Aardvark Website Najaarsrit Strip PL17 vs ID Citroracing Laureau 2

# COLOFON

**Panhard Automobielclub Nederland**
**Lid van Fédération des Clubs Panhard&Levassor; 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 Automobiel Club NL**
**REDACTIELEDEN:**
**Frans van Thor**
**Frank van Nieuwkerk,**
**Boyo Teulings,**
**Cees Visser, red. buitenland**
**redactie@panhardclub.nl**
**HOOFDREDACTIE:**
**Jaap Margry**
**T. 0622313056**
**hoofdredacteur@panhardclub.nl**
**ADVERTENTIES: hoofdredactie**
**DRUK: Editoo Arnhem**

# VAN DE VOORZITTER

Net als ieder mens kan een vereniging het even zwaar hebben. In een tijdsbestek van slechts enkele weken hebben we afscheid moeten van twee mensen die beiden veel voor onze club hebben betekend: Henk Ottevangers en Joep Hocks. De grote opkomst van leden bij de plechtigheden voor Henk en Joep was hartverwarmend maar ook zwaar voor menigeen. Met het verscheiden van Henk was het even afwachten of er voldoende mensen waren die Jaap Margry wilden en konden helpen om in Henk's grote schoenen te gaan staan. Het resultaat —deze editie van de Koerier— mag er echter zijn! Het bestuur is erg trots op de inzet van Jaap en de redactie om tamelijk geruisloos maar heel effectief een nieuwe Koerier te maken. Wat hebben we toch een leuke club met bijzondere mensen die inzet en veerkracht tonen als het nodig is. Dank daarvoor!
Nu de Panhards vrijwel allemaal zijn afgetankt en opgeborgen voor de winter organiseren we ook de eerste versie van een nieuwe clubactiviteit: de motor-workshop door Pierre Peters is de eerste van een serie van Panhard-workshops voor uiteenlopende technische niveaus. We gaan deze —en andere typen— workshops herhalen op een manier die goed is voor club, leden en de vrijwilligers die het verzorgen. Als je deze eerste keer dus niet bij de eerste 10 leden zit, treur niet: er komen nieuwe kansen in het nieuwe jaar.

# VAN DE HOOFDREDACTEUR

Het voelt droevig om vanwege zo'n nare reden uw nieuwe hoofdredacteur te worden. In juni vorig jaar hoorde ik van Henk's ziekte en kreeg ik de vraag om Henk's werk voor de Koerier geleidelijk over te nemen. Lichte paniek, niet handig met opmaakprogramma's en digitale verzendlijsten. Maar gelukkig kreeg ik nog een ruim jaar waarin Henk mij inleidde in dit moderne ambacht. Daarvóór kende ik Henk slechts vluchtig, maar ik raakte snel onder de indruk van zijn humor en hartelijkheid, zijn vaardigheid en zijn geduld, zelfs in deze bizarre omstandigheden. Vaarwel Henk, dank voor de tien jaar dat je formidabele Koeriers in elkaar zette, toch min of meer in je eentje! En ze werden gaandeweg steeds mooier! Van 1997 tot 2004 mocht ik ook uw Koerier trekken, maar dat was, zeker in het begin, toen nog letterlijk knippen en plakken! Maar we gaan, ook met uw hulp, heel erg ons best doen en misschien wil Henk daarboven, ergens in het universum, bij een glas rode wijn, een oogje in het zeil houden.
Ik dank alle leden die foto's voor de 2020 kalender hebben opgestuurd. We hebben een zeer feestelijk exemplaar kunnen samenstellen. Mocht uw foto niet zijn geselecteerd omdat die buiten het thema viel, dan misschien volgend jaar!
**Jaap Margry**

# Agenda

**22 november 2019, Veenendaal**
Praatavond, Jelle en Eric over hun CDs
**16-19 januari Maastricht**
Interclassics
**1, 2 februari Rosmalen**
Oldtimerbeurs Autotron
**21 februari ALV 2019, Veenendaal**
Algemene Ledenvergadering PAN
**6-8 maart Antwerpen**
Antwerp Classic Salon
**26-29 maart Essen (D)**
Techno-Classica Essen
**4 en 5 april Onderdelenbeurs in Le Mans**
met "Panhard Village"

# Inhoud

| | |
|---|---|
| Colofon | 2 |
| Van de voorzitter | 2 |
| Van de hoofdredacteur | 2 |
| Agenda | 2 |
| Inhoud | 2 |
| In memoriam Henk en Joep | 3 |
| Aardvark | 4 |
| Onze Website | 6 |
| Najaarsrit | 7 |
| Arista | 8 |
| Citroracing | 9 |
| Matra en stoofvlees | 10 |
| Matra en Kees Kersten, Chantal | 11 |
| Strip | 12 |
| Tigre | 14 |
| PL17 vs ID19 | 16 |
| Laureau deel 2 | 19 |

## In Memoriam Henk Ottevangers en Joep Hocks

Onze club is de afgelopen maanden twee actieve steunpilaren kwijtgeraakt. 26 augustus overleed Henk Ottevangers, sinds ruim tien jaar de drijvende kracht achter de Panhard Koerier. Op 19 september overleed Joep Hocks, die van 2011 tot 2016 onze secretaris was. We betuigen de nabestaanden ons medeleven en wensen hen veel sterkte toe. In de club laten Henk en Joep een grote leegte na. Hun inzet en hartelijkheid vergeten we niet.

Henk Ottevangers, sinds mensenheugenis hoofdredacteur van onze Panhard Koerier en altijd aanwezig met zijn trouwe blauwe PL 17 op élk evenement, élke avond en élke rit –nationaal of internationaal, is niet meer. Een moedig gedragen ziekte heeft Henk lang weten te pareren door dóór te gaan met waar hij van hield –en we zijn er trots op dat hij zoveel tijd aan ons merk heeft besteed. Steeds opnieuw bereikte hij, tegen de verwachting, weer een doel, zoals het RIPL in Bretagne waar hij met dochter Dagmar aanwezig was, daarna Koerier 200, die hij nog nèt heeft kunnen zien, speciaal opgehaald bij de drukker. Sinds 2009 leverde Henk 40 prachtige Koeriers af, een ongelooflijke prestatie. We zullen Henk ook als clubvriend erg missen, Irene, Dagmar en Iris, heel veel sterkte toegewenst!

Joep Hocks was als secretaris lange tijd aanspreekpunt van onze vereniging. Joep spaarde twee Dyna's X bij elkaar, en besloot –zo grapte hij later– de beste uit elkaar te halen om de slechtste te gaan restaureren. Hij liet zich daarbij niet uit het veld slaan en maakte zich werkenderwijs allerlei technieken meester.

Joep en Marianne waren vaak aanwezig op club-bijeenkomsten. Pas na jaren besloot Joep zijn –bijna gerestaureerde X-en weg te doen en om te ruilen voor een rijdende Dyna X découvrable die eens van onze voormalige penningmeester was... Als secretaris was Joep een toonbeeld van nauwgezetheid, een aanwinst voor ons bestuur. We missen Joeps wijsheid, zijn droge humor en brede interesse nu al. We wensen Marianne, de kinderen en kleinkinderen heel veel sterkte met Joeps vertrek.

*Op 27 juli was ik uitgenodigd door Matthieu Cognet op zijn jaarlijkse Panhard festival bij zijn kasteel in Sandaucourt in Frankrijk. Hij had ook Donald Racine en zijn vrouw uit de VS uitgenodigd. Het bleek dat Matthieu van Donald zijn op Panhard gebaseerde racer "Aardvark" had gekocht. Vandaar.*

Ik had al eerder van deze Amerikaanse racer gehoord. Er zijn hele leuke filmpjes te zien op YouTube

Door deze toevallige ontmoeting had ik de gelegenheid om de auto uitgebreid te bekijken en Donald te interviewen over de geschiedenis van de auto en wat hij door de jaren allemaal gedaan heeft om de auto zo snel te maken. En snel is deze racer. Hij heeft er vanaf 1983 mee geracet: 120 races waarvan hij er 25 heeft gewonnen.

Eerst wat over de geschiedenis van de auto. De auto is in 1951 gebouwd door John Porter. Hij heeft hiervoor het mechaniek, de voor- en achtertrein van een Dyna Junior gebruikt. Daartussen heeft hij een buizenframe gemaakt, bekleed met aluminium beplating en een voorzien van een neusgedeelte uit polyester. Daardoor weegt de auto minder dan 450 kg. John Porter heeft met de auto tot 1966 geracet en hem toen aan de kant gezet. In de tachtiger jaren heeft Donald de auto gekocht en heeft hem weer klaargemaakt om te racen.

Alle jaren daarna heeft hij stap voor stap de auto verbeterd en het vermogen weten te verhogen tot uiteindelijk 100 pk aan de wielen! Wat het onderstel betreft: Hij heeft de 400 mm wielen van de Junior vervangen door 380 wielen en remmen van de latere Dyna. Verder bij de voortrein een langere onderste bladveer om een negatief camber te krijgen voor een scherper bochtgedrag. De Houdaille schokbrekers heeft hij behouden, maar wel stugger gemaakt door stuggere klepjes in deze schokbrekers te monteren. Hij heeft geen reactiearmen toegevoegd aan de Junior/ X86 voortrein. Hij zei dat hij goed met de slappe stuurinrichting om kon gaan. Als je hem ziet in het YouTube filmpje, dan zie je dat je met zo' n racer toch continu aan het sturen bent.

*Sandaucourt met Panhards*

*Dyna Veritas van Matthieu en Joannes*

In de jaren 50 was er een klasse: Age modified. In eerste instantie 750 cc. In die tijd wonnen de Panhard alles in deze klasse. In 1968 was er een 850 cc klasse en vanaf 1975 was dit opgerekt tot een 1100cc klasse. Toen Donald in 1983 begon te racen reed hij dus in deze 1100cc klasse. Met zijn 850 cc motor kwam hij dus te kort. Stapsgewijs heeft hij de motorinhoud vergroot naar 950 cc en later tot 1100 cc. Deze cilinderinhoud werd bereikt door zeer dunne cilinderbussen toe te passen. Verder:

- Speciale korte race zuigers met 3 veren van 2 mm dik en inkepingen voor de kleppen.
- De cilinders en de stoterstangen ingekort met ongeveer 20 mm om de korte zuigers voldoende hoog in de kop te krijgen voor een hoge compressieverhouding.

- Zelfs de laatste motorblokken kunnen gaan scheuren bij dit soort aanpassingen voor een grotere cilinderinhoud en vermogen. Dus heeft hij aan de voorkant bij zijn motoren aan de buitenkant een aluminium verstevigingsplaat gelast. Aan de achterzijde heeft hij altijd het gietijzeren lagerdeksel gebruikt.
- De koppen zijn geflowd. Grotere inlaatbuizen en een enkele dubbele Weber carburator.
- Twee bougies per cilinder. Elektronische ontsteking met sensor op de voorzijde van de krukas. Alle bougies hebben ieder een eigen bobine en vonken tegelijk, dus ook bij de uitlaatslag.
- Grotere kleppen van een Datsun.
- Speciale race nokkenas zodanig dat het topvermogen wordt geleverd tussen 5000 en 7000 rpm. De motor levert pas echt koppel boven de 3500 rpm. Niet handig voor boodschappen doen, wel voor de race.
- Zeer licht vliegwiel van aluminium en een versterkte koppeling uit een Austin Healey Sprite .
- De krukas is de zwakke plek van de motor. De perspassingen van de drie delen hebben de neiging bij deze krachten te verdraaien. Hij heeft dat opgelost met dikke borgpennen.

Bij alle aanpassingen heeft de auto steeds op de rollenbank gestaan om te meten wat het effect was van de aanpassingen. De enige manier om werkelijk te weten wat je aan het doen bent! Vervolgens testen op het circuit. Daarom dit resultaat.
De motor ophanging is standaard Junior met de Micky Mouse tussenring tussen motor en versnellingsbak. De gehele kunststof neus is met een paar schroeven weg te halen. Daarmee kan hij in 20 minuten van motor wisselen. Hij had altijd een reservemotor bij zich. Ook voor andere Panhard rijders in de VS heeft hij dit soort motoren gebouwd. O.a voor DB rijders, Fairchild Panhard en Nicols.

