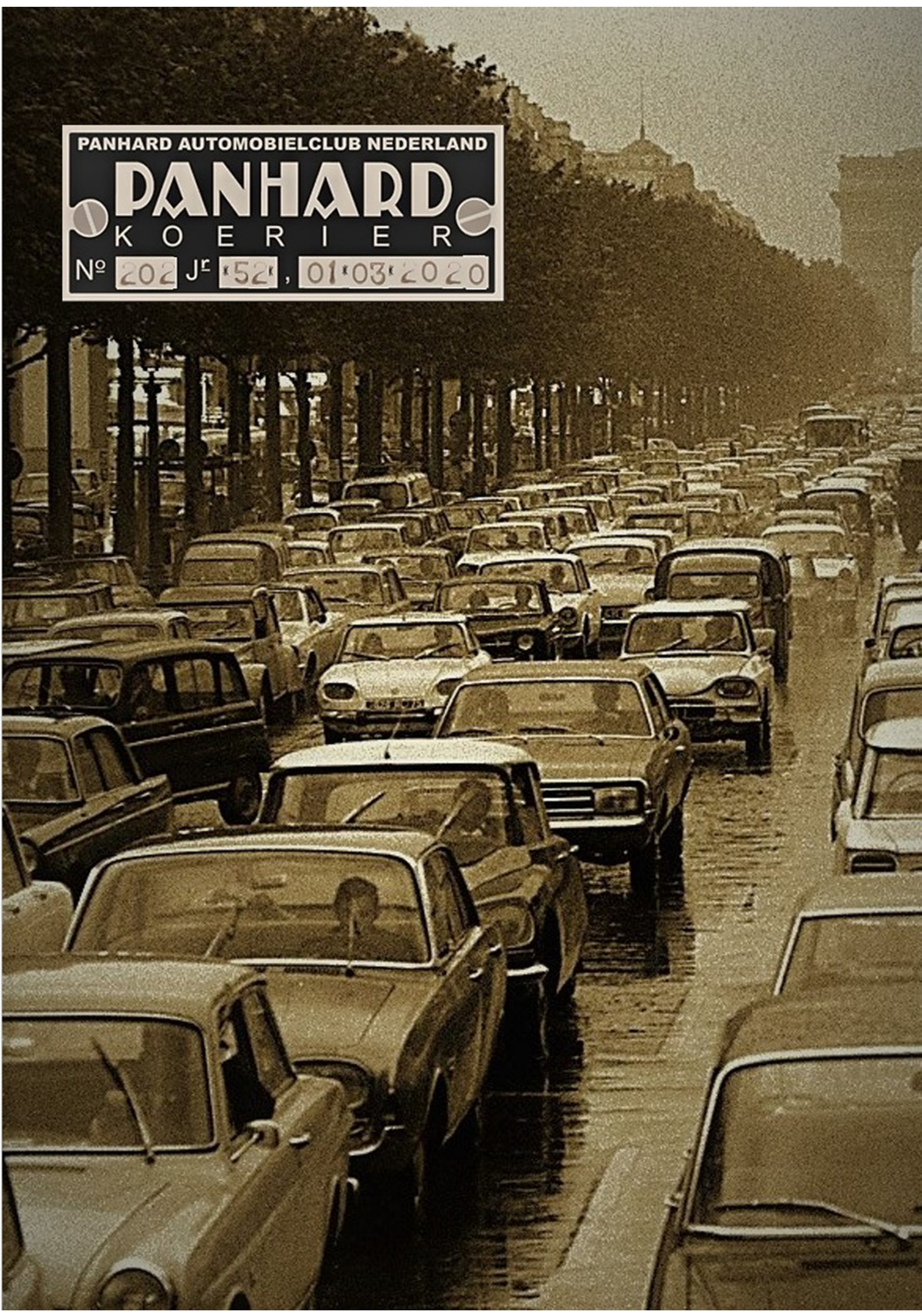
PANHARD AUTOMOBIELCLUB NEDERLAND

PANHARD KOERIER

Nº 202 Jr '52', 01'03'2020



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
MEDIAREDACTIE:
Jaap Margry (Panhard Koerier)
T. 0622313056
hoofdredacteur@panhardclub.nl
Ries Kruidenier (Website) T 071 5316195
webmaster@panhardclub.nl
PANHARD KOERIER:
Uitgave van:
Panhard Automobiel Club NL
ADVERTENTIES: hoofdredactie
DRUK: Editoo Arnhem

