsvond, de pont over de Lek naar Schoonhoven te bereiken. De aanwijzingen zijn kennelijk dermate duidelijk dat iedereen op tijd aan de lunch in restaurant Rivero te Schoonhoven zit. Ook onze achterblijvers komen nog min of meer op tijd. Het was duidelijk een probleem met de brandstofvoorziening, maar geen benzinepomp (drie verschillende geprobeerd), ook geen verstopte leiding (het ruitensproeierreservoir als alternatieve benzinetank

geprobeerd), edoch een verstopte sproeier. In Schoonhoven bestaat de gelegenheid om na de uitstekende lunch nog het zilvermuseum te bezoeken, waar ruim gebruik van wordt gemaakt, waarna het derde deel van de route door de Krimpener Waard, langs de Vlist en via het boerenkaasdorp Stolwijk, over tiendwegen en het pittoreske Berkenwoude, door laaggelegen waterrijk land en uiteindelijk over de IJsseldijk naar Haastrecht gaat waar de eindstreep is getrokken. De foto's waren alweer veel te duidelijk, want



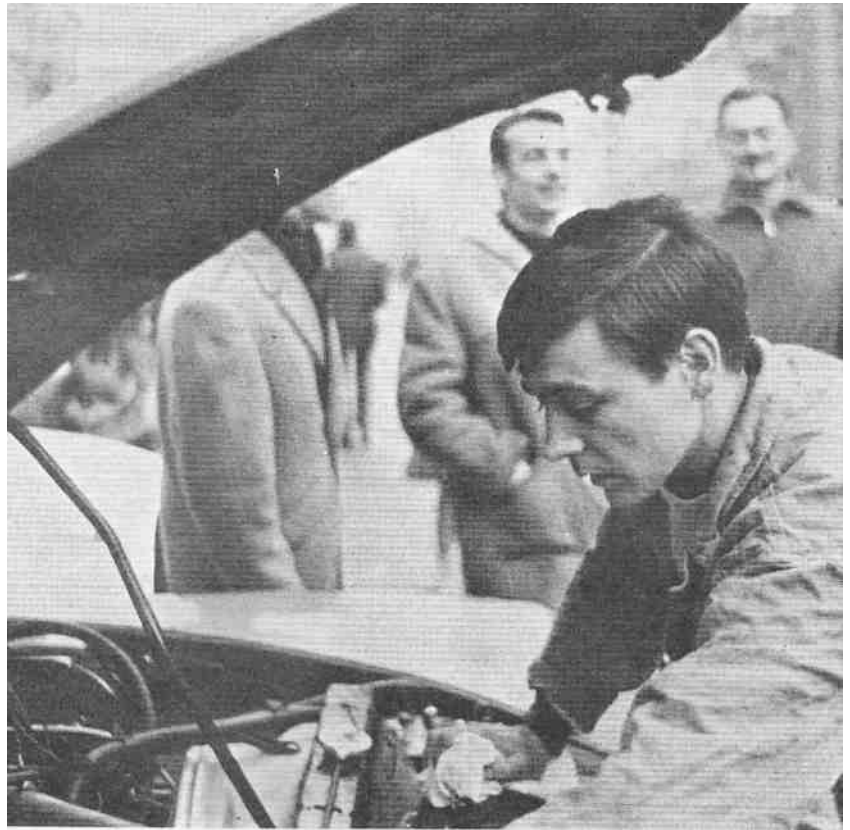
Berkenwoude

Vervolg op pagina 16

Alain Leprince, mecaniciens in de competitie

Een van de leukste mensen die ik op Citroracing ben tegengekomen is Alain Leprince. Hij was een van de wondermecaniciens in het megasuccesvolle rallyseizoen van Jean-Claude Ogier in de Panhard 24CT, 1965-1966. Altijd enthousiast en grappig, vroeg hij me of ik soms met ZIJN 24CT aan het racen was, omdat die er precies hetzelfde uitzag: wit en met beschadigingen op precies dezelfde plekken. Voor Panhard Magazine, het blad van de Franse DCPL, deed Yves Derrien een interview met hem. Opnieuw een inkijkje achter de schermen met mooie anekdotes over de laatste jaren van ons geliefde merk!

Na drie jaar studie aan de Gambetta-opleiding in Parijs slaagt hij voor het mecaniciens-diploma en gaat als 18-jarige op zoek naar werk. Via een kennis komt hij terecht bij de afdeling *Service de Retouche* van Panhard, belast met het herstellen van fouten aan nieuwe auto's die van de band komen. Die bestaat uit twee plaatwerkers en vier mecaniciens. Na een testronde om het vliegveld van Villacoublay moeten vaak motoren of versnellingsbakken worden vervangen, maar soms is het alleen een kras of een deukje, of het vastzetten van een bank. Met meer dan 20 stel mogelijkheden gaat de versnellingsbak vaak zingen, fluiten of knorren. Kapotte schokbrekers, afstellen carburateurs, scheve sturen. De werkplaats is op de eerste verdieping van Porte d'Ivry.



Toen kwam Citroën

Na enkele jaren moet Alain onder de wapenen, wordt gemobiliseerd in Algerije. In 1964 meldt hij zich weer bij de fabriek. Daar is inmiddels alles anders, Citroën krijgt steeds meer te zeggen bij alle belangrijke besluiten. Zijn plaats bij de *Service de Retouche* is er niet meer. Hij komt terecht bij de afdeling *Après-vente*, en daar blijft hij een tijdje.

Alain moet nog lachen als hij zich de teleurstelling van CD-eigenaren herinnert: de waterdichtheid in de regen gaf problemen, op een dag komt er een klant met 10 cm water in de auto die hij er niet uit kan krijgen; hij heeft zijn laarzen aan om te kunnen rijden met droge voeten. Bij een andere CD is de waterdichtheid weer tètè goed: bij het dichtslaan van het portier vliegt de achterraut er uit! Als die weer is terug gezet geven we het advies de deur zachtjes dicht te slaan, er is geen andere oplossing.

Maar het werk neemt af, Citroën neemt het steeds meer over en de arbeiders vervelen zich, want steeds opnieuw de gereedschappen opruimen en de vloer vegen is niet erg motiverend. Ze zijn bang voor hun baan, al spreekt niemand over ontslag. Na 3 weken hoort Alain dat Citroën een ruimte in het gebouw gaat innemen waar mecaniciens nodig zijn. Zo komt hij terecht bij de *Service Competition* van Citroën, die onder leiding van René Cotton steeds meer vorm krijgt. Uit Nanterre installeert die zich in de Rue du Chateau des Rentiers, vlakbij de Dienst Onderdelen van Panhard.

“De sfeer is overigens niet bijster gezellig want de mecaniciens van Citroën spelen de baas, zijn weinig communicatief en behandelen ons als loopjongens.” Nu blijkt dat René Cotton vroeger Panhard heeft gereden, en dat er van de nieuwe DS 21 nog te weinig



Omdat er tijd over is, voor je op het juiste moment de tijdcontrole passeert, zien we hier Alain beginnen met het vervangen van de remblokken op de DS van JC Ogier, die rijdt terwijl hij onder de open motorkap doorkijkt, of door de zijruit. Ondanks de hitte van de zwaar beproefde remmen. Dat is het leven van de wedstrijd-mecaniciens!

exemplaren gebouwd zijn om in Groep 1 te kunnen rijden. De DS 19 niet meer wordt ingezet. René Cotton stelt dus voor om de Panhard 24 CT te laten rijden in bepaalde rallyes waar ze tot haar recht kan komen en de klasse tot 850 cc winnen. De cilinderinhoud is immers van 851 naar 848 cc teruggebracht. Dat verandert meteen de hele sfeer op de werkvloer; nu zijn de rollen omgedraaid, want de technische kennis ligt nu helemaal bij de Panhard-mensen!



Jean-Claude Ogier en Lucette Pointet in het Criterium des Cévennes, 1965

Twijfels

Maar Alain herinnert zich zijn tijd bij *Après-vente* en twijfelt of de 24CT wel bestand is tegen de beproevingen van de competitie, hij denkt aan al die klanten die zijn teruggekomen met een gat in de zuiger door valse lucht... Maar tegen zijn verwachting zit hij helemaal fout! De Panhards hebben het voortreffelijk gedaan. "Jean-Claude Ogier brak eens een koppelingskabel die ik moest vervangen in de kou van de Routes du Nord, maar eigenlijk debrayeeert hij heel weinig. Hij voelt het goede moment om hem in de versnelling te duwen! Pierre Lelong, dat is de rustigste van de rijders, hij viel uit in de Tour de Corse omdat de voering van de koppelingsplaat losliet. Hij is Panhard-dealer in Compiègne. Lelong onderscheidt zich vooral in de Mobil Economy Run, waar het prepareren van de auto's voornamelijk bestaat uit het verfijnen van de geometrie van de voortrein en het goed smeren van de lagers met Wynn's, en natuurlijk het uiterst

zorgvuldig ophangen en afstellen van motor en bak." De Tour de Corse wordt de eerste grote rallye voor Alain, die een maand van huis is om de 4 ingeschreven wagens te volgen; misschien ongebruikelijk voor een pasgetrouwde, maar hij heeft de intuïtie dat het wel eens een fascinerend avontuur kan worden.