Voor racedoeleinden is de standaard Panhard versnellingsbak eigenlijk niet geschikt. De eerste versnelling is te kort om goed weg te komen. Je moet te snel naar twee en dat kost tijd. Verder is de vierde versnelling eigenlijk te lang voor de tamelijk korte circuits van 2,5 mile waar op geracet wordt. Liefst 150 km/u bij 7000 rpm. Donald vond een set speciale fabrieks race tandwielen die nooit beschikbaar waren voor productiewagens. Hierdoor kon hij zeer goed op elkaar aansluitende overbrenging verhoudingen realiseren tussen de 1e, 2e en 3e versnelling. De vierde versnelling was nog steeds een probleem en dus produceerde hij zijn eigen paar tandwielen voor de vierde! Deze versnellingsbak was een van de belangrijkste factoren waardoor hij zo concurrerend kon zijn tegen veel krachtigere auto's.

Er zijn op dit moment nog nauwelijks race klassen in de VS voor kleine motoren. Op het YouTube filmpje zie je Donald racen tegen MG' s, Porsche 356, Jaguar XK120, Mercedes 300 SL etc. Hij vindt het moeilijk om met zijn 1100 cc motor te concurreren met auto' s met 6 en 8 cilinder motoren ondanks het lage gewicht van de auto en hemzelf. Met de eersten lukt het heel aardig. Omdat er nu nog nauwelijks races zijn voor een kleine cilinderinhoud is hij gestopt met racen met de Aardvark en heeft hij hem verkocht aan Matthieu Cognet. Hij blijft wel racen met Mini' s. Want zijn business is "Minimania" . Snelle Mini' s voor het circuit. Hij zou overigens nog best uitgenodigd willen worden om in Europa met de Aardvark een keer te racen in de juiste klasse. Want een raceauto is om te racen. Niet om de garage te staan.

*Martin Walter steekt flink er bovenuit*

*Geen wonder!*

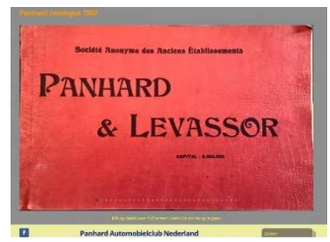
Joannes Collette
*op YouTube:*

https://www.youtube.com/results?search_query=Panhard+aardvark

## De PAN WEBSITE: onze club klaar voor de 21e eeuw!

Onze club communiceert op allerlei manieren met haar leden en met de buitenwereld. Van oudsher was de Koerier, eens per 3 maanden, het belangrijkste medium. De afgelopen jaren zijn daar de Website en de Facebookpagina (FB) bijgekomen, die veel sneller op de actualiteit reageren . De FB pagina voor filmpjes van recente evenementen en allerlei opgedoken fotoos, de Koerier steeds meer voor persoonlijke verhalen en verslagen, en de Website? Voor de actuele agenda en clubnieuws, alsmede als naslagwerk, als encyclopedie, voor alles wat op Panhard betrekking heeft. Ries Kruidenier heeft inmiddels een indrukwekkende hoeveelheid info op de website neergezet. Het lijkt ons handig om in de Koerier een kleine instructie op te nemen. Ries krijgt graag feedback, heeft u dus op- of aanmerkingen na bezoek aan de website, dan verneemt hij die graag, door een belletje of mailtje naar webmaster@panhardclub.nl (bovenaan de openingspagina). Als u meent bruikbare informatie, artikelen, fotoos of wat dan ook te hebben, dan zijn die natuurlijk ook erg welkom.

Opent u https://www.panhardclub.nl/, dan ziet u links een keuzemenu, centraal een algemene introductie, en rechts een kolom met nieuws. U zult versteld staan van de hoeveelheid documentatie die inmiddels is ingevoerd! Klik bijvoorbeeld op Onze auto' s, en dan helemaal onderaan op Folders & Affiches, dan komt je bij de Folder van 1892, en ook bij de Catalogus van 1902. Klik je daarop, en blijf je klikken, dan komt de hele catalogus langs met 26 modellen plus een boot!



Er is nu al ontzettend veel info te vinden, van techniek tot de bestuurssamenstelling, historie, werkplaatshandboeken, oude roadtests, Nederlandse zowel als (vertaalde) Franse, leermomentjes, vracht- race en militaire auto' s en de onderdelenlijst. Bovendien zijn alle Koeriers van de laatste jaren te lezen, en kunnen Panhards, onderdelen en automobilia worden aangeboden of gevraagd.

Het is ook mogelijk om in te loggen. Dat geeft als extra dat je inzage hebt in de ledenlijst, en dat je kunt reageren op nieuws (via de rechterkolom van de homepagina "lees meer" ). Kortom, wilt u snel op de hoogte zijn van de laatste ontwikkelingen, wilt u eens rustig nakijken hoe een Panhard Omnibus Salon voor 20 personen van 1902 eruit ziet, of hoe je een rem moet afstellen, wendt u zich onverwijld naar de PC of mobiel en bekijk de website. Uw reacties worden zeer op prijs gesteld!

Ries Kruidenier en Jaap Margry

**Inloggen:** U gaat vanuit het menu aan de linkerkant van de openingspagina via 'De Panhardclub' naar 'Inloggen voor leden' , u vult uw email adres en uw wachtwoord in, slaat de 'Enter' toets aan en dan komt u op de Ledenpagina. Op deze pagina, vindt u informatie die alleen beschikbaar is voor leden. Normaliter vindt U hier alleen een link naar de ledenlijst (aanklikken), maar soms staat er andere alleen voor leden bedoelde informatie. Is dat het geval dan wordt u daar altijd per mail op geattendeerd.

Hebt u nog geen wachtwoord of bent u het vergeten? Klik dan op 'Wachtwoord vergeten?' . U komt dan op een pagina waar gevraagd wordt naar uw 'gebruikersnaam of email adres' . Op onze website is uw gebruikersnaam gelijk aan het email adres, vul uw email adres daarom in en klik op 'Nieuw wachtwoord aanmaken' . Vervolgens verlaat u de site en gaat u naar uw email box en daar vind u (afhankelijk van de provider kan het even duren) een email met op de laatste regel een lange 'toverspreuk' u klikt op die link en komt dan op een pagina waar u een nieuw wachtwoord kan invullen. Let wel op de eisen die aan een nieuw wachtwoord worden gesteld! Als laatste klikt u op 'opnieuw instellen' . Dan op inloggen klikken, u komt weer op de site en kunt daar inloggen met uw email adres en nieuwe wachtwoord. Succes!

## Najaarsrit 2019

**Z**ondag 22 september is de najaarsrit verreden. Het was een natte boel daar op de Veluwe, maar de zes Panhards + een NSU RO80 (en de rijders natuurlijk) bleken er tegen uitstekend bestand. Een bijzonderheid was dat Henk Ottevangers postuum vertegenwoordigd was door zijn dochters en schoonzoon, die in Henk's blauwe PL17 meereden. De rit werd afgesloten met een BBQ in de bedrijfshal van Adri Hoveling, de organisator van de rit. Bedankt Adri!

**Laatste Nieuws!** Zeer geslaagde motorrevisie-workshop door **Pierre Peters** in Ede bij (alweer!) **Adri Hoveling** in de werkplaats! Het nieuwe initiatief in de club om zo de Panhard-techniek nu eens heel praktisch te verbreiden bezorgde de 10 inschrijvers een zeer informatieve dag. Voor herhaling vatbaar! In een volgende Koerier wellicht meer hierover!

## Aan boord van een… Arista Le Mans type A 130 van 1953.

### Elegant en rasecht!

**Op de Panhard chassis' hebben talloze afgeleide modellen het licht gezien. De Arista A 130 neemt daarin een aparte plaats in, zowel door haar zeldzaamheid als door de de puurheid van lijn, in een tijd dat passie samenviel met competitie.**

*Door Alain Patrice*

*De grille met 5 horizontale strepen doet zeker aan de Ranelagh denken die in 1951 als Callista op Le mans reed. Je hoeft alleen de ruitenwissers te verwijderen en de voorruit neer te klappen om de Arista te transformeren van een rustige toerwagen in een echte wedstrijd-barquette!*

Moeilijk om niet te vallen voor de charme van de Arista Le Mans. Met al die rondingen vraagt ze erom, liefkozen te worden aangeraakt. Dat is overigens ook noodzakelijk om aan boord te komen, want ze heeft geen externe deurklinken. Binnen in het portier voel ik de hendel die sesam voor mij opent. Gezeten in een comfortabele zetel die op glijders is gemonteerd, aanschouw ik het dashboard. Ronde klokken van het merk OS, toerenteller, ampèremeter, kilometerteller, snelheids- en benzinemeter zien er prachtig uit. Het diepe handschoenenkastje, met leer bekleed en afsluitbaar met sleutel, zelfde verhaal. Het tweespakig stuur is van een zeldzame elegantie. Een kwartslag met het contactsleuteltje in het slot onder de stuurkolom en ik trek aan de starter onder het dashboard: de roffel van de Panhard tweecilinder weerklinkt!

*De zelfmoordportieren worden geopend van binnenuit, elegant en origineel. Om dit te accentueren zijn er geen handgrepen op de deuren.*

*De achterkant heeft geen bumpers. Je vindt de aluminium Robri uitlaataccessoire, ook wel de vissenstraat genoemd. Om in de koffer te komen moeten de stoelen worden ingeklapt. De platte achterlichten zijn gemonteerd met een verchroomde ring.*

*Leren zetels, tableau met vier OS klokken, tweespakig stuur, leer bekleed. Het dashboard met de dubbele golf geeft de Arista de chique elegantie van de grote sportwagens van die tijd.*

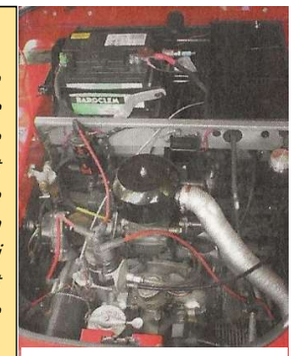
De handrem los (onder het dashboard), probeer ik de breinaald die uit het dashboard steekt te te schakelen, die de versnellingsbak bedient. Ik zeg probeer, want *"de eerste is naar je toe, de 2e naar beneden, 3 en 4 zijn net zo verschoven aan de rechterkant"* informeert Jacques naast mij. Met de voet op de kleine champignonvormige gaspedaal, kan ik bij 2000 t/m al naar 2, en ik duw hem vlot

in 3. De weg slingert, de Arista vliegt door de bochten op toeren, de besturing is heel reactief en direct, ik zit echt aan het stuur van een sportwagen! Ik blijf in 3 bij het verlaten van de rotonde en constateer een excellent koppel bij de kleine 850 cc!  Hoger in de toeren doet het Panhard-gefluit me herinneren dat dit type auto op Le mans reed! Ik stel me het plezier voor van de Panhard-coureurs die jaagden op de Indice de Performance. Met dank aan Jacques Maldès voor het lenen van zijn zeldzame exemplaar en aan Alain Gaillard (neef van Raymond) voor zijn geduld tijdens onze lange telefoongesprekken. op toeren, de besturing is heel reactief en direct, ik zit echt aan het stuur van een sportwagen! Ik blijf in 3 bij het verlaten van de rotonde en constateer een excellent koppel bij de kleine 850 cc!  Hoger in de toeren doet het Panhard-gefluit me herinneren dat dit type auto op Le mans reed! Ik stel me het plezier voor van de Panhard-coureurs die jaagden op de Indice de Performance.