VAN DE VOORZITTER

Het is inmiddels jaarlijks terugkerende trip geworden: met Peter Drijver, Peter Breed en onze dames naar de Rétromobile in Parijs begin februari. Het excuus om te gaan, is de jaarlijkse vergadering van de Fédération des Club Panhard & Levassor waarin alle Panhardclubs wereldwijd vertegenwoordigd zijn. Het bestuur van de Fédération bestaat grotendeels uit leden van de familie Panhard; onze eigen Peter Drijver heeft sinds twee jaar zitting in het bestuur als contactpersoon 'Buitenlandse clubs'. Met het buitenland wordt natuurlijk bedoeld: alles buiten Frankrijk, dat moge duidelijk zijn… Overigens: van al die 'buitenlandse' Panhardclubs is onze Nederlandse de grootste en we zijn het oudst van allemaal!
Het nuttige én het leuke aan de Rétromobile-trip is het ontmoeten van vrienden (en mede-bestuurders) van andere Panhardclubs bij de vergadering en op de diverse clubstands. Het is goed om te praten over Panhard-overkoepelende evenementen, problemen en initiatieven van andere clubs waarbij we elkaar —binnen de samenwerking van de Fédération — kunnen helpen. Het jaarlijkse RIPL is daarvan een goed voorbeeld, afstemming van adressen voor het (laten) maken or reviseren van onderdelen een ander. Het gaat allemaal niet heel snel, maar de wil is er en de overlegstructuur ook. Zo houden we —met elkaar— onze Panhards wereldwijd op de weg. Ook weer in 2020!

VAN DE REDACTIE

Een gewijzigde redactie-opzet dit jaar. Het steeds belangrijker worden van onze mooie club-website is aanleiding om ons aan de moderne tijd aan te passen. We hebben nu een "mediaredactie" bestaande uit Ries Kruidenier voor de website en ikzelf voor de Koerier, ondersteund door een pool aan enthousiaste correspondenten die interessant materiaal aanleveren, zoals u driemaandelijks kunt constateren. Een aantal vaste correspondenten, die vrijwel aan iedere editie bijdragen leveren, en leden die het leuk vinden om een keer een stukje te schrijven. Deze maand vindt u een artikel van Titus Yocarini. Nieuw is ook de column van Jack van Asselt, die ook schrijft in Klassiek en Techniek. Boyo verblijdde weer ons met de nodige vertalingen en uiteraard de Strip. En Jan Hoekstra deelt een herinnering. Een stemmige foto van een mooie file op de omslag uit de tijd dat milieuzones en -vignetten onbekend waren en de fantasie nog aan de macht was. Ongetwijfeld *finest hour* voor een aantal van ons....
Jaap Margry

Inhoud

Colofon	2
Van de voorzitter	2
Van de redactie	2
Titus Yocarini	3
Panhard 17 BT Comfort S	5
le Colonne de Jack	10
Anvers non plus?	11
Arista	11
Boyo's strip: Le marché des Fleurs	12
Boek Roland Roy over Matra	13
Panhard in de Formule 1	14
Website	16
Dyna Z is a Sportscar	17
24CT voor het eerst in Autovisie	18
Verslag van de Technische Workshop	19

Agenda

Altijd vooraf checken!!!