Remblokken vervangen in 4 minuten!

De equipe Jean Claude Ogier-Lucette Pointet arriveert als 11^e algemeen aan de finish en 1e in de klasse tot 850 cc, de Renault 8 Gordini's bezetten de eerste plaatsen. Alain vertelt dat voor het wisselen van banden in die tijd de band van de velg wordt gehaald, wat de rugpijn verklaart waar hij nog altijd last van heeft. Dat doe je als iedere seconde telt. Remblokken wisselen in 4 minuten met gloeiend hete remschijven zou hem vooraf onmogelijk hebben geleken, maar betoverd door de sfeer, de wil om te winnen, het enthousiasme in het team, waar iedereen duikt op de auto die aankomt en die zo snel mogelijk weer moet vertrekken... hij beseft dat het grotendeels afhangt van een goed samenspel met de ander. Bij de eerste stop van Jean-Claude Ogier bij het servicepunt is hij 9 minuten te vroeg. Alain vergeet zijn schrik en duikt tussen de voorwielen en 6 minuten later rijdt de 24CT weg met nieuwe remblokken!

Vol..... met adrenaline

René Cotton spreekt zijn waardering en vertrouwen uit. Na deze eerste ervaring is Alain overtuigd: hij wil niets liever in de wereld dan deze werkplek! In het volgende evenement, het Criterium des Cévennes, is maar één Panhard: die van Ogier en zijn twee mecaniciens: Alain en zijn teammaat Parot met wie hij veel zal samenwerken. Wielen verwisselen, voltanken, opdrachten uitvoeren zonder dat die zijn gegeven, het is de adrenaline van die enkele momenten tussen de aankomst en het vertrek van de auto. Veel tijd om voor te bereiden is er niet, want snel moet het gereedschap worden opgeborgen en



gaan ze in de Break op weg. Ze hebben een half uur om het volgende servicepunt te halen, 25 km verder. De mecano's moeten ook een beetje coureur zijn, van tijd tot tijd! De ondersteuning van de competitie van die tijd is, zelfs bij een groot concern als Citroën, van een geheel andere orde dan tegenwoordig. Het past niet in een uitgekende commerciële strategie en de budgetten zijn heel beperkt. Vaak loopt René Cotton bij de Directie binnen voor ondersteuning. De mecaniciens hebben gelukkig veel kennis van zaken waardoor ze vaak onderdelen van andere auto's kunnen aanpassen om op de wagens te gebruiken. De werktijden zijn zeer flexibel en tijdens de wedstrijd telt alleen het werk! De Citroën-directie heeft geen idee van de inspanningen en opofferingen die zijn gedaan, en zoveel factoren zijn niet te voorzien. Hoe dan ook, het werk is een passie.

Aan de Panhards 24CT voor de rallyes wordt maar weinig veranderd: extra bladveren voor meer wagenhoogte en een stuggere vering, zorgvuldig gemonteerde motoren met extra spanning op de torsiestaven om tot 6400 toeren te kunnen gaan, een regelbare elektrische benzinepomp en wat extra lampen, dat is het wel.

Loon van de fabrieksarbeiders in een PL17

Alain herinnert zich ook Paul Panhard die, met zijn hoed, op de parking naar zijn zwarte PL17 Relmax liep te zoeken, iedereen groetend die hij tegenkwam, waarna hij een directielid begeleidde naar de Bank in een zwarte PL17 met stevige kluizen achterin geschroefd. Het was een van de 2 auto's van de Dienst Financiën om het loon van de arbeiders op te halen bij de bank, dat immers in contanten in loonzakjes werd uitbetaald. Een van de twee auto's fungeerde als lokeend en de andere vervoerde het geld, maar welke dat was weten we nog altijd niet!



Alain in gesprek met Joost van Noorden, Citroracing 2013



Weerzien Ogier (achter leunend op zijn 24CT) en Leprince (op de rug) bij Citroracing 2015.

Van Citroën naar Renault

Zijn carrière bij de service Competition van Citroën kent nog veel meer herinneringen: hij ondersteunde de grote rallyrijders eerst in DS, later SM, en hij vergezelde André Costa, redacteur van l'Auto-Journal bij zijn oversteek door Afrika tot aan het Tjaadmeer in een SM. Maar in 1979, na een geschil met de Citroën directie, gaat hij naar Renault waar hij onder meer de R5 Turbo gaat tunen.

We danken Alain Leprince voor het met ons delen van zijn herinneringen aan deze Panhard-periode aan het einde van haar civiele productie. Zijn herinneringen zijn een aanvulling op die van Jean-Claude Ogier. Zo krijgen we een steeds completer beeld van Panhard in de eerste helft van de jaren zestig.

Vertaling JM



Nog een Landsusertje. Dat hij maar veel navolging moge vinden

Hallo Panhard vrienden

Ongeveer 6 jaar geleden heb ik dat fotootje mee gebracht van de Brugse rommelmarkt.

Verder weet ik er niets over; de persoon aan wie ik het gekocht hebt wist er ook niets over.

Ik denk dat het een pl.communicantje is maar ben er niet zeker over.

De auto is wel een mooie Panhard...en zou dat in de jaren 20 zijn??...en zou dat genomen zijn hier in België?? aan de nummerplaat gezien??

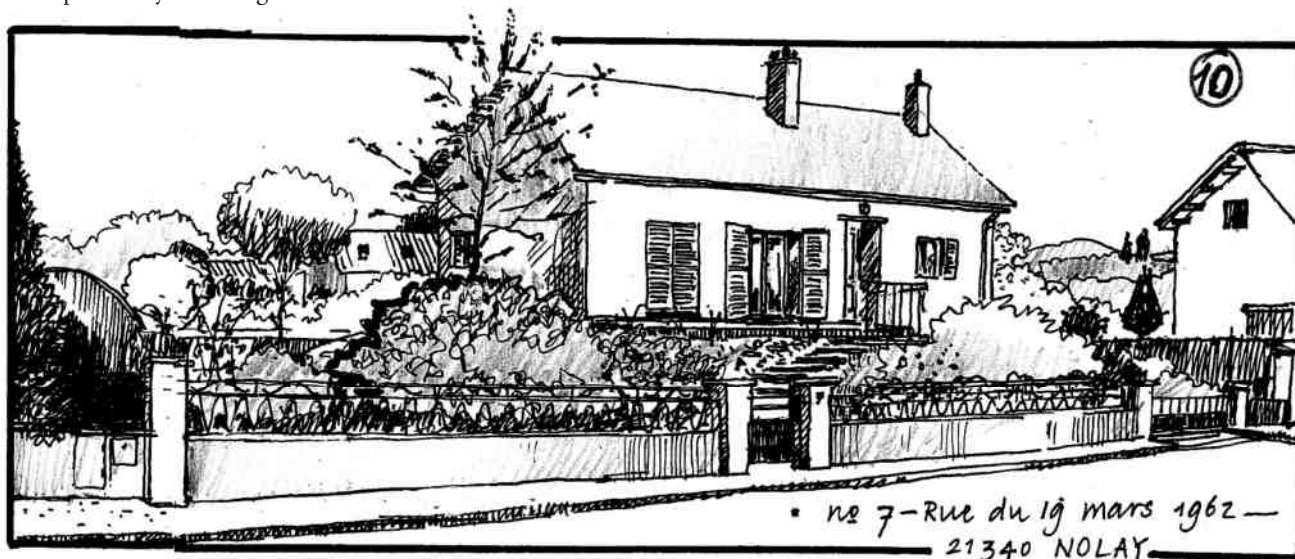
Iemand onder de leden weet er misschien meer over.

Vele groetjes

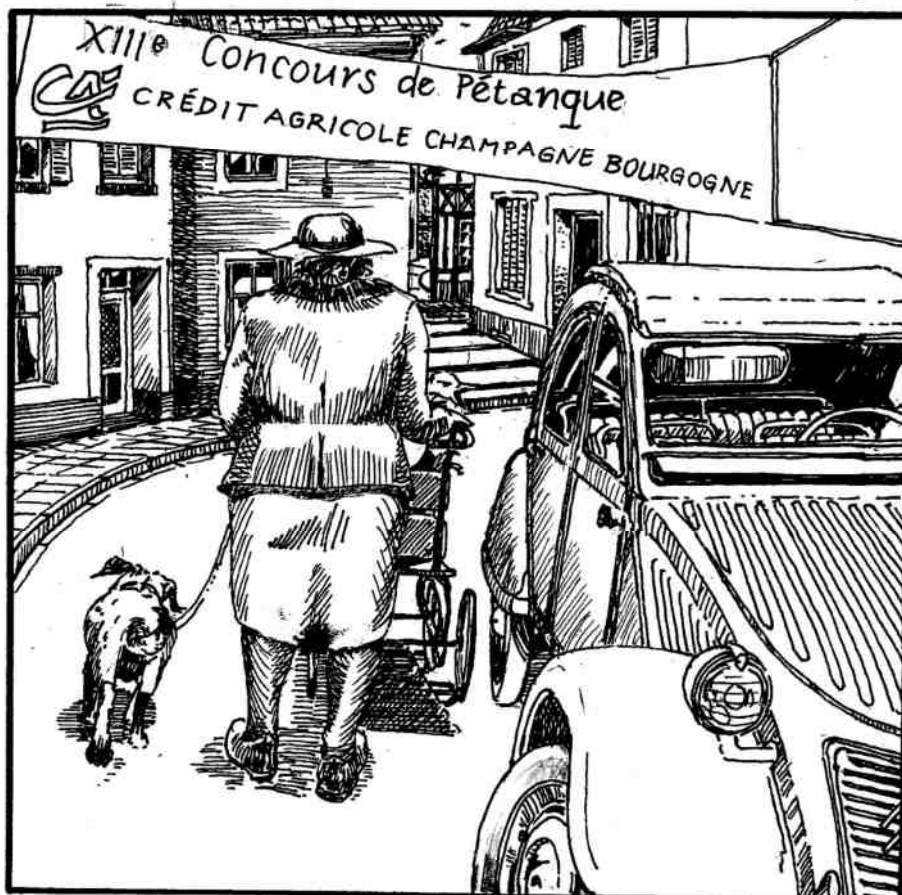
Hans.