Vert JM uit LvA. *ps In LvA staat 1958 als bouwjaar; dat moet een vergissing zijn, in 1954 stopte immers de productie.*

**Raymond Gaillard, oprichter**

*Vader van de Arista is Raymond Gaillard, eigenaar van de garage Molière in Parijs, een belangrijke Panhard-dealer. In 1950 bestuurt hij een Callista in de 24 uur van Le Mans, in gezelschap van Pierre Chancel, met wie hij zich als 28e klasseert. De auto is afgeleid van een Dyna chassis, is ontstaan uit de samenwerking van Antonio Monge (préparateur automobile) en Robert Rowe, een specialist op het gebied van electriciteit. Na de wedstrijd brengt Raymond de Callista op de markt. Maar op de Parijse Autosalon van 1950 wil hij zijn eigen interpretatie van een roadster presenteren. Gemaakt door het team van Callista, verschijnt die onder de naam Ranelagh (zo heette de straat waar garage Molière staat). Bij de 24 uur van 1951 eindigt de de wagen onder de naam Callista 27e (Jean-Paul Colas/Robert Schollmann). Maar Gaillard/Chancel klasseren zich 25e in een gewone Panhard Dyna X 84. De wanprestatie van het verantwoordelijke duo Monge/Rowe maakt dat Callista alle activiteit stopt. Raymond besluit dan het merk Arista te beginnen om de roadster Ranelagh te distribueren, die Le Mans wordt gedoopt. Er worden maar 6 exemplaren gemaakt en hij stopt er mee in 1954. Er volgen andere modellen, Rallye en Passy genaamd, die ook niet verkopen. In 1963 vraagt Raymond aan Jacques Durand em een sportieve berlinette te ontwerpen, die hij Arista type JD noemt. Op een ingekort PL17 chassis en een polyester koets weegt de auto maat 620 kg, hij gaat harder dan 160 km/u. Door de hoge prijs worden er ook maar 6 verkocht. Daarna maakt Raymond enkele prototypes met Truimph en Ford V4 motor, zonder succes.*



*De mechaniek is geen andere dan de 850 cc twee-cilinder en ontwikkelt door speciale aanpassingen 70 pk bij 5000 toeren. Meer dan genoeg, gelet op het geringe gewicht van de Arista.*

Citroracing op Circuit de Bourbonnais, bij Moulins, ditmaal in het weekeind van 22 augustus, was wederom spectaculair. Er reden MEPs, Monomilles, D.Bs HBR 5 en natuurlijk de super 24CT turbo van de familie Philippe, tussen DSsen, een SM, en een hoop moderner spul. De uitbreiding met jaren 80 Peugeotjes, vind ik geen verbetering, maar het blijft toch een uniek gebeuren. Hoogtepunt het gevecht tussen Philippe in de 24 CT met een DS en de SM, die er niet voorbij kwam, althans voor zover het vermakelijk Vimeo-filmpje op de Citroracing website laat zien. Zo zie je maar: Panhard techniek kan ook nu nog competitief zijn, als je er maar een Turbo op bouwt of de zaak tot 1100 cc opboort, zoals de Aardvark elders in deze Koerier! Hopelijk zijn we er volgend jaar ook weer bij!  JM

*De Mep's en Monomilles!*

*De Philippe turbo 24CT*

*D.B leidt moderner spul*

*V.l.n.r Evert, uw voorzitter André (staand) , Jaap, Henry, Jelle, Kees, Pierre en Peter.*

## Matra en stoofvlees

50 jaar geleden werd Jacky Steward wereldkampioen Formule 1 in een Matra. Een mooie aanleiding voor het informele gezelschap van Nederlandse Matra-vrienden (Kees van de Grint, Ig de Bakker, André Kout etc.) om weer eens iets leuks te organiseren. In het Louwman museum werd een presentatie met films en lezingen gehouden. Zoals bij de twee vorige bijeenkomsten was ook de "Matra prehistorie" meer dan welkom: D.B, CD, René Bonnet. Jelle en Pierres CDs wilden nog niet helemaal, maar de D.Bs van André en Peter en Jaaps Missile ontbraken niet. Hoogtepunten waren Kees zijn verhaal over de slimmigheden van Matra met zijn vliegtuigen knowhow, en het soms emotionele interview met Jaap van Leggelo (oud-importeur) waar bleek dat er ongeveer 17 Djets zijn verkocht, en oud coureur van het Matra Team Benelux David van Lennep constateerde dat met wat kleine verbeteringen de Djet een heel competitieve auto had kunnen worden. Er waren ook Bagheeras, Murenas (waaronder die van Henry Otten) en M 530s, maar de prachtig gerestaureerde Djets/Jets stalen toch de show; samen met onze clubautoos natuurlijk. De belabberde catering in Louwman werd ruimschoots goedgemaakt door de invitatie van onze voorzitter om met de Panhard-delegatie in Leiden stoofvlees met rode kool te komen eten! Dank André! Leuk was de kennismaking met Evert de Vreugd, die prachtige schilderijen maakt van oldtimers, en met oud-Panhardist Kees Kersten, die gaan we vast vaker zien!

JM

## Heel even terug op het Panhard-nest door Kees Kersten

**Virus** Ooit ben ik besmet geraakt met het Panhard-virus en het heeft me steeds verbaasd hoe hardnekkig deze besmetting latent aanwezig is gebleven onder mijn gelederen, ook nadat ik de Panhardclub vaarwel had gezegd. Elke keer wanneer ik een Panhard zie (of hoor…) of er over lees, wordt de besmetting weer manifest en dringt zich de aandrang tot aanschaf weer op. Daarbij hebben de Panhard-derivaten extra aantrekkingskracht op mij.

Een advertentie die een DB Le Mans aanbood veroorzaakte weer zo' n recidief: Die zou het dus moeten worden. Dus in allerijl informatie verzamelen want je dient je kennis toch wel weer op te frissen om tot een "verstandige" beslissing te komen. Met Joannes Collette was ik nog steeds in contact gebleven (we "deden" in de jaren tachtig de Panhard Koerier) en dus die ingang kwam goed van pas.

**Meerijden** Ik werd meteen op het spoor gezet van André Ros met zijn DB Le Mans. En het zit soms mee want André was van plan om naar de Matra-meeting in het Louwman museum te gaan en of ik maar wilde meerijden… in zijn DB Le Mans. Quelle chance! De club Matra-50 had de 50-ste verjaardag van het wereldkampioenschap Formule 1 door Matra als aanleiding gegrepen voor deze bijeenkomst.

Zo werd het nog een heel speciale zondag. Een heerlijke rit in de DB met z' n prachtig lopende soepele motor en comfortabele vering. Het was (nog) droog dus kapje open. Voor de ingang van het Louwman museum stond een prachtig plateau Matra' s met als kersen op de taart een DB HBR5 (Peter Drijver) een DB Missile (Jaap Margry) (*geen D.B maar René Bonnet – red*) en de Le Mans van Andre. Een bekende gezichten van weleer! Het goede gevoel was weer helemaal terug.

**Historisch kijkje in de keuken** De Matra-meeting was top met goede sprekers en interessante verhalen. Ignatius de Bakker gaf een helder overzicht van de geschiedenis van het merk, te beginnen natuurlijk bij de roots Rene Bonnet en Charles Deutsch. Bijzonder was ook het inkijkje in de toenmalige Formule 1 door Kees van de Grint. Hij toonde aan hoe het mogelijk is geweest dat Matra vanuit het niets in enkele jaren wereldkampioen F1 kon worden. Volgens van de Grint had Matra daarbij vier troeven in de hand én een joker: Troef 1 was de gedrevenheid en de uitzonderlijke managementkwaliteiten van de grote baas van Matra, Jean-Luc Lagardère. Hij wist de juiste mensen aan zich te binden en een uiterst gemotiveerd team samen te stellen. Troef 2 was de technologische kennis en hoge kwaliteitsstandaarden binnen het Matra concern; een vanzelfsprekendheid voor een bedrijf dat actief was in lucht- en ruimtevaart en oorlogsmateriaal produceerde. Troef 3 was de no-nonsens benadering van Lagardère die voorkwam dat op allerlei gebied het wiel opnieuw uitgevonden ging worden. Wat goed was (ook bij de concurrenten) kon met kleine modificatie gewoon worden overgenomen of ingekocht. Dat scheelt enorm in ontwikkelingstijd. Jacky Stewart was troef 4. Deze bijzonder talentvolle Schot heeft alles uit de Matra gehaald wat erin zat. Zeer professioneel, zeer gedreven maar ook humoristisch en een goed verteller. Maar dan de joker: dat was het chassis van de Cosworth Matra MS80. Een monocoque constructie van ongekende stijfheid met geïntegreerde benzinetanks. De stijfheid van het chassis maakte de afstelling en eigenschappen van de auto op het heel consistent. Waar normaal torsie de wielophanging, bijvoorbeeld in bochten, verandert bleef dat bij de Matra volledig voorspelbaar en constant. Voilà.

Na een interview met aardige anekdotes op het podium met oud Matra-importeur Jaap van Leggelo en Matra Djet coureur David van Lennep en een boeiende film met Matra' s in actie werd het programma afgesloten.

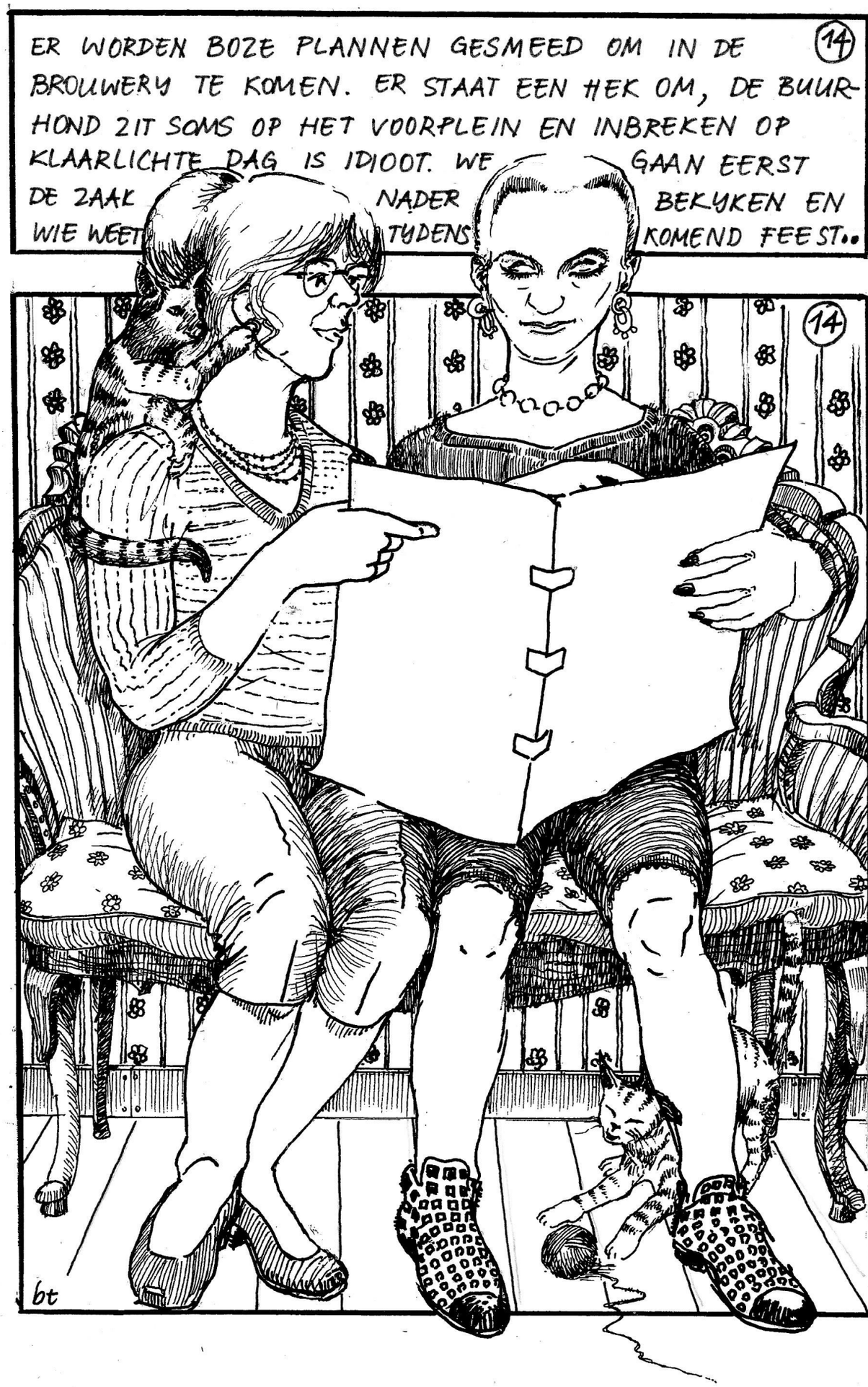
**Afterparty** André had de aanwezige Panhardisten (en de bijrijders) uitgenodigd voor een winterse maaltijd op zijn adres in Leiden. De kookkunst van Andre blijkt boven elke twijfel verheven. Het werd een heel gezellige avond met veel verhalen over en weer. Ja, maar hoe het met die DB voor mij gaat aflopen is toch nog redelijk ongewis. Maar het gaat er toch wel eens van komen? Dank aan André die me veel informatie en een geweldige dag heeft bezorgd.