6-8 maart Antwerpen
Antwerp Classic Salon
20 maart praatavond
26-29 maart Essen (D)
Techno-Classica Essen
4 en 5 april Onderdelenbeurs in Le Mans
met "Panhard Village"
19 april 2020 voorjaarsrit
23 - 24 mei Historic Zandvoort Throphy
met clubstand PAN
19 juni 2020 praatavond
24-27 juli RIPL Zweden
18 september 2020 praatavond
4 oktober 2020 najaarsrit

Titus Yocarini mailde ons dit leuke verhaal over zijn Panhard-avonturen in Frankrijk! Dank Titus!

Rassemblement Véhicules Anciennes Mourioux-VeilleVille zomer 2019

Toen ik mijn Panhard Dyna Z 12 in Frankrijk vond, niet ver van ons huis in de Indre, werd ik lid van onze Panhardclub. Het leek me goed voor de uitwisseling van kennis en ervaring met de clubleden. Nu een paar jaar later rijd ik met veel plezier in mijn Panhard in Frankrijk rond. Ik ga regelmatig op de foto, duimen gaan omhoog en ik word aangeklampt met vele vragen. De eerste is altijd van welk jaar mijn Panhard is. Volgens het serienummer zou die in 1958 gebouwd zijn, maar haar eerste rit maakt zij pas in 1961. Dat kwam volgens de overlevering, omdat er 200 Panhards besteld waren voor de Amerikaanse markt. Echter de bestelling werd uiteindelijk geannuleerd en in de haven van Calais duurde het even voordat dat aantal zijn weg vond op het Franse land.
Sommige beweren dat de Panhard in België is geproduceerd gezien de andere achterlichten, maar dat verhaalt de overlevering niet
Onder het afdakje naast de schuur van de vorige eigenaar zag de auto er redelijk uit voor een Panhard *dans son jus*.
Ik riep letterlijk tegen mijn echtgenote: 'kijk de auto van mijn vader' . Toen wist ik nog niet dat er een boek met die titel bestond. De vorige eigenaar hoorde dat en liet mij de auto ook van binnen en onder de motorkap zien. Hij reed echter niet, maar was volgens hem wel rijdend te maken. Hij wilde hem aan me verkopen. We kwamen overeen, dat hij hem aan de praat zou krijgen en zou komen voorrijden. Dat heeft driekwart jaar geduurd. Voorjaar 2016 werd de koop gesloten.

Een vriend van me in het zuiden van Frankrijk kende een vioolbouwer in Bretagne, die Panhards bezat en restaureerde.
Hij legde voor mij het contact met David Deroy en ik maakte vervolgens een afspraak met hem. We gingen niet met de Panhard naar Vannes, omdat ik er toen niet zeker van was of we zonder veel problemen 1000 kilometer zouden kunnen afleggen. Daarbij zat er een aantal lekken in het uitlaatsysteem, die zorgden voor wel een heel bijzondere geur in het interieur.
David ontving ons gastvrij bij hem thuis. Zijn beneden verdieping was één complete werkplaats. Zijn Dyna stond bij de buurman in een grote kippenschuur. Een prachtig exemplaar met het

bekende pruttelgeluid. Daarnaast bezat hij een 24CT cabriolet en was hij een CD aan het reconstrueren.
Er was geen tijd meer voor een bezoek aan zijn vioolbouwwerkplaats werkplaats, dat bewaarden we voor een volgende keer. Terug in ons huis in Frankrijk kreeg ik een mail van hem, dat hij mij adviseerde om eens bij een van de leden van de CPLF langs te gaan, die me zou kunnen helpen met de motortechnische klussen.
Hij gaf me twee namen door en gezien de rijafstand koos ik voor Alain Peron in Lignières. Wij spraken af en na een rit van 50 km. met de Panhard, stelde hij voor om voor mij wat aan de auto te sleutelen als ik toch in Nederland was. Ik moest dan wel lid worden van de CPLF.
Hij liet me zijn complete werkplaats zien met brug en kisten vol Panhard onderdelen. Un vrai mecanicien! In een andere garage had hij zijn collectie véhicules anciennes staan. Ik maakte kennis met een ontzettend aardige vent, die alles van Panhards afweet, maar ook van Peugeots en Citroëns en een gigantische collectie modellen bezit.