Le Marché des Fleurs

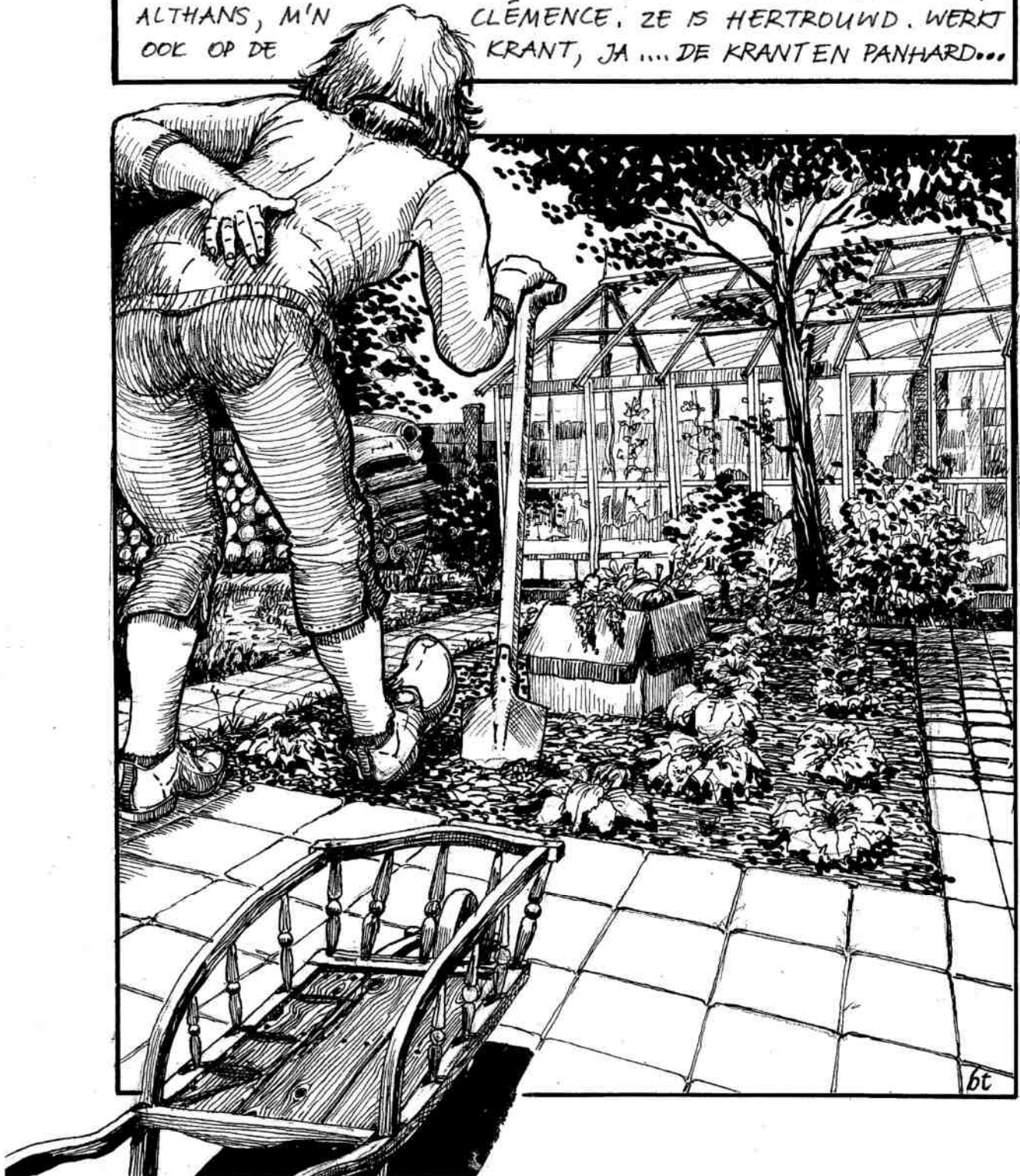
een strip van Boyo Teulings



O, IK KREEG WERK BIJ EEN KRANT. EERST INTERNE POSTBODE, ADMINISTRATION, TOEN WAT VERSLAGGEVING VAN DOOIE KOEIEN, GELEIDELYK HOGEROP, BETROUWD MET EEN COLLEGA, UITEINDELYK EEN DOCHTER. MAAR IK BEN RECENTELYK VERHUISD NAAR NOLAY, VEEL MAKKELYKER. EN RUSTIGER. BIJ DE VERHUIZING VOND M'N KLEIN-ZOON BERNARD EEN KOKER IN EEN KLOK. EN DAAR ZAT EEN HALVE KAART IN VAN EÉN OF ANDERE VROEGERE EIGENAAR OF ZOiets...



DE BOERDERY WAAR IK OP WOONDE WAS HÉÉRLYK, MAAR IK (11)
 WERD ER LANGZAMERHAND TE OUD VOOR. ÁLTYD DAT WERK IN DE
 TUIN, EN WONEN IN EEN DORP IS MOOI, MAAR ERG BEPERKT EN
 AFGELEGEN. VOOR ELK WISSEWASJE MET DE AUTO NAAR NOLAY
 EN NAAR IETS MOOIS GAAN IS ER OOK NIET BY.
 IK HEB DE BOEL OVERGEDAAN AAN M'N DOCHTER EN D'R MAN, DIE
 EEN ATELIER HAD IN DE SCHUUR. ZE HEBBEN TWEE KINDEREN,
 ALTHANS, M'N CLÉMENCE. ZE IS HERTROUWD. WERKT
 OOK OP DE KRANT, JA DE KRANTEN PANHARD...



Bijna vijf en zestig jaar Panhard UP 13-89

Afdeling I

We schrijven voorjaar 1956.

Vader (hierna te noemen: 'Vader') meent dat hij aan een nieuwe auto toe is, de oude Ford Consul (Zuid-Hollands kenteken HX 9119) vertoont gebreken. "Zoon" (Jaap Visser, dan net 18 - hierna te noemen 'Zoon'), "haal je verzameling autofolders eens te voorschijn, kijken wat er tegenwoordig zoal te koop is.

Kleinere middenklasse, Europees. Engelse Ford, Franse Ford, Duitse Ford, Vauxhall, Morris, DKW, Austin, Opel Olympia, Renault, Simca, Citroën 11, Peugeot, Volkswagen, Skoda, Fiat, Lancia

Je zegt Panhard?

"Dat is wel een héél apart geval zeg. Helemaal aluminium! Licht van gewicht! Snel, wel 135 km! Vier versnellingen! Luchtgekoeld! Vijf, ja zes personen! Zelfdragend koetswerk! Voorwielaandrijving!

"Zoon, daar wil ik meer van weten! Maak eens contact met de importeur van die vreemde automobiël!

Zoon gaat op pad en stalt z'n fiets voor de winkel van de firma Eggelmeijer in Rotterdam, importeur-dealer van enkele buitenlandse merken.

Mijn vader heeft belangstelling voor uw Panhard...

"...Panhard? Die doen we niet meer, is vrijwel uitgestorven... Goede middag.



'Vader' bij z'n nieuwe auto, ca. 1957

"Maar wacht eens even, ik weet een collega, die er nog één heeft... De collega in Maastricht. Zal ik 'm bellen? Wat is uw adres?

Een afspraak met de firma Lamberts en Custers, Heerlerdwarstraat 35-39 in Maastricht wordt gemaakt. Enkele dagen later rijdt in woonplaats Overschie de zachtglanzende metallique brons-grijze schoonheid voor. Modieuze banden-met-witte-zijvlakken.

Het Algemeen Dagblad in 1954 in de rubriek 'Het A.D. test uw auto, nr. 11: "een auto met toekomst!", gezegd van J.B.Th.Hugenholtz ("Onze" Hugenholtz uit Den Dolder?). Er volgt een proefrit. Onderhandelingen over inruil van de Britse Ford (3 versnellingen). Een overeenkomst wordt gesloten. De aluminium Dyna Panhard ter waarde van f 7600,- verwisselt met inruil voor de scherpe prijs van f 4000,- van eigenaar. Trotse vader (en Zoon); "Moeje's kijken wat ik heb verworven! Een juweeltje!