## Chantal bij de Panhard van Papa

Dit lieve meisje is 3 jaar en ze heet Chantal. Ze woont in Roanne in de Loire. De foto is gemaakt in 1961, bij de auto waar papa zo trots op is. Na deze had hij er nog 3! Papa bleef Panhard rijden tot 1969, en. Ze waren allemaal in de kleur Vert Tilleul. Er was een Panhard-dealer in Roanne, herinnert Chantal zich. Ze is al 40 jaar met mijn zus bevriend, woont nu in Marseille en zag op mijn Facebook-pagina al die Panhards langskomen. Dank Chantal, voor het delen van die mooie herinnering en de mooie foto. JM

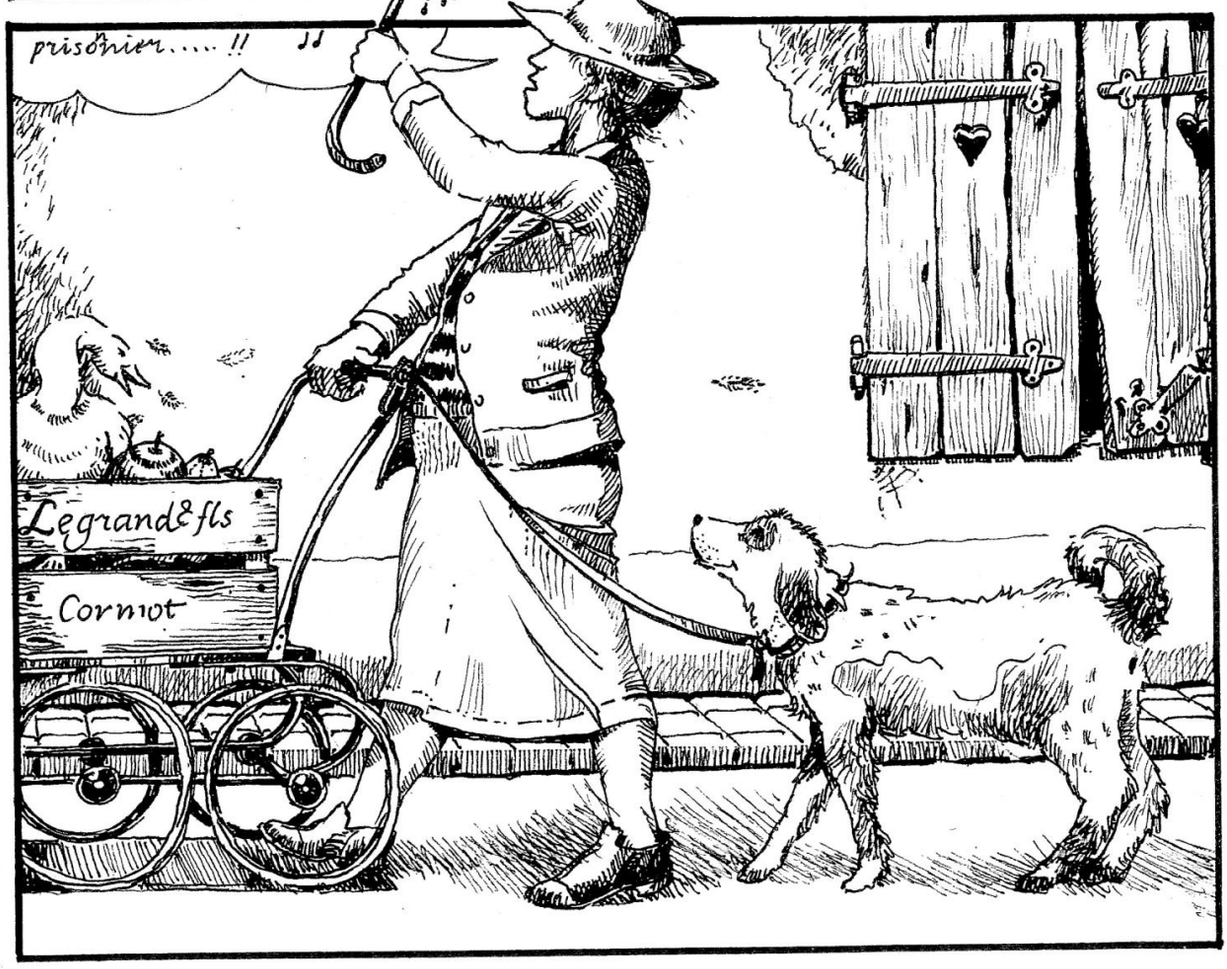
# LE MARCHÉ DES FLEURS

Een strip van Boyo Teulings



DAT FEEST IS HET PÉTANQUE-TOERNOOI (WIJ ZEGGEN JEU DE BOULES) VOOR WAT ZO NETJES MEERVOUDIG GEHANDICAPTEN HEET IN HET FRANS. OP HET GROTE GRINDTERREIN NAAST HET VOETBALVELD WORDEN IN MET AFGEZETTE LINTEN AANGEGEVEN SPEELVELDEN EEN DAG LANG EEN TOURNOOI GEORGANISEERD WAAR DE DEELNE- 15

MERS MET BUSJES VOL NAARTOE KOMEN.
ONDERTUSSEN KOMT BONNEMARIE VOORBY. ZE ZINGT EEN EIGENGEMAAKT LIED. WANT OOK IN NOLAY GEBEUREN ER ERGE DINGEN, DE DIRECTEUR VAN DE CRÉDIT AGRICOLE HEEFT EEN MILJOEN EURO WEGGEZWENDELD OMDAT-IE GOKVERSLAAFD WAS... OVERIGENS: DE VRIENDINNEN GEVEN ZICH OP ALS VRYWILLIGER VOOR DIT EVENEMENT EN WORDEN DIREKT AANGENOMEN ALS KOFFIE EN LIMONADESCHENKERS.



Autovisie van 11 maart 1961 6e jaargang no 11 is wild enthousiast over de nieuwe sensatie van Panhard: de Tigre! Maus Gatsonides haalde 152 km/u! Lees het hier!