Intussen kwamen uit het goed gesorteerde depot van onze club met de grote kennis van Wim Broers de eerste onderdelen, die ik zelf ging vervangen.

Stap voor stap is er al heel wat gesleuteld en verbeterd aan de Dyna Z 12 zoals vervanging distibutie- tandwiel, nieuwe cardanassen., rubbers van de deuren etc. Voor het overige is alles nog 'dans son jus' .
Op 1 juli jl. heb ik de Panhard naar de contrôle technique gebracht niet wetend dat juist op die datum deze keuring was aangescherpt. Enfin, naar huis met een lijst punten, die eind augustus afgevinkt moeten worden, wil ik daarna nog de weg op kunnen.
Ik vond die lijst erg gezocht gezien ook de rapporten van de vorige keuringen. Zo is de tandheugelhoes aan een kant los, verliest de auto wat olie en ziet het rubber van de remleidingen er wat poreus uit aan de buitenkant. Alain zag wel mogelijkheden me te helpen om de auto alsnog door de keuring te krijgen. Dat betekent voor mij dus even afwachten of er toch nog veel werk verricht moet worden.

Met andere clubleden van de CPLF maakte ik kennis in Mourioux VeilleVille een uur rijden van mijn huis, waar ieder jaar een rassemblement vehicules anciennes wordt georganiseerd. Ongelooflijk wat daar allemaal staat uitgestald, zowel auto' s als een deel landbouwwerktuigen. Ook de modellenverkoop is groots opgezet. Hoogtepunt is wel de gezamenlijk lunch in een tent voor 300 man met de plaatselijke fanfare voor entertainment, zodat je elkaar gega-randeerd niet kunt verstaan. Vorig jaar kwam tijdens de lunch de regen met bakken uit de hemel. Ook in de tent werd alles drijfnat. Op de terugweg bleek ook mijn Panhard in een enorme hoosbui niet waterdicht.

Dit jaar was het vooral de hitte, die er een lome dag van maakte met veel minder bezoek. Drie Panhards deden mee aan dit evenement. Dacht ik lekker in de schaduw te staan, maar aan het einde van de dag leek het of ik in een oven stapte. Dan zijn die zijruitjes van de voorportieren een uitkomst voor een constante stroom verkoelende wind.

Het was een hete zomer, maar daar had vooral de chauffeur last van.

Titus Yocarini

We reden ´m opnieuw:

De Panhard 17 BT comfort S – een auto die nog meer respect afdwingt, en nog comfortabeler is.

Boyo Teulings vertaalde een uitgebreid artikel uit Gazoline (no 237, oktober 2016) over een van de laatste PL17 modellen.

In 1965 loopt de doyenne, de oudste automobielfabriek, naar het einde van de wedstrijd, met een handvol vierdeurwagens die supergoed zijn uitgerust om haar trouwe kopersschare, de onverbeterlijke Panhard fans, die voor niets ter wereld hun ¨torretje¨ met de twin hadden verruild voor wasmiddel X met 4 cilinders. Nog steeds fier overeind, deze 17BT Confort S, één van de allerlaatste PL´s uit de geschiedenis. We reden in een helse orkaan gierend door het paradijs der grote merken. In volle glorie- met 160 op de teller.

De 17 Tigre ziet er licht en snel uit, ondanks haar leeftijd. 145 km/u met 848 cc, dat wekt nog ontzag in de sixties

Vanaf 1963 heeft de 17 achter een pettenklep, net zoals de Simca P60.