Dan begint de historie.

Best wat mooie kilometers, paar reizen. Zuid-Frankrijk zelfs.

Toch, al vrij gauw, dat schakelen, die versnellingsbak, dat gaat niet lekker. En nog zo wat: toch maar terug naar de dealer.

Dealer? Die zou het euvel wel willen herstellen, maar... die heeft geen onderdelen...

Veelvuldige briefwisseling; naar de dealer, naar Brussel (firma Heptinne, Avenue Dupetiau 102), naar Panhard in Parijs, 9 Avenue d'Ivry, en zo voort.

Helaas... Panhard Parijs reageert: nous nous excusons, maar die wagen is vijftien maanden geleden afgeleverd aan Brussel. Is de Panhard Dyna Z 1 1956 dan wel nieuw? Importeur Eggelmeijer antwoordt: wij hebben u een nieuwe auto geleverd.

Later zien we de boeken van Bernard Vermeyle en kunnen aan de door hem geregistreerde en gedateerde chassisnummers afleiden dat de gewraakte Dyna Panhard zeer waarschijnlijk medio 1955 van de band gerold is. Niet duidelijk wordt of de wagen al dan niet in België geassembleerd is. Wel de Belgische achterlichtjes: van de Dyna X86, horizontaal geplaatst. Later, in november van het aankoopjaar 1956, krijgt Vader een aanschrijving van een curator: Er staat van u een onbetaalde rekening á f. 16,05 bij de firma Eggelmeijer. U gelieve die per omgaand te betalen, wegens faillissement van de genoemde firma. We beginnen nu te begrijpen waarom de importeur geen onderdelen had.



ca. 1957/58, de eerste winter in de open lucht

Wat nu te doen? Een nieuwe auto gekocht en dan geen enkele service?

Vermoedelijk 1 januari 1957 neemt Citroën het dealerschap van Panhard over. Tenminste: op 7 februari 1957 neemt een inspecteur van Citroën Amsterdam op eigen initiatief contact op met Vader: "u hebt zich een Panhard Z1 aangeschaft (één van de laatste?) wij zien dat u er nogal wat problemen mee heeft. Kunnen we wat voor u betekenen? Vader, intussen ten einde raad, is zielsblij met dit coulante initiatief van Citroën!

Een lang verhaal kort: Citroën strijkt de hand over het hart: een nieuwe versnellingsbak wordt ingebouwd...Waarmee de versnellingsbak-perikelen zeker nog niet tot het verleden behoren, maar men laat het er niet bij zitten; ten leste wordt de kwestie opgelost.

Rotterdams Citroëndealer Den Ouden neemt de auto uiteindelijk onder z'n hoede. Regelmatig onderhoud daar, o.a. van de 20 smeerpunten elke 1500 km.

Afdeling II

Contact met Den Ouden brengt een andere - toch ook opmerkelijke - creatie onder de aandacht: de Citroën DS19. Een kleine drie jaar later heeft Vader een financieel voordeeltje: in 1959 wordt de UP 13-89 ingeruild voor de AG 89-09, een Citroën DS19.

Kon er nét uit, maar wel zonder stuurbevoegdheid. Dag Dyna. Dág raspaardje. Einde verhaal. Zou je zeggen.

Helaas komt Vader enkele maanden later de overlijden. De DS19 wordt terug ingeleverd aan de dealer.

Afdeling III

Zoon is later muziekstudent.

Voor een studie uitvoerend musicus moet men instrumentale techniekstudie doen en voorbereidend oefenen voor publiek optreden. Zoon oefent met collegastudent samen voor een optreden. Na enige tijd kondigt Klaas, de collega, aan: "om 5 uur moet ik gaan, word ik van hier, het Rotterdams Conservatorium, door m'n vader opgehaald met de auto.

Oké.

Gezamenlijk stappen Zoon en Klaas de deur uit. Klaas stapt bij de wachtende vader in de auto. Auto? Dat is niet zómaar een auto, dat is ... DE Panhard UP 13-89 !

Alle reden om dit verhaal ongeloofwaardig te vinden. Of niet ter zake. Lees dus verder.

Zoon maakt contact met de vader van de studiegenoot. "Is de auto soms te koop?"

"Absoluut niet, zó'n zeldzaam, zelden voorkomend ontwerp, met zeer specifieke technische kwaliteiten voor een doe-het-zelf-ingenieur, o nee."

Uit de wederzijdse belangstelling komt een langdurig contact voort met de studiegenoot Klaas en diens vader-ingenieur-Panhardfan. Zoon ontdekt wél dat de moeder van Klaas wat minder enthousiast is. De auto laat het nog wel eens afweten; dan duikt de vader onder de motorkap en slaat aan het repareren. Lukt meestal, maar de vader komt dan wel met vuile handen en tijdverlies aan op de receptie. Een situatie die voor Zoon enige hoop geeft. De vader gaat tamelijk ver: de moeder wenst nu wel eens een andere auto, namelijk een rode. Voor de vader geen nood: hij neemt kwast en spuit ter hand en na zekere tijd is de zachtglanzende metallieke bronsgrijze auto herschapen in een tomaatrode verschijning.

Op deze manier weet de vader-ingenieur circa negen jaar de Panhard in de hand te houden.

Afdeling IV

Intussen zijn we in 1971-'72; Zoon heeft een baan als muziekleraar, een lieve vrouw en een antiek huis (grachtenpandje in Delft).

Dan eens, onverwacht, de telefoon. De moeder van Klaas, de echtgenote van de ingenieur-Panhardfan. "Jaap, je mag de Panhard nú kopen! Waarom nú? Waarom de moeder aan de telefoon? "Ja, hij is total loss!" "Wat is er gebeurd? Wat hebben jullie gedaan?"

"Wel, de motor had het begeven, we liepen de auto samen (ouders, 70+) dwars over de provinciale weg langs Poortugaal te duwen en plotseling kwam er iemand van opzij binnen rijden. En nu mag je 'm kopen. Voor f 200,-."

Afspraak gemaakt. Sleptouw mee; Panhard aan 't achterbumpertje van de 2CV geknoopt, de lieve vrouw aan 't stuur van de eend, Zoon in de Panhard. Mee naar Delft. Veel schade aan de zijkant. Maar hij rijdt nog.

Afdeling V

Het antieke grachtenpandje is intussen een groot onderhoudsproject geworden; geen tijd voor de Panhard. Bij een tuinder in Den Hoorn gestald.

Intussen, op vakantie in Frankrijk, een hybride Dyna (geroest staal) tussen de brandnetels gevonden, overgangsmiddel: staal-met-aluminium portieren. Gekocht, uitgebouwd, achter in de eend. Naar Delft.

Total loss is een relatief begrip - de auto wordt uitgedeukt, gericht en gaat naar de spui; de zachtglanzende bronsgrijze kleur moet natuurlijk hersteld worden. Maar daarmee is de aanleiding tot de droeve botsing niet verholpen. Wel wat aan geklust, wat hand- en spandiensten door Van Eeden (sr?) uit Schipluiden.

Wat later: tripje naar de Zuiderburen; wandelingetje door de schone stad Mechelen (B). Leuke straatjes. Lopen tegen een garagebedrijfje aan. De dépannagewagen van het bedrijf blijkt een Dyna Panhard Z1. De firma Troch. In zo'n geval gaat het maken van contact vrij snel. Kan deze specialist iets betekenen voor de Delftse Dyna? Afspraak geregeld; de UP 13-89 wordt op een trailer naar Mechelen gebracht. We mogen geen haast hebben. Jaartje later is de wagen weer rijklaar.

Opnieuw gaat het raspaardje weer gewoon dienst doen.

Foldertje achter de ruitenwisser. "Meld u aan bij de SPPB, Société Panhard Pays Bas!" Meteen gedaan, natuurlijk. De Koerier; eerste bewaarde exemplaar maart 1972; gestencild blaadje, gevouwen folio, blauw gebubbeld omslagje, PL-logo er op; PL17-tekening in zwart.

Later, we treffen opnieuw een papiertje aan, onder de ruitenwisser. "Is deze Panhard te koop?" Een Belgisch adres, telefoon, naam. Zekere, dan onbekende, B. Vermeylen. Nee, auto is natuurlijk niet te koop.

Maar na zeven jaar gaat er verhuisd worden. De liefhebberij voor historie geldt echter niet alleen oude auto's, maar ook oude muziek en oude huizen. Dit keer een oude boerderij in Oene, Gelderland, later bekend van de m.k.z.-uitbraak; is in dat dorp nog steeds niet vergeten. Dus een object, die boerderij, met veel restauratie en verbouwen. Meerdere jaren lang.