*Deze tabel komt uit AV van 26 februari 1965!*

## AUTOPRIJZEN IN NEDERLAND

*Alle prijzen incl. verwarming — * = niet voorzien van ruitesproeier*

| | |
|---|---|
| **Abarth** 850 TC | ƒ 7.975,— |
| Abarth-Simca 1300 | ƒ 33.330,— |
| **Alfa Romeo** | |
| Giulia 1300 | ƒ 11.980,— |
| Giulia TI | ƒ 12.480,— |
| Giulia Spider | ƒ 13.180,— |
| Giulia Sprint GT | ƒ 17.480,— |
| 2600 Berlina | ƒ 21.880,— |
| 2600 Spider | ƒ 21.880,— |
| 2600 Sprint | ƒ 25.880,— |
| **Amphicar** | ƒ 9.500,— |
| **Austin** Seven de L. | ƒ 4.975,— |
| A 40 | ƒ 5.795,— |
| 1100 Glider | ƒ 6.995,— |
| Seven Cooper | ƒ 7.250,— |
| A 60 Cambridge | ƒ 8.550,— |
| 1800 Balanza | ƒ 10.500,— |
| A110 Westm. MKII | ƒ 15.600,— |
| Healey Sprite | ƒ 8.585,— |
| Healey 3000 | ƒ 16.700,— |
| **Autobianchi** Qu. Posti | ƒ 3.850,— |
| **Auto Union** DKW F11 | ƒ 5.375,— |
| DKW F12 | ƒ 5.995,— |
| DKW F12 roadst. | ƒ 7.950,— |
| DKW F102 | ƒ 7.695,— |
| 1000 roadst./coupé | ƒ 13.500,— |
| **BMW** LS | ƒ 5.295,—* |
| LS Coupé | ƒ 6.950,— |
| 700 Cabriolet | ƒ 7.995,— |
| 1500 | ƒ 9.985,— |
| 1600 | ƒ 10.375,— |
| 1800 | ƒ 11.375,— |
| 1800 TI | ƒ 12.625,— |
| **Buick** Special Deluxe | ƒ 16.950,— |
| Le Sabre Deluxe | ƒ 23.800,— |
| **Chevrolet** Corv. Monza | ƒ 15.100,— |
| Chevelle 300 Deluxe | ƒ 13.200,— |
| Bel Air | ƒ 14.700,— |
| 6-cil. Impala sedan | ƒ 16.200,— |
| **Chrysler** Valiant V100 | ƒ 10.990,— |
| Newport | ƒ 21.500,— |
| **Citroën** 2CV | ƒ 4.150,—* |
| AZAM 6 | ƒ 4.690,— |
| „AMI 6" Luxe | ƒ 4.790,— |
| 2 CV Sahara | ƒ 9.250,— |
| ID 19 Tourisme | ƒ 9.490,— |
| Idéal 19 | ƒ 11.190,— |
| DS 19 | ƒ 12.650,— |
| **DAF** Daffodil | ƒ 4.595,— |
| Daffodil de Luxe | ƒ 4.950,— |
| **Dodge** Dart 270 | ƒ 13.250,— |
| Dart GT | ƒ 14.150,— |
| Coronet 440 | ƒ 14.600,— |
| Polara 880 | ƒ 21.900,— |
| **Fiat** 500 D | ƒ 3.395,— |
| 600 D | ƒ 3.945,— |
| 850 | ƒ 4.945,— |
| 1100 D | ƒ 5.750,— |
| 1300 | ƒ 6.890,— |
| 1500 | ƒ 7.190,— |
| 1500 Confort | ƒ 7.750,— |
| 1500 L | ƒ 8.500,— |
| 1500 cabriolet | ƒ 9.990,— |
| 1800 B | ƒ 9.700,— |
| 2300 | ƒ 12.400,— |
| 2300 S Coupé | ƒ 23.000,— |
| **Ford** Anglia | ƒ 5.150,— |
| Cortina 1200, 2-d. | ƒ 5.725,— |
| Corsair 1500, 2-d. | ƒ 7.145,— |
| Corsair GT | ƒ 8.745,— |
| Zephyr „4" | ƒ 8.695,— |
| Taunus 12M, V4 | ƒ 5.725,— |
| Taunus 17M,1500, 2-d. | ƒ 7.885,— |
| Taunus 20M, V6 | ƒ 8.995,— |
| Taunus 20M, TS, 2 l. | ƒ 9.895,— |
| Fairlane 500, 4-d. | ƒ 13.675,— |
| Merc. Comet | ƒ 14.725,— |
| Custom 500, 4-d. | ƒ 14.800,— |
| Mustang, 2-d., h.t. | ƒ 15.300,— |
| Thunderbird | ƒ 28.400,— |
| **Glas S 1004** coupé | ƒ 6.795,— |
| 1204 | ƒ 6.395,— |
| 1700 | ƒ 9.950,— |
| 1300 GT | ƒ 14.375,— |
| **Goggomobil** T 300 | ƒ 3.245,—* |
| Isar T 700 Luxe | ƒ 4.695,—* |
| Isar T 700 (USA) | ƒ 4.995,— |
| **Hillman** Imp Saloon | ƒ 5.690,— |
| Minx de L. Saloon | ƒ 7.695,— |
| Super Minx MK III | ƒ 8.895,— |
| **Humber** Sceptre Sp. | ƒ 13.575,— |
| Hawk Saloon | ƒ 14.475,— |
| Super Snipe Sal. | ƒ 18.975,— |
| **Innocenti** 1100 | ƒ 11.500,— |
| **Isuzu**-Belletluxe | ƒ 7.700,— |
| -Bellel | ƒ 11.900,— |
| **Jaguar** MK 2-2,4 | ƒ 18.750,— |
| „S"-type 3,8 | ƒ 27.100,— |
| „E"-type, cabr. | ƒ 27.200,— |
| MK 10-4,2 | ƒ 32.950,— |
| **Lancia** Fulvia | ƒ 9.950,— |
| Flavia 1500 | ƒ 12.750,— |
| Flavia 1800 | ƒ 13.750,— |
| Flaminia 2500 | ƒ 19.950,— |
| Flaminia 2800 | ƒ 23.000,— |
| **Mercedes** 190 | ƒ 13.400,— |
| 190 D | ƒ 14.300,— |
| 220 | ƒ 15.300,— |
| 220S | ƒ 16.650,— |
| 220SE | ƒ 18.500,— |
| 230SL roadster | ƒ 26.650,— |
| 300SE | ƒ 32.000,— |
| **MG** Midget | ƒ 8.585,—* |
| 1100 | ƒ 8.750,— |
| B | ƒ 10.970,— |
| Magnette | ƒ 10.990,— |
| **Morris** 850 de Luxe | ƒ 5.220,— |
| Minor | ƒ 5.425,— |
| Mini Cooper | ƒ 7.250,— |
| Oxford VI de L. | ƒ 8.550,— |
| 1100 | ƒ 6.995,— |
| **Neckar** Jagst | ƒ 4.395,— |
| Europa Special | ƒ 5.900,— |
| 1200 cabriolet | ƒ 8.500,— |
| **Nippon** Skyline | ƒ 11.500,— |
| **NSU** Prinz 4 | ƒ 4.650,— |
| Prinz 1000-L | ƒ 5.750,— |
| Sportprinz | ƒ 5.900,— |
| **Oldsmobile** F85 Deluxe | ƒ 16.950,— |
| Delta Dynamic 88 | ƒ 24.950,— |
| **Opel** Kadett | ƒ 5.470,— |
| Kadett coupé | ƒ 6.195,— |
| Rekord 1500 2-d. | ƒ 7.695,— |
| Rekord 1700 2-d. | ƒ 7.795,— |
| Rekord 1700 4-d. | ƒ 8.295,— |
| Rekord coupé 6-cil. | ƒ 10.395,— |
| Kapitän | ƒ 12.540,— |
| Admiral | ƒ 14.290,— |
| Diplomat | ƒ 19.000,— |
| **Panhard** 17 SL | ƒ 6.550,— |
| 17 Confort S | ƒ 7.540,— |
| 24 CT | ƒ 11.190,— |
| **Peugeot** 403 sedan | ƒ 7.980,— |
| 404 sedan | ƒ 9.300,— |
| 404 diesel | ƒ 11.600,— |
| 404 injection | ƒ 10.500,— |
| **Plymouth** | |
| Belvédère II, six | ƒ 14.500,— |
| Fury, six | ƒ 14.900,— |
| **Pontiac** Tempest 4-d. | ƒ 14.900,— |
| Laurentian, 4-d. | ƒ 15.500,— |
| Parisienne, 4-d. | ƒ 17.100,— |
| **Porsche** 356 C „C" | ƒ 16.700,— |
| 356 C „SC" cabr. | ƒ 19.000,— |
| 911 | ƒ 26.500,— |
| **Renault** R4 Berline | ƒ 3.995,—* |
| R4 Econoom | ƒ 4.150,—* |
| Dauphine | ƒ 4.600,—* |
| R8, 4 versn. | ƒ 5.595,— |
| R8 Major | ƒ 5.995,— |
| Carav. 1100 Coupé | ƒ 9.750,— |
| Rambler-Renault | ƒ 12.995,— |
| **Riley** Elf MKII | ƒ 7.445,— |
| 1,5 | ƒ 8.450,— |
| 4/72 | ƒ 10.650,— |
| **Rover** 2000 | ƒ 16.500,— |
| 3 l, MK II | ƒ 21.900,— |
| Land Rover | ƒ 10.500,— |
| **SAAB 96** | ƒ 7.990,— |
| 96 Sport | ƒ 12.950,— |
| **Scaldia** Moskovitch | ƒ 4.700,— |
| Scaldia diesel | ƒ 7.500,— |
| **Simca** 900 | ƒ 4.995,— |
| 1000 | ƒ 5.495,— |
| 1300 | ƒ 6.785,— |
| 1300 G.L. | ƒ 7.185,— |
| 1500 | ƒ 7.895,— |
| 1500 G.L. | ƒ 8.395,— |
| 1000 Coupé | ƒ 9.995,— |
| **Singer** Gazelle Sal. | ƒ 9.675,— |
| Vogue Sal. MK III | ƒ 10.550,— |
| **Skoda** 1000 MB | ƒ 5.450,— |
| **Studebaker** Daytona | ƒ 14.150,— |
| Hawk GT, 6cil. | ƒ 16.500,— |
| **Sunbeam** Chamois Sal. | ƒ 6.975,— |
| Rapier Sp. Sal. | ƒ 12.225,— |
| Alpine Sp. Tourer | ƒ 12.225,— |
| Venezia S.L. | ƒ 19.775,— |
| **Toyota** Corona | ƒ 7.995,— |
| **Trabant** 601 | ƒ 3.575,— |
| Combi de Luxe | ƒ 3.875,— |
| **Triumph** Herald 1200 | ƒ 6.250,— |
| Herald 12/50 | ƒ 6.850,— |
| Vitesse 6 | ƒ 7.995,— |
| Spitfire | ƒ 8.450,— |
| Bond Equipe GT | ƒ 10.850,— |
| 2000 | ƒ 12.880,— |
| TR 4 | ƒ 13.000,— |
| **VandenPlas** Princ. 1100 | ƒ 11.975,— |
| **Vauxhall** Viva | ƒ 5.550,— |
| Victor St. | ƒ 7.690,— |
| Victor Super | ƒ 8.225,— |
| Victor de Luxe | ƒ 8.695,— |
| VX 4/90 | ƒ 9.885,— |
| Cresta | ƒ 11.600,— |
| **Volga** | ƒ 7.990,— |
| **Volkswagen** De L. 1200 | ƒ 5.090,— |
| VW 1500 | ƒ 6.810,— |
| VW 1500 S | ƒ 7.270,— |
| Ghia Coupé 1200 | ƒ 8.150,— |
| Ghia Coupé 1500 | ƒ 10.550,— |
| **Volvo** 544, 3-bak | ƒ 8.990,— |
| P 121 | ƒ 10.870,— |
| P 122 S | ƒ 11.990,— |
| P 1800 Sport | ƒ 18.975,— |
| **Wartburg** sedan | ƒ 4.795,— |
| De Luxe | ƒ 5.250,— |
| **Wolseley** Hornet MKIII | ƒ 6.920,— |
| 16/60 | ƒ 9.550,— |
| 6/110 MK III | ƒ 16.200,— |

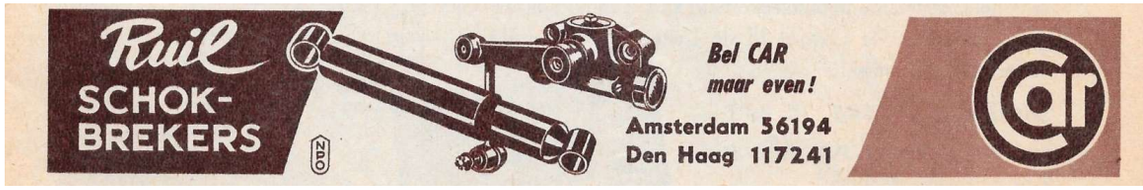


Wij laten geen gelegenheid voorbijgaan, om de H.H. bestuurderen van Citroëns sympathieke vesting op het Amsterdamse Stadionplein het bitter verwijt voor de voeten te werpen, dat zij ten onrechte verzuimen, de Panhard „Tigre" in ons land te importeren. Want sinds wij met deze opgevoerde Panhard op het circuit van Monthléry enige rondjes hebben gedraaid, is de herinnering aan deze hoogfijne sensatie nooit meer uit onze gedachten geweest. Nu is het niet gemakkelijk, de „Tigre" te vergeten, want de fabriek zorgt daar al voor door het interieur te bekleden met de meest oogverblindende tijger-dessins, die de tóch al niet bange Franse textielindustrie maar weet te verzinnen. Maar wie eenmaal het stuur van een „Tigre" in handen heeft, kan heus geen tijd meer vinden om ogen te slaan op de horreur om zich heen.
De verschillen tussen de normale, toch heus niet tamme Panhard PL 17 en de „Tigre" zien er op papier niet verschrikkelijk uit: de motor heeft een grotere carburateur, gewijzigde in- en uitlaat-mani-

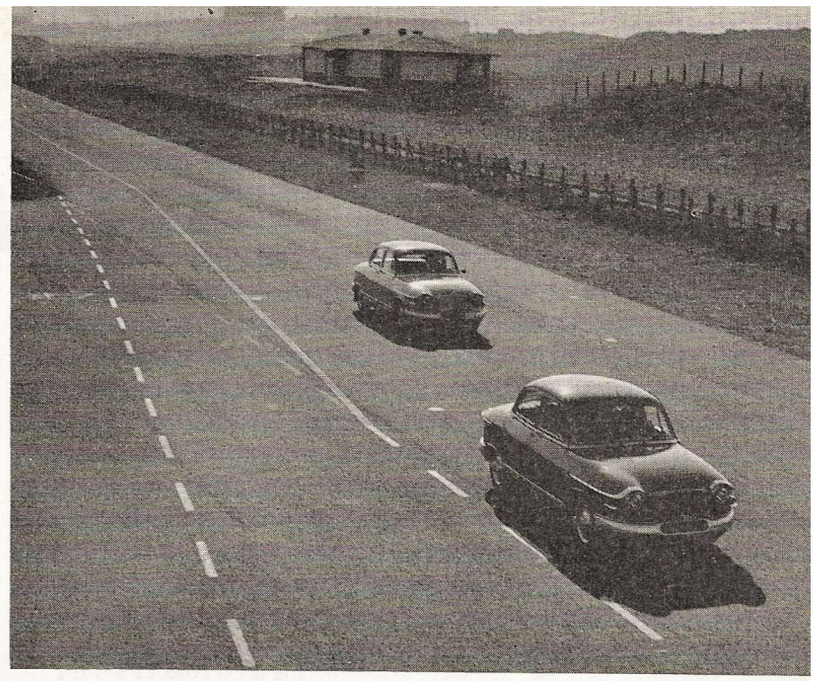
# PAS OP...