In het midden der jaren 50 veranderen de wetten der vormgeving bij auto´s bliksemsnel. De vloedstorm van Amerikaanse consumenten die de veroudering van elk object bepalen met hun ongeremde vernieuwingsdrang en de ongeremde vruchtbaarheid van de Italiaanse ontwerpers ballen zich samen in deze economische en stilistische verandergolf. Het gaat van rond naar hoekig.
De leidende vormgevers veranderen één voor één de ronde vormen en stappen over op strakke en hoekige lijnen met spannende en grillige vormen. Pininfarina staat daar middenin, steekt daar met kop en schouders bovenuit, getuige de stap van 403 naar 404 met zijn vinnen en scherpe hoeken.

Bij Panhard hebben we de Dyna Z, die in 1954 uitkwam. Een rond en glad vormenspel, zo afgerond als een pannenkoek, zonder ook maar iets wat op een hoek lijkt, een volkomen gedateerde carrosserie, vergeleken bij de moderne strakke flanken, puntige staartvleugels en afgeplatte daken.

Volledig uit de mode, moet er een nieuw model komen, maar dit overlevingsmiddel toont echter iets heel anders: de kas is leeg. En Citroen, die boven de markt zweeft en die de fabriek meer en meer in handen krijgt, weigert de sluizen open te zetten om het merk dat zij uiteindelijk geheel wil verkrijgen, bij te staan.

De laatste 17´s verliezen hun leuke ronde achterlichtjes ten faveure van deze plastic armaturen, kwestie van bij de tijd blijven.

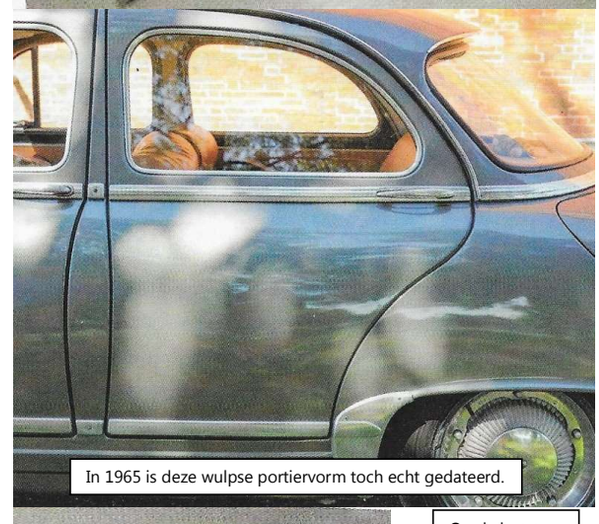
Het gevolg hiervan is bekend bij U, men pakt het centrale deel zonder verandering op, evenals motor en ophanging en boetseert een andere voorzijde en achterzijde, verbetert de bouwkwaliteit en de afwerking en hop, een nieuwe auto in een wat hogere klasse. En daar mikt Panhard op: in de advertenties gaat het niet meer om de prestaties, zoals vroeger, nee, het gaat nu om het comfort en passieve en actieve veiligheid.

En deze verkoopstrategie betaalt zich uit, want direct na het debuut, dat inslaat als een bom, zijn de verkoopcijfers met een factor 5 gestegen waardoor die akelig die van de ID 19 benaderen. Helaas is dit allemaal snel voorbij. Een paar jaar later draait het koperspubliek de auto weer de rug toe.
Vanwege die ronde vormen wellicht, maar het is ook zo dat de Citroen-organisatie (die Panhard verkocht en moest onderhouden) schaamteloos de ID voortrok ten nadele van de Panhard, die als weinig betrouwbaar werd afgeschilderd en waarvan de levertijden eindeloos zouden zijn. Twee volledig valse argumenten. In de maanden die volgen zakt Panhard helemaal in en sleurt de PL 17 mee in zijn val. Het geeft de PL 17 wel een nieuwe typenaam, de 17, in navolging van de 24. En in de loop van vaan het laatste productiejaar vindt deze eerbiedwaardige auto slechts 7630 liefhebbers, 3 keer minder dan twee jaar ervoor, en 5 keer minder dan in het eerste productiejaar.