Afdeling VI



**Panhardkalender april 2018: Deurne, 1984; Jaap Visser ruimt op. Clubonderdelen!!
Vlnr Joannes Collette. Frans Span t. Nico Boers. Wim Boers**

houwen - lees: een macht aan verzamelde Panhard-onderdelen - nu naar Deurne in Noord-Brabant. Dyna doet intussen prima dienst als directiewagen. Maar bij wéér opnieuw verhuizen, nu na betrekkelijk korte tijd, wordt de onderdelenverzameling Zoon wat te veel, en gaat veel van de verzameling naar "de Club" (zie foto Panhardkalender 2018, april). Die verhuizing speelt zich af in 1985. Wel betreft de bewuste verhuizing opnieuw een antieke (nu Noord-Hollandse) stolpboerderij. Met véél verbouw- en restauratiewerk. Dyna Z1 doet dienst! Komt zelfs in de krant.

September '88. Bijeenkomst van de Panhardclub. Zoon gaat van start, richting Rosmalen, het Autotron, samen met (klein)zoon Frank (13), om aan de trip deel te nemen. Vrolijk fluitend passeren we Amsterdam, Utrecht, naderen Den Bosch. Dan: stilte. Grote stilte. Alles valt uit. De motor zwijgt. We sturen nog nét de parkeerplaats van een tankstation op. Zetten de auto stil. Diagnose van de stilte is niet onmiddellijk voorhanden.

Een belangstellende motorrijder zwiert na z'n pitstop langs, stopt, stapt af. "Hier heb je nou zo'n aparte auto, een Panhard. En dat, terwijl ik juist op weg ben naar de club-bijeenkomst van dat merk!" "Komt goed uit, wij namelijk óók. Maar hier zit iets niet goed."

Een juist passerende Wegenwachter stopt, toont ook belangstelling, "Moeilijk moeilijk, deze wagen. De motorrijder geeft een idee: Als ik nu eens, in Rosmalen aangekomen, meld dat deze Panhard hier gestrand is? Goed idee! De Wegenwachter wenst ons succes, en hervat z'n dienstreis.

Tja, wachten. Op wat? Tijdje wachten. Dan: aan de overzijde van de autoweg toeteren, een passant gebaart: "Ik kom er aan!"

Na opnieuw wat wachten: de automobilist heeft een keerpunt gevonden en zet nu z'n CX of dergelijke vóór de UP 13-89. De wagen blijkt voorzien van een prachtige trailer. Komt iemand zomaar uit de lucht vallen met een oplossing! De grijze delinquent wordt bij z'n nekvel gepakt en op de trailer gerold. Luttele tijd later draait de combinatie het verzamelterrein van het Autotron op en wordt liefdevol ontvangen door de gebruikelijke groep deelnemers, met allerlei slag Panhards, inclusief het model 1897.

De motorrijder is er ook nog, echter tot op heden (2019) is de goede haler/brenger met zijn trailer volledig onbekend gebleven!

De voorjaarsrit gaat van start, zij het met achterlating van de boosdoener resp. het slachtoffer. Zoon én kleinzoon worden gastvrij uitgenodigd door het Panhard-icoon Thij Bruls, toen nog geen 30 jaar getrouwd, om de uitgestippelde tocht samen te maken, in de 24BT die hij dan al jaren, en vele jaren nadien berijdt, als zijn (enige? dagelijkse?) auto.

Na afloop van de toertocht was clublid Nijenhuis bereid om de Dyna aan een touwtje te nemen en hem, met bemanning, achter zijn NSU'tje, naar Noord-Holland te rijden. Nog steeds bedankt, trouwens!

De wagen verdwijnt naar een plekje achter in de garage. Voor een flink aantal jaren.

Voor dagelijks gebruik komt er een auto naast; een DS uit '71, een wagen die lange tijd mee kan en dat daadwerkelijk, tot op heden, ruim 30 jaar (+ 250.000 km) doet (dat vergt op zich wel het nodige onderhoud en de nodige restauratie).

Tot een goede kennis, circa 2014, uit het dorpscircuit van woonplaats Warder N.H. aan de deurbel hangt in gezelschap van een bargoenoot uit het plaatselijk café. "Jaap jij had toch die mooie Panhard? Heb ik lang niet meer gezien! Ik stel je voor aan een bargoenoot die liet weten juist in die Panhard gespecialiseerd te zijn: een zekere Peter Breed. Ja natuurlijk kennen we elkaar! Peter inspireert, we spreken af.

Onbegrijpelijk voor het degelijk product, maar de motor begeeft het opnieuw.

Te weinig tijd, te weinig specifieke kennis van zaken. Dus?

In die dagen brengt ons aller Kees de Waard Wagner uitkomst. Motor achter in de 2CV getild, naar Amsterdam. Daar drie trappen op gedragen, waar Kees in die tijd woont.

Revisie door Kees, opgehaald, weer eigenhandig in de auto ingebouwd, en weer een aantal jaartjes goede dienst.

Afdeling VII

Na opnieuw zeven jaar (schijnt de gemiddelde woonduur te zijn) gaat Zoon (inmiddels ook: vader) een nieuwe baan achterna en verhuist wederom met alle hebben en



krantenartikel Noordhollands Dagblad



September 2018



September 2018
Dyna + reserve

Welnu, Peter laadt na een afspraak de Dyna achterop zijn gigantische, zelfgebouwde dépannage-CX en ontfermt zich er over. Na een jaartje Heemskerk is het bedaalde raspaardje inmiddels opnieuw rijdbaar. Intussen is Zoon vader, als hiervoor al opgemerkt, ja Grootvader. Ruim 80+, (Klein-)zoon ruim 40+. Kleinzoon zal t.z.t. erfgenaam zijn en zich over het vervolg van de Panhard Dyna UP 13-89-geschiedenis ontfermen. **Jaap Visser, voorjaar 2019**

Vervolg van pagina 7



niemand rijdt fout. Terwijl dat op die heel erg smalle weggetjes toch tot vermakelijke taferelen had kunnen leiden. Tijdens de prijsuitreiking die op een gezellige nazit op het terras van De Witte Hof plaatsvindt blijkt dat Hans en Marriette de vragen het best beantwoord hebben, dat eeuwige winnaars Wim en Mija nu tweede zijn en dat Rob en Corrie niet voor niets zo lang binnen hebben zitten zweten op de moeilijke vragen, want ze worden derde. Het team DB (dagelijks bestuur) wordt

gediskwalificeerd. Ten eerste hebben ze een combi van twee auto's gemaakt, en ten tweede is een DB geen Panhard. Voorzitter André blijkt uiteindelijk in zijn afsluitende dankwoord traditioneel de flessen voor de organisatoren te zijn vergeten. Dit punt gaat naar de volgende praatavond. Aan het facultatieve afsluitende diner neemt uiteindelijk een behoorlijke delegatie deel die de dag nog even doorneemt, en er blijkt van geeft deze rit door een voor velen onbekend stuk Nederland hooglijk gewaardeerd te hebben. De organisatoren glunderen, en zitten toch wel een beetje moeilijk vanwege al die veren op de bekende plek. Kortom, geslaagde rit, en dank aan Ries en Henk.



OttHW

Pennenlikker en Panhard (Slot)

We gaan dit verhaal besluiten met het al eerder genoemde merk D.B. in 1959, toen René Bonnet zijn D.B onthulde op de autosalon in Parijs en hij nog alle hoop had op een goede toekomst. Deze nieuwe auto met een verwachte betere verkoop dan de HBR-5, waarvan de verkoop maar niet op gang kwam, alsmede de ontmoeting met de hoogste baas van Matra zouden hem vleugels gaan geven. Vooral omdat hij kon beschikken over een productiehal in Romorantin die beter uitgerust was dan zo maar een toeleveringsbedrijf, waar deze sportieve cabriolet gebouwd kon worden voor vooral de Amerikaanse markt waar het merk uit Champigny de vruchten plukte van een zeer sportieve reputatie.

Amerikaanse lijnen



Het model wekte flinke belangstelling op de Autosalon en de toekomst zag er rooskleurig uit voor Bonnet, die evenwel wist dat de 850cm3 Panhard motor vermogen tekort kwam en dat hij daarom de cabriolet niet meer als een sportwagen van 150km/u kon verkopen, hoewel de prijs er helaas wel naar was, gezien de matige productieomstandigheden. Bonnet stelde trouwens voor de 50 pk Tigre motor op te werken naar 58pk licht opgevoerde motor dankzij twee carburateurs (160 km/u) of zelfs een 954 cm3 motor van 75 pk gekoppeld aan een speciale versnellingsbak zodat de 170km/u gehaald kon worden. Maar daarmee sprong de prijs van een D.B Le Mans van 18000 franc in 1960 (50.000 euro nu) omhoog naar 26000 franc, ruim meer dan een MG-B of een TR3 of een Sunbeam met elk een veel krachtiger motor. Daar kon de kleine D.B niet tegen op.

Geen 4 cilinders!

Bonnet verwachtte veel van de 4 cilinder motor waar Panhard aan werkte maar die er nooit kwam. Tot wanhoop van vader en zoon Panhard weigerde Citroen de productie ervan. Bonnet begreep dat het toen gedaan was met het merk van de Porte d'Ivry, en begon eerst bij Austin te zoeken alvorens zijn vriend Moygnet hem in contact bracht met Renault.