# EEN TIJGER!

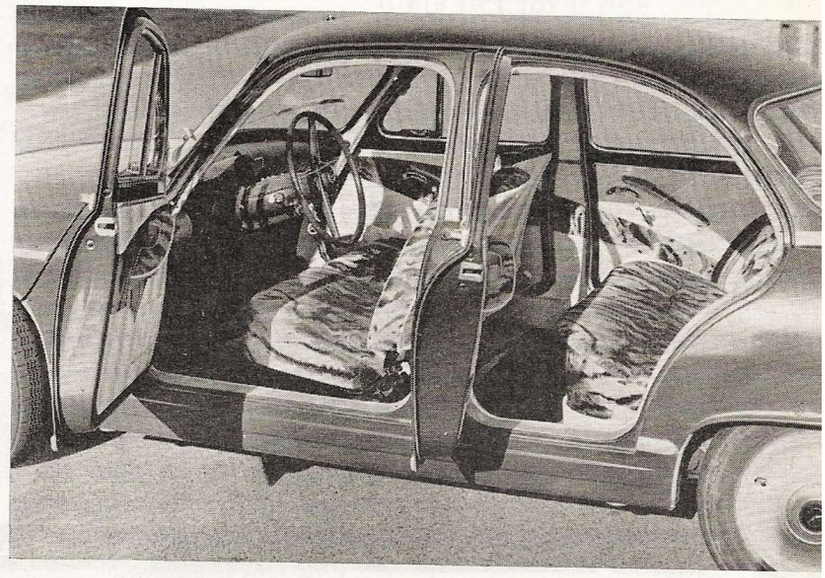
folds en speciale stoterstangen. Geen hogere compressie, geen grotere inhoud, geen andere kleppen of klepveren. En toch is het verschil maar liefst 10 pk en duizend toeren meer (de PL 17 levert 50 SAE-pk bij 5300, de Tigre 60 SAE-pk bij 6300 toeren).
En dat verschil bestaat niet alleen op papier, want wat we in Monthléry verzuimden, haalden we onlangs op Zandvoort in: de Tigre eens met de normale Panhard te vergelijken. Die gelegenheid bood zich aan, toen Maus Gatsonides de beschikking kreeg over een fabrieks-Tigre om de mogelijkheden tot deelneming daarmee aan de Caltex Economy Test te onderzoeken — en Maus ons, met toestemming van bovengenoemde H.H. bestuurderen, deze Tigre argeloos in handen gaf. Wij lieten, voortvarend als wij zijn, meteen een gewone Panhard naar Zandvoort oprukken (alweer dank zij de medewerking . . . enfin, u begrijpt het wel) en sloegen daar op zo'n

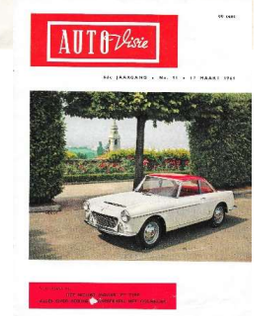


verschrikkelijke manier aan het scheuren, dat de Tijgers er geen brood van lustten. Om u meteen de begrijpelijke nieuwsgierigheid naar de rondetijden te besparen: met de PL 17 draaiden we een snelste ronde van 2 minuten 34,5 seconden, en met de Tigre 2 minuten 24,5 seconden — en dat alles met twee wagens, die louter op het punt van „adem" met elkaar verschillen. Ook acceleratie van stilstand af gaf een spectaculair verschil te zien: na precies tien seconden accelereren van beide wagens naast elkaar, riep fotograaf Noud van den Boer, waaghalzerig op het tijdwaarnemershuis: „Let op het vogeltje," en het resultaat hebben we later nagemeten: de Tigre was na tien seconden accelereren 27,5 meter op de PL 17 voor... Topsnelheidsmetingen hebben we op het circuit niet kunnen doen, maar Maus Gatsonides vertelde, dat zélf al te hebben gedaan en daarbij een hoogste meting van 152 gechronometreerde kilometers per uur te hebben verricht, iets waarvoor we toch wel diep de pet afnemen. Wie zou denken, dat een zo hoog opgevoerde wagen van van nature toch al niet al te dociel karakter 'n nerveuze jongen zou zijn, heeft maar ten dele gelijk: de Tigre reageert eigenlijk alleen iets feller op onverwachte gaspedaalbewegingen dan de PL 17, maar is verder een doodnormale auto om mee aan het verkeer deel te nemen. Als men het gas diep intrapt, komen er uiteraard wel een paar paardekrachten vrij, en voor toerentallen van 6500 per minuut schrikt de Tigre beslist niet terug. Dat betekent in de tweede versnelling een bereik tot ruim 85 km per uur en in de derde 120 km per uur, en wie daarmee dan nóg niet kan opschieten, kan niet autorijden.
De wegligging, die bij het motorvermogen en de snelheid van de PL 17 zeer bevredigend is, komt bij de Tigre dan nog wel niet aan de grens, maar heeft toch wel beslist wat meer omzichtigheid van node: te bruuske stuurbewegingen bij het nemen van bochten geven gauw aanleiding tot een wat onstabiel gevoel in de staart van het beestje. Men heeft, als men nog niet geleerd heeft met de nodige omzichtigheid het wiel te hanteren, de indruk dat de Panhard dan verder de bocht „door-wankelt", ook al vertellen toeschouwers u naderhand, dat er heus geen wiel van de grond geweest is. U kúnt wel wielen van de grond krijgen, en dan toch zeker het binnenachterwiel bij bijzonder fors bochtenwerk. Dat resulteert dan weer in minder grip van de achterwielen, een licht wegschuiven van de „achterhand" dat met het stuur gecorrigeerd moet worden, maar dat direct weer over is, want zodra de achterzijde van de wagen iets wegschuift, is het vierde wiel meteen weer op de grond.
Concluderend willen we maar zeggen, dat we in de toekomst rustig doorgaan met geen gelegenheid voorbij te laten gaan... enfin, leest u de eerste alinea van dit artikel nog maar eens over. Want die Tigre is een bijzonder aantrekkelijke wagen, die het Stadion-plein-assortiment beslist niet zou ontsieren...



**Enig uiterlijk verschil tussen de normale Panhard en de opgevoerde „Tigre" is de vermelding van deze typenaam op het linker achterspatbord (foto links). Maar zodra de Tigre in de sprint gaat, zal iedere Panhard-rijder vertwijfeld de handen voor de ogen slaan, want het ís niet bij te houden. Op de foto hierboven kunt u zien, hoe het er uitzag na tien seconden accelereren: de Tigre lag toen 27,5 meter voor op de normale Panhard. En dan hieronder... het interieur. Plastic en tijgerstrepen. Oef...! Het linker glas van onze zonnebril brak ervan.**





**Rétroviseur** wijdde in 2016 een editie aan Panhard. **Boyo Teulings** vertaalde relevante artikelen. Eerst de PL17!

***Eeuwige vernieuwing*** *Het lezen van ons Panhard-dossier zal u perplex achterlaten: Panhard was een van de meest creatieve fabrikanten, bijna op gelijke hoogte met Citroën, in de kostbare race van de innovatie. Maar sinds 1967 is er geen auto meer gemaakt. Na de oorlog heeft de fabriek zich geheel vernieuwd, dat moest wel, want door het Plan Pons (de minister van wederopbouw die ook ging over de hoeveelheden ijzer en staal) barricadeerde de weg naar de luxe-automobielen. (En erger: Panhard werd gewoon niet genoemd in het rijtje autofabrieken die na de oorlog metaalrantsoenen kregen – BT). Panhard stapte over op kleine motoren - die toch een wonder van energie bleken, op carrosserieën in aluminium (bij gebrek aan ijzer) en op schitterende interieurs. Dat was gisteren.*

*Vandaag de dag komt de firma haar roep van vernieuwer nog na in de militaire voertuigtak (die bleef bestaan) met een prototype (de Combat Reconnaissance Armoured Buggy) die een eigentijdse auto doet verbleken: 4 aangedreven en bestuurbare wielen, zicht via een scherm zoals de chauffeur dat zou zien, terwijl het wagentje stilstaat, en de mogelijkheid om als krab (dwars dus) te rijden. Innovatief in afwachting van klanten. Ja, Panhard leeft dus nog. Maar ver, ver verwijderd van haar oorspronkelijke terrein….*

# Het duel van de UFOs: **Panhard** versus **ID19.**

Deze twee auto' s mikten allebei op de toekomst, terwijl hun rivalen vast bleven zitten in het verleden. Bezien vanuit deze illusie van een steeds betere automobiele wereld; welke van de twee krijgt dan de meeste bijval? De Panhard in de verdrukking, of de innovatieve Citroën?

Lijdt U onder het ritme van het moderne leven? Behoefte aan frisse lucht, aan ontspanning? Dan is een ritje in een oude auto een van de beste behandelingen. Maar, alles OK, u voelt zich primadelux en u bent gehecht aan al die innovaties die uw bestaan verlichten. Nou, dan zijn deze kemphanen precies voor u geschapen.

Het is wel aardig om al die innovaties van Panhard rond te bazuinen, maar waar gaat het eigenlijk over? In 1959 is de Dyna Z helemaal opnieuw gemodelleerd - en wordt zo de PL17 – dankzij het talent van Louis Bionier. Hij behoudt de hele opbouw van zijn voorganger en het mechanisch gedeelte, maar de vorm wordt gemoderniseerd.

Wat Citroën betreft, die heeft voor niet minder dan 25% deelgenomen aan het kapitaal van Panhard, sinds 1955. Een jaar later gooit het ruimteschip DS een paar hydraulische hulpjes overboord zoals stuurbekrachtiging, rembekrachtiging en terugkeer naar de handmatige versnellingsbak en creëert zo de ID, om de cliëntèle terug te winnen die het gat tussen de oude Traction en de nieuwe DS te groot vindt.

Wat maakt dat je twijfelt tussen een Panhard en een ID? Want ze verschillen best wel wat. In grootte, maar ook in motorprestatie (50 tegen 66 pk). Maar ook: het zijn allebei voorwielaandrijvers, en de meest vernieuwende auto' s op de Franse markt. Twijfelen? Nee hoor, we hebben ze allebei uitgenodigd om ons geheugen op te frissen.

Eerst de Panhard – want daar draait het om in deze artikelenreeks. De muil doet denken aan een tekenfilmfiguurtje – als die niet zo serieus was geschapen. Tot aan 1961 zijn de suicideportieren een beetje ouderwets, zeker vergeleken met de portieren met kaderloze zijruiten van de Citroën. Aan boord twee banken waarvan de brochure trots vermeldt dat ze 6 personen kunnen vervoeren, heel gerieflijk. Helaas is de bekleding nogal glad en wordt zijdelingse steun alleen geboden door de portieren. Tegenover de bestuurder is een tweespakig stuur opgesteld – das nog altijd één meer dan bij de Citroën. En voor de bediening van de knoppen moetje niet aarzelen om de handen dòòr het stuur heen te steken. De klokken zijn in een origineel gevormd afleesinstrument in halve maanvorm gegroepeerd.

Contact aan. Hoe zou je het geluid van de 2-cilinder kunnen definiëren? Een mengsel van een Deux Chevaux en een krekel. Of eerder het onaangename gevoel dat een zwerm bijen voor in de demonische bek van de centrifuge terecht is gekomen… Wat een orkaan! De PL17 is sympathiek – maar alle in het klein. Het mini-motortje laat duidelijk weten dat ze voor elke prestatie hard moet werken, altijd, bij elk toerental. Dat gebrom, gecombineerd met dat grappige silhouet, laat de voetgangers overigens duidelijk weten dat er een vliegende schotel opstijgt. Vaarwel aarde. Het is een lawaaierige aangelegenheid aan het stuur van een Panhard.

Wat een contrast met de Citroën! De ID Comfort biedt bijna het comfort van een DS, hoewel de grote tenen niet in het hoogpolige tapijt verzuipen als bij een echte DS. Zoals gezegd: de ID is een DS zonder hydraulische assistentie. Deze Comfort-versie heeft niet veel overeen met de basisversie Normale of Luxe van 1956, want het interieurniveau laat weinig te wensen over ten opzichte van de DS. Deze ID valt dus zeer in de smaak bij taxibedrijven, ze kwam immers op de markt om de Traction op te volgen.

En nu we aan boord gaan van deze vernieuwers, moeten we breken met de rijgewoontes van gewone auto's. De Citroën is een haai in ruste. In 1956 zijn er bijna geen auto's zonder grille. Vormgegeven door de wind, ziet de ID (verkocht voor 967.000 F) er, esthetisch gezien, even aantrekkelijk uit als de DS (met een prijs van 1.065.000 F).