Een ramp. In mei 1965 eindigt Citroen de bloedtransfusie en laat aan de mooie 24 het privilege het boek te sluiten. In een ultieme poging nog glans en schittering te brengen in het grote boek van het oudste merk onder de Franse automerken.
Het toeval bracht ons in gesprek met Brice Chalançon, hoofd restauratiewerkplaats van de Cité de l´Auto in Mulhouse en die ons leidde naar een van de allerlaatste 17´s , een BT 1965, 80 nummers voor productie-einde - een auto in de kleur gris auteuil, gecombineerd met een interieur in beige-bruine kleur. (in de Panhard catalogus heet het Gold Cordoba). Maar goed. De interieurkleur geeft een rijke welgestelde uitstraling aan deze nog originele auto (behalve de lak) en die een goed beeld geeft van de enorm goede afwerking van deze versie die de auto omhoog stootte in zijn klasse.
De stevigheid en de conditie van het kunstleer is ongebruikelijk goed, bijna verwarrend goed, je zou bijna denken dat het goed dik leer is. Dat is één van de kenmerken van de benaming Confort S (en vroeger de Relmax S van Relax Maximum), met gescheiden voorstoelen.

Vanaf 1963 hebben de 17 geen oogleden meer rond de koplamp met hol glas. De grote clignoteurs zijn ook een deel van het vernieuwde ontwerp.

Vanaf 1963 verandert de naamgeving van 17PL in PL om meer in overeenstemming te komen met de 24.


In 1965 is deze wulpse portiervorm toch echt gedateerd.

Op de laatste 17' s maakt de geschreven naam plaats voor een schildje PL, als op de 24.

Aan het einde van de productie krijgen de bumpers deze ribbels. De gladde, gebogen vorm van weleer was totaal uit de mode.

de bestuurdersplaats is heerlijk. Een groot bakelieten stuurwiel in uw handen en voor u een grote voorruit om prima de weg te overzien.

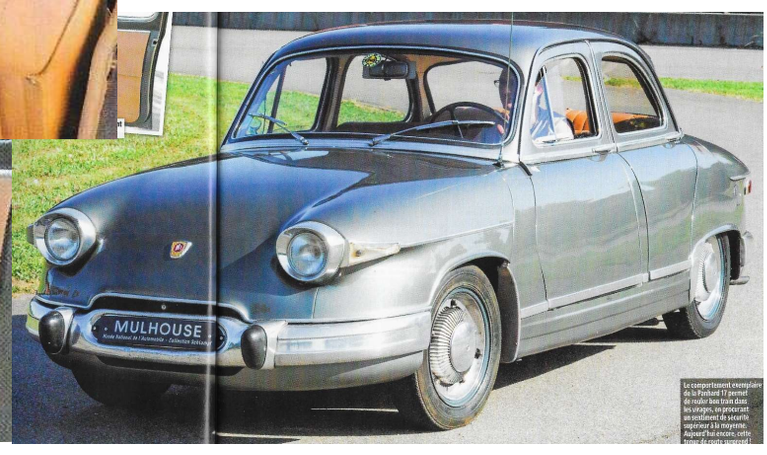
Toerenteller, standaard in de Tigre-versie. Niet beneden de 3500 toeren komen als u wat uit het motortje wil halen. Het Jaeger klokje toont dat Panhard in de sixties goed in zijn spullen zat.

De stoelbekleding zet zich voort in de deurplaten. Je zou geloven dat het leer is.

voor 60 pk, de meest krachtige maar ook de meest opgevoerde versie. En, heel leuke verrassing, ondanks de gevorderde leeftijd is de Confort S een bewuste keuze. En nog een echt topmodel van een heel gamma dat nog betaalbaar is ook. De auto is zijn geld best waard en alleen al het buitensporig goede en mooie interieur is de koop meer dan waard. Daarbovenop komt nog het comfort van de ophanging en van de stoelen die een ongelooflijk goede indruk geven. En natuurlijk, de veiligheid en de wegligging zijn van het hoogste niveau: een zitgedeelte dat ultra stijf is en een dashboard dat volledig is afgewerkt. Daar komt nog een cadeautje bij: de auto toont zich zo zuinig als een kameel, verbruikt bijna nooit meer dan 8 liter per 100 km, hoe zeer je er ook tegen aan gaat.