Bonnet had geluisterd naar zijn zoon Claude en zijn ontwerper Jacques Hubert en wees het slappe ontwerp van Deutsch af. De laatste liet zich heftig inspireren door de Amerikaanse lijnen van de Simca Plein Ciel en de zojuist verschenen Sunbeam Alpine. Daar kwam nog bij dat door de haast waarmee het ontwerp was gemaakt er esthetische onhandigheden ontstonden, temeer daar er ook nog eens om kosten te besparen gebruik werd gemaakt van de voorruit van de DS en de achterlichten van een Citroen break, en dat alles op een ingekort chassis van een PL zodat er een te korte wielbasis ontstond in verhouding tot de lengte van de cabriolet.

essai rapide de la DB le Mans



tre victoires à l'indice de performance aux « 24 Heures » automobile René Bonnet à appeler Mans » une de ses DB Panhard. La « Le Mans » est son pre-cabriolet. Elle est proposée en versions. Pour l'une et l'autre, comme d'ailleurs pour les DB, la mécanique dérive de celle de la berline Panhard. Seuls le moteur et la boîte de vitesses ont été modifiés pour la plus puissante des versions, celle de 954 cm³.

aucun problème. Sur route, ce cabriolet se montre aussi docile qu'une voiture de tourisme. La direction, aussi précise et directe que sur la berline Panhard, est moins pesante ; on ne s'aperçoit plus qu'il s'agit d'une traction avant. Surtout que la « Le Mans » devient survireuse en conduite rapide, comportement d'autant plus agréable que la direction directe permet de contrôler aisément tout décrochement du train arrière. La tenue de route



médiales, le ronflement du moteur n'est jamais insupportable. C'est une des bonnes notes à porter au chapitre confort, avec la souplesse de la suspension et l'excellente position pour la conduite. Mais les sièges, très bien rembourrés, pourraient être mieux galbés et leur inclinaison devrait être réglable. La finition de la DB est soignée, sans luxe tapageur. A gauche du volant, le compte-tours ; à droite, le compteur de vitesse. Les dif-

férents voyants, manomètres, jauge d'essence, thermomètres sont au centre des cadrans.

Il est évident que la conduite de ce modèle 954 cm³ diffère beaucoup de celle du modèle standard aussi bien à cause de la vitesse de pointe que des accélérations plus franches. Et pourtant, avec la « Le Mans » 850 cm³, on a une véritable voiture de grand tourisme...

Alain Béraud



renant le volant de la « Le Mans », il faut d'abord s'habituer à l'absence de levier de vitesse. C'est tout droit placé sur un petit volant médian, entre les deux roues. La course de ce levier est éduite et, surtout, la première et deuxième sont à droite des troisième et quatrième (la grille des vitesses est à gauche de l'axe de la voiture et non indiciaire, comme sur les autres DB). On s'y fait très vite.

est donc une réussite. Comme les freins sont à la fois doux, progressifs et efficaces, on peut réaliser sur route des moyennes élevées en toute sécurité. Les accélérations correspondent à ce que l'on obtient généralement d'une berline de 2 litres de cylindrée (38 s 5 au km, départ arrêté). La boîte de vitesses, bien étagée, doit être utilisée rationnellement pour pallier le couple relativement faible à bas régime. Même en poussant sur les inter-

Moteur : « Tigre » 850 cm³ (avec un allumeur à courbe d'avance corrigée et une prise de compte-tours). Puissance 50 ch. Vitesse maximale : 150 km/h.

Suspension : deux ressorts à lames transversaux à l'avant ; essieu en V et 3 barres de torsion à l'arrière.

Boîte de vitesses : dérivée de celle de la berline Panhard.

Carrosserie : en matière plastique stratifiée composée de six

éléments indépendants et interchangeables.

Châssis : type plate-forme reliant deux structures tubulaires.

Pour la version sportive, le « Tigre » a été quelque peu transformé et atteint 954 cm³, développant 75 ch ; la boîte de vitesses est munie de rapports spéciaux donnant un facteur de performance de 28 km pour 1 000 tours. La vitesse maximale est de 170 km/h.

Een overeenkomst die het einde van merk D.B zou inluiden, maar dat is een ander verhaal.

Uiteindelijk kon ik pas in de winter van 1990 de schitterende D.B uitproberen van mijn vriend Paul die op Facebook erg aanwezig is. Ik had het zo koud gehad door zonder dak te rijden dat ik tijdens onze lunch ziek werd. Ja, ik ben erg vatbaar. Ik was verrukt vanwege zijn



excellente wegligging, die het sterkste punt bleef van de auto, ondanks dat de centrale chassisbalk had afgedaan en het door Bonnet geëiste verbazingwekkende comfort, want zijn Le Mans moest een goed presterende en functionele auto zijn. En inderdaad, dankzij zijn

verlaagde gewicht (670 kg) vergeleken met de PL17 deed hij de onverschrokken tweecilinder van 850 cm3 vergeten. Trouwens, in de slecht leesbare documenten (die gescand zijn met een te kleine scanner) kom ik een verbazingwekkend rijverslag tegen van de Le Mans, geschreven door de betreurde Alain Bertaut die ons onlangs is overleden als gevolg van een ernstige ziekte. 150 km/u was een hele prestatie in 1960 maar onvoldoende om tegenwicht te bieden aan de eerder genoemde concurrenten. Kortom, de Le Mans heeft niet het commerciële succes opgeleverd waarop gehoopt was want tussen 1960 en 1962 zijn er niet meer dan ongeveer 200 geproduceerd met een Panhard motor. Totdat Hubert er een versie van maakt met een 1108 cm3 Renault motor die verkocht wordt onder de naam René Bonnet en wordt uitgevoerd met de dubbele Megalux koplampen die eerder al bij de laatste D.B Panhard werden toegepast.



Terug naar de 24 CT

Dankzij deze serie kleine artikelen heb ik gisteren kennis gemaakt met Jean-Pierre uit de Bordeaux, die de lange tocht heeft ondernomen naar mijn huis in Bassin d'Ancachon om me in zijn 24 CT uit 1964 te laten rijden. Dat was voor een artikel bedoeld voor de website Petites Observations Automobiles (POA), in november, waarin ik maandelijks een portret schets van de vergane tijd. Ik herkende meteen weer de 24CT waarmee ik sinds 1992 (artikel in Auto Passion) niet meer had gereden met alles wat zo kenmerkend voor hem is: zijn stevige maar

directe besturing, zijn nog onnavolgbare lijn, het immer aanwezige boxer geluid en het prachtige dashboard. Het deed me de hele weg herinneren, zowel als chauffeur als rijder, aan wat ik in mijn eerste blogs had geschreven. Ik heb begrepen van de uitgever ETAI die binnenkort een boek uitbrengt over mooie Simca's, dat er ook een boek komt over Panhard. Het doet me buitengewoon veel plezier om te zien dat dit merk dat om zeep werd gebracht door de onnozelheid van een Citroën-baas voortleeft onder liefhebbers en evenzeer de harten harder doen kloppen van de lezers van deze pretentieloze geschiedschrijving die mij is toevertrouwd. Dank voor het lezen ervan en dat God onze boxermotor moge behoeden!!

Patrice Vergès



De ster van de show op de Salon in 1953

Eerst nog even een zijsprongetje. De autosalon van Parijs is altijd in oktober, en dan begint ook het autojaar. Dat loopt dus van oktober tot oktober. Koop je op 1 november 1953 een nieuw model, dan is dat modeljaar 54, ook al is het een 53-er. Rare jongens, die Fransen!



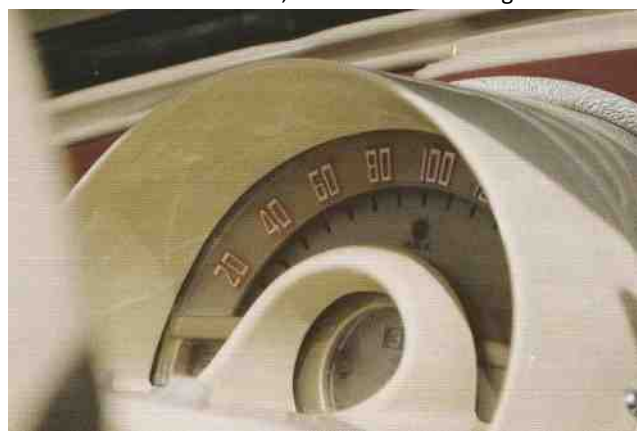
Een Dyna Z cabriolet, zoals gewoonlijk in de uitvoering Grand Standing, die voor de berlines een optie is

Panhard Dyna Z

Panhard brengt de Dyna Z twee jaar vóór de presentatie van de DS op de markt. De nieuwkomer veegt de vloer aan met zijn concurrenten dankzij de technische oplossingen die hun tijd ver vooruit zijn.

De Dyna X, onthuld in 1946, heeft veel geleden onder zijn gebrekkige betrouwbaarheid. De krappe carrosserie en het model met zijn vele hoeken en lijnen hebben zijn imago wat beschadigd en zijn werkelijke technische kwaliteiten overschaduwd.