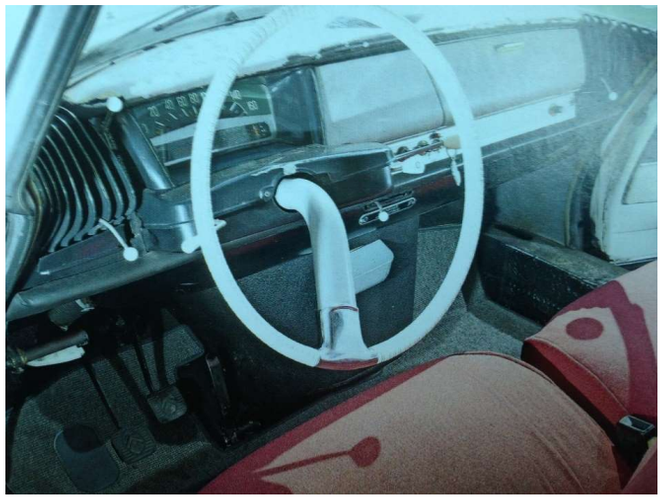
Het einde van de champignon (dit was de bijnaam van het "rempedaal" in de DS, een niet bijster goed te doseren remknop op de wagenvloer, met een bolvormige rubber dop erover. Vandaar champignon). Aan boord zit de bestuurder niet kaarsrecht rechtop (als een I zeggen de malle Fransen), maar kun je op je eigen manier wegkruipen in zachte zetels. Als je eenmaal aan deze gekke situatie gewend bent, en met de opzettelijk verkeerd geplaatste asbak hebt gespeeld die de rechterknie aardig in de weg zit, dan schenkt de Citroën je haar overvloedige comfort.

Het zicht rondom is buitengewoon dankzij de ragdunne voorruitspijlen – zo dun als ongekookte spaghetti! Al met al moeilijk te begrijpen dat zo'n ID ontworpen is voor om de Franse middenklasse te veroveren…., je denkt eerder aan de jet-set! Anders dan je zou verwachten doet de vermogensafname niet veel, ten opzichte van de DS, (de ID heeft nog altijd 66 pk)., dankzij de gewichts-vermindering. (Er is bezuinigd op hydrauliek, luxe, geluiddempend materiaal). Dat brengt de top nog altijd op 135 km/u. Het stuurt wel zwaar, maar nog altijd een stuk directer dan de Traction Avant, die hij moet vervangen. (Er werden in die tijd, na 1954, meer 11Bs – de grote – dan 11BLs – de kleinere – verkocht. De ouderwetse 11B bezitters weken echter uit naar Peugeot 403 of de Renault Fregate, in plaats van naar deze vliegende schotel! – BT).

Echter, bij de komst van de ID in 1956, waren er ook nog heel wat zes-cilinders zonder stuurbekrachtiging, dus dat gemis legde niet zoveel in de weegschaal. En dus verdween de champignon voor een doodgewoon rempedaal. Dat was geen grote belemmering om bij de eerste harde rempoging uw neus te pletten tegen de fraaie ronde voorruit! Pas in 1962 was die

STOFZUIGER VOOR AUTO

Op de Parijse autosalon zagen wij dit kleine model stofzuiger, die rechtstreeks op de accu van de automobiel kan worden aangesloten, waardoor men te allen tijde het interieur van de wagen kan reinigen zonder dat men afhankelijk is van stopcontacten e.d. Fabrikant: ATI-France, 26 Boulevard Sébastopol te Parijs.



rembekrachtiging te bestellen. De Citroën bewees zijn waarde als kilometervreter: lange afstanden, al was de 4-bak niet geheel gesynchroniseerd. Maar eenmaal op zo' n 110 km/u leek de auto wel te zweven, heel ontspannen, met een verbazende volharding, als je je realiseerde dat er maar een tweeliter draaide onder de kikvorsachtige motorkap.

De twee auto' s belichamen de moeilijke vergelijking van onze twee Franse autoconstructeurs in de jaren zestig. Allebei zijn ze kampioen wat betreft luchtweerstand en bieden ze erg veel passagiersruimte bij een bescheiden prijs, met het vernieuwende concept van de voorwielaandrijving. Modern van conceptie doen de motoren niet klein (Panhard) of ouderwets (Citroén stopte het oude Tractionblok, weliswaar met nieuwe kop, in de ID) aan. Tegenoverdeze auto' s stonden de Renault Fregate, die meer door de net opkomende nieuwe rijken werden gekocht, de Simca Ariane (met 4 cilinder Aronde motor in een V8 Vedette koets) die nogal sloom was en de Peugeot 403, die nogal conventioneel aan deed.

Klaar voor de strijd. De Panhard lijkt globaal gezien haar tijd minder ver vooruit dan haar rivaal. Wat het ontwerp betreft, zitten de koplampen, vergeleken bij de Dyna Z, op een andere plek, wat de inruk geeft dat de auto groter is. De koffer is wel groter, maar het centrale deel blijft min of meer dat van de Dyna. Zo aangepast, herplaatst de PL17 zich weer in het midden van de markt, met haar eigen troeven, zoals de Tigre-motor die echte prestaties neerzet zoals Maurice Martin naar de overwinning in de Monte Carlo Rallye reed in 1961 (ze vergeten voor het gemak dat door het regelement kleine motoren bonuspunten kregen, en grotere motoren strafpunten, zo kòn een dikke motor niet winnen···BT).

De Panhard heeft een belachelijk klein motortje als u de motorkap opent, die de gehele voorzijde van de auto beslaat. Grappig! En nu u met een microscoop het volume van de tweecilinder bekijkt, wordt het duidelijk dat de PL haar beloofde prestaties neerzet dankzij de aerodynamica.

En als we nu eens de prestaties vergelijken tussen onze geniale en sympathieke Francaises? Nou, dan is de verrassing best groot, want al zijn alle cijfertjes niet in het voordeel van de Panhard, toch heeft die een ongelooflijke hoop pit in dat kleine tweecilinder blokje van 851 cc, dat achter het stuur een veel bruisender indruk geeft dan die van het vliegende tapijt van de Quai de Javel (jawel, daar stonden ooit de Citroën-fabrieken - de Bleekwaterkade, ooit een stadsrand BT). En met slechts 820 kilo op de weegschaal lijkt de Panhard telkens klaar voor lift-off! De besturing is wat zwaar, maar de eenvoudige wielophanging zorgt voor een wegcontact dat niet ver afzit van dat van de Citroën, ondanks het verschil in verfijning tussen beide modellen. De enthousiaste wegligging, hoewel wat simpel, produceert weinig deining en geslinger, men voelt zich zeer wel aan boord. Wat de remmen betreft: de trommels verlangen een stevige druk van uw rechtervoet, maar zorgen direct voor een goede vertraging.

Op het gebied van comfort kan de kleine Panhard zich echter niet meten met de ID. Het is vooral het geluid dat de Panhard verschrikkelijk dwars zit. Na een lange afstandsrit suizen uw oren onvermijdelijk nog een tijdje na. Waar de Panhard zich tegen het universum van de moderne tijd aanvlijt dankzij haar pittige motortje, daar plonst de ID zich er met hart en ziel helemáál in. Ze heeft zich bewezen, in tegenstelling tot een PL17, die ondanks haar sterke punten, tegenwoordig toch veel minder verzamelaars trekt. En toch, tot onze verbazing, zou de keuze voor een van deze twee "reines de la route" wel eens op de Panhard kunnen vallen, vooral dankzij dat motortje.

Vandaar onze overdenking in de vorm van een vraag: hoe zou een verkleinde en lichtere ID in 1961 met een Panhard motortje hebben aangevoeld?

Christophe Bonnaud in Rétroviseur 326, oktober 2016. Vertaling BT

**GÉRARD LAUREAU, DE ZOON VAN EEN PUISATIER** Deel 2 (vervolg van Koerier 198)

*Het RB team voor de tests op Le mans 1962. De barquette 49 links zal niet starten wegens uit de baan vliegen bij de training. Rechts die van Laureau- Armagnac.*

"Toen het geld begin jaren zestig begon te ontbreken onder leiding van de René Bonnet, en zijn zoon Claude na zijn militaire dienst terugkeerde in het bedrijf, koelden de verhouding af. Zijn ernstige ongeval met de in 1958 had hem veranderd, maar hij was een charmeur en hij wist door te gaan. Wat betreft mijn teamgenoot, Paul Armagnac, wat een geweldige man was dat. Hij was dan wel deurwaarder in Nogaro, hij vond het "walgelijk" om arme drommels uit te knijpen. Hij was een erg snelle en getalenteerde rijder. Al hield hij niet van testen en de techniek was hem vreemd. "

## Hoop de bodem ingeslagen!

Het seizoen van 1962 ziet er veelbelovend uit. Laureau en Armagnac krijgen het nieuwe hyper geprofileerde aluminium koetswerk (470 kg), met de 4-cilinder uitgerust met dubbele nokkenas van 704 of 996 cc 70 respectievelijk 95 pk levert, afhankelijk van de gekozen classificatie. In dit geval rijden ze meer dan 210 km / u, veel sneller dan de laatste D.B Panhard-motor van 60 pk, die de 180 km / h niet overschreed . Maar ook heel erg smal, en niet erg rigide zoals alle creaties van Hubert, blijkt de barquette van René Bonnet lastig te rijden. Laureau was teleurgesteld over het weggedrag. *"Eerlijk gezegd hield ik niet van de auto's die door Jacques Hubert waren ontworpen, zowel de barquette als de Djet met buizenframe. Ze lagen slechter op de weg dan de D.Bs, vooral dan de Camionette, die de beste was van de hele stal. De D.B had zeer brede sporen, terwijl Bonnet een te smalle spoorbreedte had. De barquette was gevaarlijk,*

*Om punten te verzamelen voor het Franse kampioenschap, neemt Laureau deel aan heuvelklims aan het stuur van zijn prototype. Hier in Urcy, klassewinnaar onder de 1000 cc.*

*De barquette 1962 waarvan het sterk gestroomlijnde silhouet erg lijkt op de laatste D.B 1961 met motor achterin. Onder de motorkap de Renault motor met dubbele nokkenas.*

*de journalist Jean Bernadet noemde het "de zetpil" vanwege zijn lange en smalle vorm. Toen ze in 1963 een dak kreeg om de aerodynamica te verbeteren, werd het niet beter en Bonnet zei dat ik langzamer reed, omdat ik niet van gesloten auto's houd. Dat was niet waar. Ze kon zonder waarschuwing uitbreken. Deze auto maakte me bang.*

*Later vertelde Beltoise me dat het aerodynamisch niet klopte, zonder deugdelijke analyse gebouwd, allemaal voor een hogere topsnelheid. Maar in 1963 miste hij nog de ervaring om dit te begrijpen. Ook zijn ongeval van Reims schrijft hij toe aan de aerodynamica".* Maar zo ver zijn we nog niet.

Het seizoen van 1962 is teleurstellend. Slachtoffer van Renault motoren die niet optimaal kunnen worden afgesteld en vooral een gebrek aan stijfheid zodat de koppakkingen er regelmatig uit vliegen, komen de Bonnets zelden over de finish en zijn bonussen steeds zeldzamer. De sfeer is een beetje afgebrokkeld, de geldproblemen stapelen zich op terwijl het kleine merk druk bezig met de start van de productie van een geciviliseerde Djet met kokerchassis waarvan het elegante silhouet met afgekapte achterzijde liefhebbers verleidt. Helaas, aan het einde van 1962, tijdens de tests van de Salon Coupes in Montlhéry, verongelukt Armagnac dodelijk met een barquette. Een schok voor het team en vooral ook voor Laureau die hem als een broer beschouwde en die het plan had om zich bij hem in de Gers aan te sluiten. Voor een vervanger in het team voor het seizoen 1963, doet Bonnet een beroep op de jonge Beltoise, die als monteur in drie jaar eerder zijn bedrijf had gewerkt, maar werd ontslagen omdat hij vaak niet aanwezig was in de werkplaats.

## Nieuwe teamgenoot

*"Ik had Beltoise ontdekt tijdens de tests in april van Le Mans 1962, waar hij op een motorfiets racete. Met René's zoon Claude stond ik erop dat zijn vader hem een kans zou geven. Hij draaide onmiddellijk sneller dan de andere bestuurders van het team. Na de dood van Paul werd hij mijn teamgenoot. We waren de snelsten en ik herinner me dat ik iets sneller was dan hij, althans in het begin".*

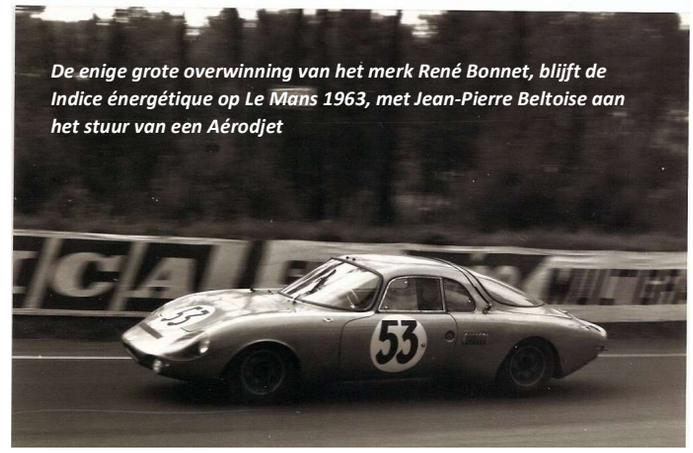
*In 1963, krijgt de barquette een dak om de aerodynamica te verbeteren voor een hogere topsnelheid.*

Ondanks een overwinning in de energie-index die Beltoise op Le Mans behaalt, zijn de resultaten in 1963 niet veel beter. De barquette is in een coupé veranderd door een dak erop te zetten om de aerodynamica te verbeteren terwijl het chassis versterkt is. Maar hij is minder snel dan de nieuwe Alpine M63. Temeer omdat Bonnet niet langer het enige officiële team van Renault is. Hij vindt zichzelf in de boot genomen, omdat hij volgens zijn contract met de Régie

alleen Renault onderdelen mag gebruiken wat bij Alpine niet het geval is. Met zijn vierbak uit de Estafette en R8 remmen, is de proto langzamer dan de Alpine M63 uitgerust met Girling Hewland schijfremmen en een 5-bak. Alpine heeft de wind in de rug in de media, terwijl het voor het team van Bonnet steeds somberder wordt, te meer daar geld ontbreekt door het falen van de Missile, die het commerciële trekpaard van het kleine merk zou worden. Bonnet heeft bovendien besloten om in kleine series Formule 2 en -3 wagens voor sportieve klanten te produceren voor de nieuwe Formule 1000 cm3 die net is ontstaan.

*Michel en Claude Bonnet, zonen van René presenteren de nieuwe Formule 3 en formule 2 eenzitters met hun vanzelfsprekende puurheid van vorm.*

Hubert heeft een zeer originele Formule 2-eenzitter ontworpen, tè origineel misschien, maar mooi en verfijnd zoals al zijn creaties. Het maakt gebruik van de innovatieve geïntegreerde technologie met in-board wielophanging aan de voorzijde, terwijl het chassis met dubbele romp de brandstoftank integreert. Technologie die Matra zich later toeeigent als zij het bedrijf overneemt. Maar geld en tijd en ervaring ontbreken om zo'n innovatieve auto te ontwikkelen.




*De enige grote overwinning van het merk René Bonnet, blijft de Indice énergétique op Le Mans 1963, met Jean-Pierre Beltoise aan het stuur van een Aérodjet*

Vanaf de eerste tests in Pau realiseert Gérard Laureau zich dat zijn René Bonnet F2 niets kan doen tegen de Lotus en de Cooper. "*Het begon in Pau. Je moest je schoenen uitdoen om binnen te komen. Het was echt een rijdende lijkkist, de voorkant vervormde bij het remmen. Een echte sprinkhaan!* "

In de Grand Prix van Pau, aan het stuur van de F2 die niet top is afgesteld, kwalificeert Laureau zich in de buurt van 20 seconden van Jim Clark die de beste tijd rijdt en klasseert hij zich 8e op één ronde, na een pitstop om de vering achter strakker te maken. De Proto doet het niet beter: Op de 1000 km van de Nürburgring vliegt Beltoise meteen na de start zonder remmen van de baan. Op Le Mans staat Laureau zonder benzine. Bij de tests van de 12 uren van Reims is de auto het slachtoffer van een beginnende brand.

*De proto 1964 is veel verbeterd (stijfheid voortrein). Bij testen op Le Mans, rijdt Laureau 7 seconden sneller dan in 1963 en haalt hij 225 km/u.*

*Laatste wedstrijd van Gérard juli 1964 in Reims, Formule 2, de passie is er niet meer !*

## De nacht in het ziekenhuis

De 12 uur van Reims worden gehouden op de dag vóór de Formule 2 race, waarin Laureau en Beltoise zijn ingeschreven. Aan het stuur van de proto schiet Beltoise, die de start heeft gedaan, heftig de baan door een plas benzine. Uit de wagen geworpen, is hij ernstig gewond (17 breuken). Hij wordt naar het ziekenhuis van Reims gebracht en de chirurg wil zijn arm en been amputeren. Laureau, die erbij is, staat erop dat de operatie niet doorgaat, wat woede opwekt bij de chirurg. 's- Morgens belt hij de beroemde professor Dautry die ermee instemt om Beltoise per helicopter naar Parijs te vliegen en hem daar te opereren. De coureur blijft enkele maanden gekluisterd aan een ziekenhuisbed. Maar zijn arm en been zullen worden gered. 's-Middags, uitgeput door de zware nacht, neemt Laureau de start van de Formule 2-race in de laatste rij, omdat de Bonnet zich niet kwalificeerde. Hij werd toch door de organisatie toegelaten. Maar de sfeer is gespannen en de passie verdwenen. Hij zal in de 5e ronde met mechanische problemen opgeven. Het wordt zijn laatste race op 44-jarige leeftijd.

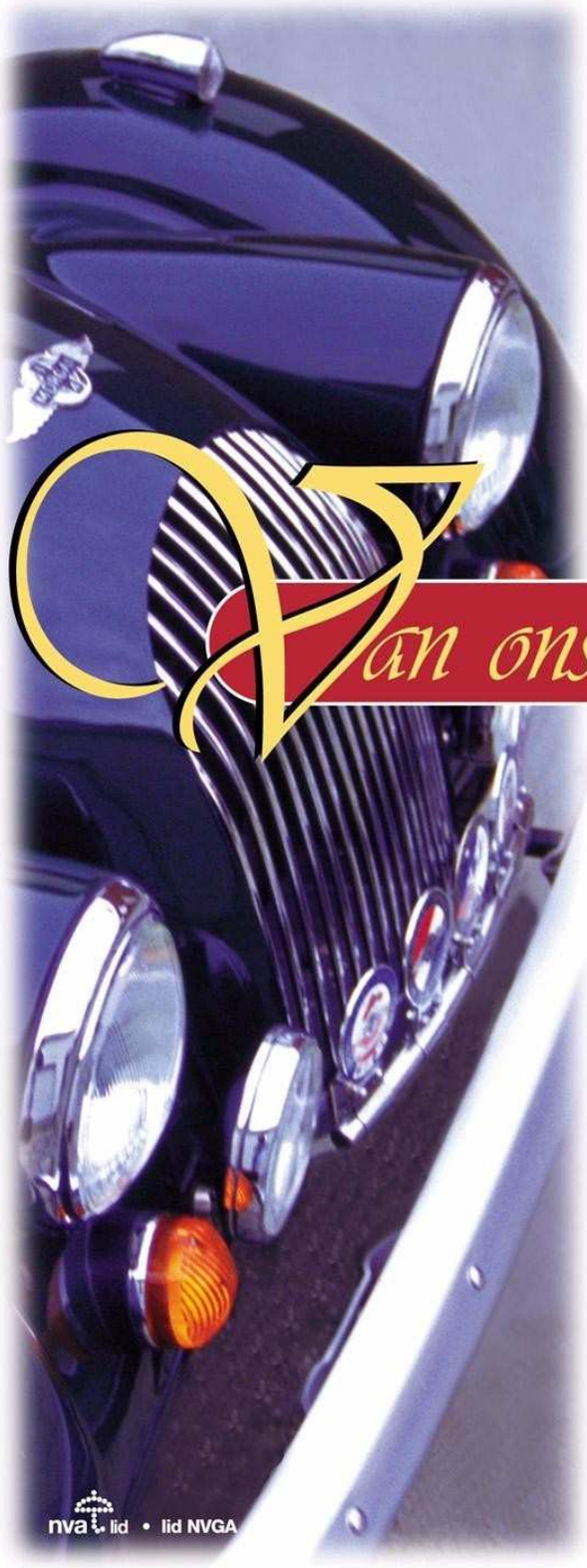
*"Ik voelde me uitstekend en ik wist dat ik nog steeds snel was. Maar mijn vrouw drong er sterk op aan om de competitie te stoppen. De auto's waren erg gevaarlijk, maar de ambiance was prima. Ik heb niet meer gereden en ik heb zelfs weerstand kunnen bieden aan verschillende voorstellen van Jean Rédélé die me aanbood om de Alpine-proto op Le Mans te rijden" .*

Alles gaat nu heel snel, Bonnet die geld aan Matra verschuldigd is, wordt eind september zonder veel plichtplegingen zijn zaak uitgezet. Het bedrijf dat nu wordt geleid door Jean-Luc Lagardère heeft geen gebrek aan sportieve ambities, door het voortzetten van de productie van de Djet en in de Formule 3 te starten met een verbeterde auto die is afgeleid van de Bonnet. Laureau kent Jean-Luc Lagardère, bij wie hij putten heeft geboord. De laatste vraagt hem advies over de keuze van zijn coureurs voor het seizoen van 1965. Laureau houdt vol dat ze Beltoise moeten nemen die nog steeds flink gehandicapt is door zijn ongeluk. Ze beschouwen hem als een kreupele, maar uiteindelijk nemen ze hem. Hij bewees dat hij de beste was.

Gérard neemt zijn vak, het slaan van putten, weer voltijds op, terwijl de ster van Beltoise opstijgt naar het firmament van de coureurs. In de jaren 80 opent de laatste een school voor coureurs in Trappes en vraagt Gérard erbij. Gérard, die, op 65-jarige leeftijd, dagelijks in 205 GTI rijdt omdat hij nog steeds van snelheid houdt, krijgt weer zin in het circuit. *"Ik druk het pedaal stevig in"* vertelt hij me *"wanneer ik de 205 Turbo 16 rij, met zijn 400 pk, je kleeft aan je stoel en je rug doet pijn, maar het is goed zo! "* Bijgelovig, herinnert hij zich dat hij nooit een evenement had beëindigd als zijn auto het nummer 13 had of een combinatie of toevoeging van dat nummer. Hij racete in een tijd waarin de chauffeurs wisten hoe ze moesten sterven, maar ook wisten hoe ze moesten leven. Vrolijke Gérard heeft het leven verslonden met gretigheid die hij tot het einde volhield. Het is jammer dat hij geen snellere auto' s kreeg die zijn talent als coureur en de finesse van zijn rijstijl nog beter zouden kunnen tonen. Maar dankzij zijn kleinzoon,Antoine, klinkt Laureau's naam nog steeds samen met die van D.B en R.B.

Vertaling JM

*Ontmoeting met de zoon van de putgraver eind Jaren 80!*




*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?

## coupon

**JA 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*

Sandd
Port betaald
Port payé

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

Panhard
Spécialiste
Peter Breed Garage Service

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

info@panhard.nl