Sinds 1950 wordt er gestudeerd op de opvolger van de X. Geïnspireerd door de Dynavia, die we in Koerier 197 (her)ontdekt hebben, moet project VLL (voiture large légère – grote lichte auto) alle zwakheden van zijn voorganger doen vergeten. Het moet een échte familiewagen worden, nog betere prestaties leveren, meer interieurruimte en comfort bieden, en een bagageruimte hebben die dat woord eer aandoet. En het moet een directe concurrent zijn van de middenklasse van dat moment, de 7 CV's als de Peugeot 203 en de Simca Aronde (dankzij de Aronde werd Simca de derde autofabriek qua grootte in Frankrijk. Naderhand zou het de tweede plaats bereiken, toen de 1000 er was – BT), de bestseller in die categorie. Een enorme uitdaging voor de ontwerper Louis Bionier en de motorenman Louis Delagarde, want ze hadden maar de beschikking over een zeer beperkt budget. De VLL moest de mechanische principes van de Dyna X overnemen, bij gebrek aan voldoende financiële armslag voor iets nieuws. De oplossing lag in het vergroten van de carrosserie voor meer ruimte, terwijl die nog lichter gemaakt werd. En gebruik makend van aerodynamische eigenschappen en door op zoek te gaan naar de gunstigste stroomlijnvorm kwam men tegemoet aan de technische eisen en opdrachten.



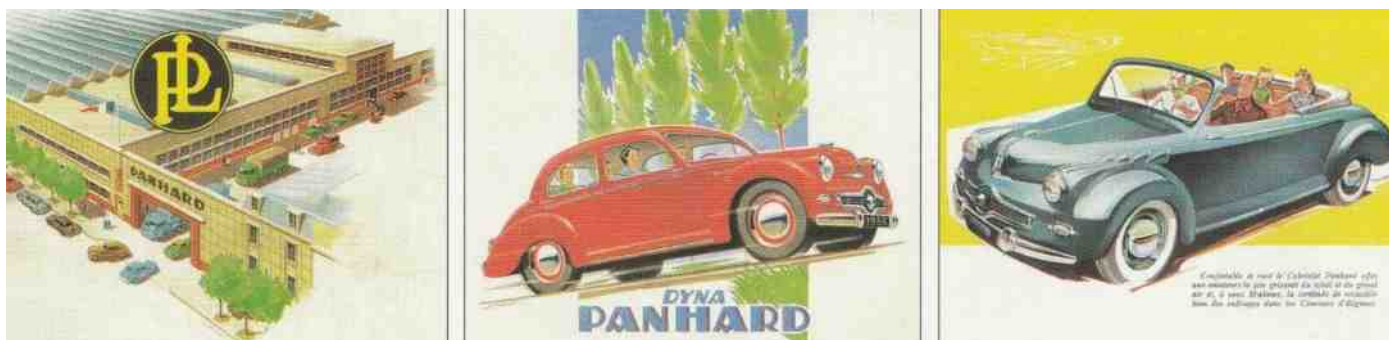
Een beetje Dynavia

Helemaal uitgevoerd in zachte rondingen en vloeiende lijnen, bijna symmetrisch gevormd qua voor- en achterzijde, zonder



overdreven of decoratieve opsmuk. De voorzijde heeft geen kenmerkende grille, en verbaast door zijn puurheid van ontwerp. De kleine luchtinlaat vóór is versierd met een centrale mistlamp. De voorpremière vindt plaats op 17 juni 1953 (dus vóór de fabrieksvakantie en de Salon), waarbij de nieuwe Dyna 1954 wordt gelanceerd met de sensationele slogan:

Het van boven gecapitonneerde dashboard heeft een zeer modern uiterlijk, terwijl de centrale mistlamp de auto een ongewone “smoel” geeft



Begin jaren '50 wil de Panhardfabriek de verouderende Dyna X, die last krijgt van zijn uiterlijk en nauwe ruimte, vervangen

130 km, 7 liter (per 100 km), 6 zitplaatsen, zoals de allereerste persberichten hoog van de daken schreeuwen. Die buitengewone Panhard permitteert zich de luxe om even hard te gaan als de 15 CV zescilinder Traction van Citroën, die een motorinhoud heeft van bijna het 4-voudige (nou ja, bijna 2800 cc dus) en even veel gebruikt als het kleine bescheiden Renaultje 4 – met – de – motor – achterin. (opm. : in Frankrijk heet de 4 CV met de motor achter gewoon 4 CV, die met de voorwielaandrijving, dus vanaf '61, heet quatrelle = 4 L). Bij deze prestaties heeft men zich zonder twijfel laten leiden door de resultaten van de studie naar de Dynavia! Maar ook door tot het uiterste te gaan met het toepassen van lichte materialen. In nauwe samenwerking met Chausson zijn bodemplaat en carrosserie volledig van Duralinox vervaardigd, een legering van aluminium, mangaan en magnesium die behalve licht ook nog uiterst corrosiebestendig is. Het interieur is precies voldoende gestoffeerd, dwz zonder overbodige opsmuk, met nadruk op functionaliteit. Zo is het dashboard bekleed (een veiligheidsaspect dat pas jaren later verplicht werd) en is de stuurkolom, gevormd door plastic gietwerk, voorzien van al het knoppenwerk en contactslot. De motor is direct afgeleid van de laatste Dyna X 130 Sprint (die 850 cc motor stuwde het X-je op naar 130 km/u, vandaar de naam), die krachtige 2-cilinder luchtgekoelde boxermotor die zich helemaal op zijn gemak voelt qua plek onder die reusachtige motorkap uit één stuk. De motor levert 42 pk SAE bij 5000 toeren en het erg compacte blok van 851 cc (85x75 boringxslag) heeft de zware taak om de 730 kg van de Dyna Z voort te stuwten, terwijl voorganger Dyna X maar 600 kg woog.

De auto werd op 28 oktober 1953 bij de Service des Mines (onze RDW) aangeboden, dus de productie zou pas echt in 1954 aanvangen. Hij kwam, voor het Franse wegenbelastingstelsel, in de 5 CV klasse terecht (de 4 CV klasse loopt tot 850 cc) en zorgde voor veel beroering in dit stelsel. De wagen is er in twee afleveringsniveaus. Het model Luxe, wat karig uitgevoerd, kost 699000 ff, de veel beter uitgevoerde Luxe Spécial doet 760000 ff. Die heeft ook de beroemde Avialex benzinekachel, een ruitensproeier, een Neiman antidiefstalslot en een achteruitrijlamp. Ter vergelijking: de Peugeot 203 "kattenrug" doet 570.000 ff in basisversie met 1290 cc en 45 pk, en de ouwe trouwe Traction Avant kost 629000 ff met 1911 cc en 55 pk. De verfijnde constructie en de zeer flatteuze topsnelheid rechtvaardigen de hoge prijs echter; daar staat wel een zeer gemiddelde felheid tegenover – innovatie heeft zijn prijs..... Helaas zal de Dyna Z weldra wat zwaarder worden. Het aluminium is kostbaar als productieproces, en velen kunnen er niet mee overweg bij reparaties (lassen). De auto krijgt in 1956 een stalen koets, terwijl alle openslaande delen van duralinox blijven. Het jaar daarop wordt de auto echter helemaal van staal, en dan gaat het gewicht van de oorspronkelijke 730 kg naar 850 kg – goedkoper heeft zijn prijs! Door de excellente stroomlijnvorm blijft de topsnelheid wel ongeveer gelijk, maar de acceleratie wordt nog wat trager. Wie er niet mee weet om te gaan vindt het een te verfijnde auto.

De gracieuze wagen wordt jaar na jaar verbeterd, hoewel de verbeteringen een verbreding van het gamma vertragen – zoals de open variant, hier afgebeeld, die toch echt vanaf het productiebegin beloofd was.



De Dyna Z cabrio zal tot de zomer van 1960 nog bijna een jaar met de nieuwe PL17 in de catalogus samenwonen

En toen kwam de tijd

In januari 1956 presenteert de Belgische importeur Harold de Hemptinne een cabriolet Z op de Brusselse autosalon, die al snel de aandacht van de moederfabriek trekt. Opgezet in de werkplaats van d'Ieteren worden een paar gereede exemplaren verzonden naar de Panhardfabriek in Orléans, waar ze zorgvuldig bestudeerd worden, en de eerste seriecabriolets verschijnen in maart 1957. Ze komen op de markt op het moment dat Panhard zijn gamma anders verdeelt qua niveau, en dus krijgt de cabrio al gauw de meest luxe aankleding van het niveau Grand Standing, zoals vanaf mei 1957 geïntroduceerd. Extra sierbelijning is standaard (vaak van een tweede kleur voorzien). De binnenbekleding ziet er luxer uit en veel sierdelen vrolijken het interieur op. Ook het exterieur doet mee:



Technische karakteristiek Dyna Z 1954

Carrosserie en ophanging

Zelfdragende carrosserie van duralinox, onafhankelijke voorwiellophanging met dubbele dwarsveer en telescopische schokbrekers. Halfstarre achteras met torsiestaafvering en telescopische schokbrekers. Hydraulische trommelremmen op alle vier de wielen. Besturing met tandwiel en heugel. Banden 145x400

Motor

Tweecilinder boxer, voorin geplaatst, 851 cc, 85x75 mm. Krukas met twee lagers. Compressieverhouding 7,8:1. Niet-afneembare cilinderkoppen, kopkleppen in V-vorm met hydraulische klepspelingscompensatie. Centrale nokkenas. Carburateur Solex PAAL. Luchtkoeling. Maximumvermogen 42 pk SAE bij 5000 tpm. Maximumkoppel 7 kgm bij 2250 tpm. Voorwielaandrijving, Versnellingsbak mechanisch, vier versnellingen, eerste niet gesynchroniseerd. Enkelvoudige droge plaatkoppeling.

Afmetingen en prestaties

Lengte 5,57 m, breedte 1,60 m, spoorbreedte voor en achter 1,30 m, hoogte 1,45 m, wielbasis 2,57 m, leeggewicht 730 kg, max. snelheid 130 km/u



Met ingang van herfst 1957 beschikt de Aerodyne-motor over een aluminium beplating met ventilator die een betere koeling waarborgt. Afgezien van de klassieke radio bevinden de meeste knoppen zich om het stuur, wat bediening vergemakkelijkt.

spatbordsierdelen, wieloppen, een verchroomd uitlaatsierstuk, een wiswasser en een centrale mistlamp, waarop de wagens laag in het gamma geen recht hebben. De auto wordt ook stiller dankzij de aluminium motoromplating en geforceerde koeling. Bovendien wordt zo ook de kachelfunctie versterkt. Ook een elektromagnetische Jaegerkoppeling wordt als optie ingezet. Maar dit systeem, identiek aan de Peugeot 403 (8CV, 1500 cc) vindt bij Panhard nauwelijks aftrek. En pas in het voorjaar van 1959 verschijnt de Tigre-motor, die wat meer vermogen levert.

Die krachtiger motor wordt op 9 maart 1959 aan de pers gepresenteerd in een goed doordacht toneelstukje: het hoogtepunt vormt de opkomst van de bekende toneelspeelster Pascale Audret, samen in de hoofdrol met een baby-tijger. Dankzij de lange ervaring in de autosport heeft de motorenafdeling van de fabriek het blokje voorzien van een speciale nokkenas, een versterkte krukas en lichtere drijfstanen. De Tigre-motor ontwikkelt dan ook 50 SAE pk bij 6200 toeren – en opbrengst die, gezien de tijd, enorm hoog is: bijna 60 pk/liter! En dat zonder trekkrachtverlies bij lage toeren. De motor is een optie, maar de meeste cabrio's zijn er voortaan mee uitgerust, echter, hun dagen zijn geteld. Want in de zomer van 1959, lanceert de fabriek de nieuwe PL17, de handig gemoderniseerde versie van de Dyna Z. De cabrio blijft nog een jaartje in productie, maar stopt in de zomer van 1960, als de opvolger wordt klaargestoomd. De cabrio is maar in een kleine oplage gebouwd: 533 stuks op de Dyna Z productie van in totaal 139000. Maar laten we vooral ook niet vergeten om de anekdotische bestelwagens D.65 te vermelden, die in de herfst van 1958 verscheen.

Zijn tijd vooruit

Nu, meer dan zestig jaar later, verbaast de atypische Panhard nog steeds door zijn intelligente concept. De ruimtebeleving aan boord, de functionele vormgeving van het dashboard en de perfect vlakke vloer vormen zoveel vooruitstrevende oplossingen dat de automobiele tijdgenoten bijna ouderwets lijken. De Dyna Z blijft een echte ingenieursauto, waarbij alle oplossingen gevonden zijn na de meest rationele gedachtengang. En de cabrio geeft er een zweem van uiterste exclusiviteit aan. Je neemt automatisch aan dat er alleen maar intellectuele bezitters achter het stuur zitten, want overtuigd door het uitzonderlijk sportieve rendement van de Tigre-motor willen zulke liefhebbers graag de rust van de besturing en het lucht-door-je-haar-gevoel combineren, zoals ze dat lezen in kranten en tijdschriften. En daar komt nog de roem bij van de talloze rallysuccessen: Panhardmotoren winnen op Le Mans en Sebring in handen van gelauwerde coureurs als Paul Armagnac of Gérard Laureau (zie Koerier 198). Dankzij de nauwe familiebanden met racers van DB en Monopole haalt de wagen 145 km/u top. En theoretisch weet een Panhard de doorsnee-snelheid van een DS bij te houden, wat toch de onverbiddelijke referentie is in het automobiele Frankrijk.

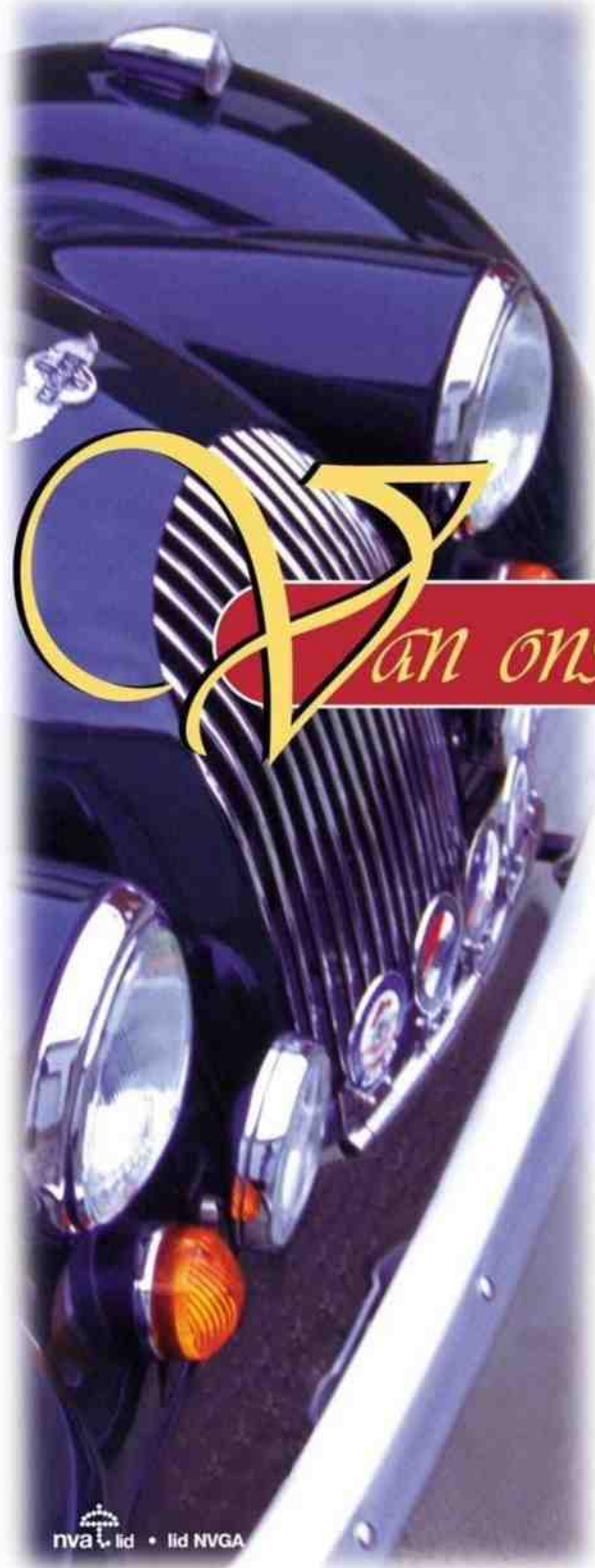
De krachtige tweecilinder doet over de km 40,4 seconden vanuit stilstand, en 22 seconden over de 400 m (dit zijn in Frankrijk snelheidsmaten – BT). Daarmee is de Panhard ondanks haar mindere inhoud even snel als haar v9oornaamste concurrenten, de Simca Océane of de cabrio 403 van Peugeot.

Zeker, het omgaan met de versnellingsbak vereist een zekere gewenning, en het gebrek aan souplesse is in de stad niet prettig, maar eenmaal op stoom kan de auto makkelijk op een tempo van 120 km/u kruisen. En, licht als die kleine voorwielaandrijver is, schittert hij met zijn wegligging en hanteerbaarheid. Weinig tijdgenoten kunnen bogen op zo'n homogeen totaalplaatje.

Uit: Retroviseur 326, oktober 2016

Vertaling: Boyo Teulings

Bewerking: Henk Ottevangers



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

Van onschatbare waarde?

JA **c o u p o n**
ik wil meer weten over uw
klassieker verzekering en taxaties

☐ Stuur mij een offerte voor mijn klassieker

Merk en type: _____

Bouwjaar: _____ Geschatte kilometrage: _____

Geschatte waarde of taxatiewaarde: _____ €

☐ Belt u mij voor nadere informatie

Naam: _____

Adres: _____

Postcode: _____

Woonplaats: _____

Tel. privé: _____ Tel. zaak: _____

Beroep: _____

U kunt de bon in een ongefrankeerde envelop sturen aan:

KUIPER VERZEKERINGEN
ANTWOORDNUMMER 51 8440 VB HEERENVEEN

Verzekerd volgens **FEHAC** normen

KUIPER
VERZEKERINGEN

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

nva lid • lid NVGA

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



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

info@panhard.nl