Als je naar het mechanische gedeelte kijkt maakt de Tigre motor werkelijk het verschil uit. Levendig en van goede wil, tikt de auto de 140 km per uur aan. Maar, dan moet je wel permanent op het gaspedaal gaan staan, want het is per slot van rekening een motor van 848 cc. En dat past eigenlijk bij zo´n luxe auto want het geluid dat de auto produceert hoort niet in die omgeving en klinkt ook nog lelijk. Past niet bij een brave huisvader en ligt niet goed in het gehoor. Wat een beetje raar is, is dat de diezelfde motor en dat geluid de sportiviteit van de Dyna Z benadrukte, terwijl hij bij de 17 de klasse van de auto benadeelt. En nog erger, als de knalpot af zou breken of een gat had dan werd de bijnaam van Panhard -pan pan- een scheldnaam….

In 2016 achter het stuur van zo´n auto gaan zitten betekent: zelf ook teruggaan naar 1965 in totale objectiviteit van dat tijdperk. En daar begint het al. Hoe moet je de auto plaatsen t.o.v. de concurrentie? Als je naar de motorinhoud en de belastingklasse kijkt past ze bij de Renault Dauphine. En die wordt compleet afgefakkeld (die had ergens tussen de 32 en 38 pk en met de motor achterin, met de achteras



die niet geleid was en een enkele homokineet, was er eigenlijk geen sprake van wegligging behalve op zijn kop). Als je naar maten en prestaties kijkt, komt de 404 (met de vinnen van Pininfarina) nog het dichtst bij, maar die is met 1618 cc bijna twee keer zo groot qua motor (en een heel andere belastingklasse). Er tussen in ligt de Simca Aronde, (de P60 laatste versie) maar die kan niet tippen aan de wegligging en achterin is de vering kort en stoterig), dat is eigenlijk de ideale concurrent. Op het parcours van de Cité de l´Automobile geef ik de Panhard de sporen. Hij gedraagt zich voorbeeldig bij dit recreatieve ritje. Het weggedrag maakt je haast vrijpostig. Ze gaat heerlijk door de bochten, ze schuift vriendelijk en beheerst met vier wielen en het lijkt onmogelijk de auto rare sprongen te laten maken of uit de bocht te laten vliegen. Met veel gewicht op de vooras is de auto stevig onderstuurd, maar de achterkant zwaait nooit uit en volgt de voorkant voorbeeldig.

En die Dauphine? Nou, die lag al lang op zijn dak in de bosjes. Een 404 moet zijn stinkende best doen om de auto bij te houden en zal dan een echt gevecht met het stuurwiel moeten aangaan. Alleen de ID 19 is van een andere maat maar heeft qua kostprijs niets met een Panhard van doen.

Wat de motor betreft, die is de auto niet onwaardig. Die toert er prachtig op los, weliswaar in een donderend lawaai, maar geeft blijk van een welwillende nervositeit, mits je niet onder de 3500 toeren komt, een geheel eigen karaktertje dat zich cash uitbetaalt. Het koppel van de motor stelt niet veel voor en ligt vrij hoog in het toerental, hetgeen betekent dat je er flink mee aan het werkt moet wil je de 404 volgen qua snelheid. En de Simca? Die moet vechten als een duivel om de Panhard bij te houden. Maar op het eind is er de indruk dat de Panhard toch wat ¨punch¨ ontbeert. Dit motortje gekoppeld aan 830 kg geeft het gevoel dat de auto eigenlijk een grotere motor verdient.

De grillig gebogen achterzijde, bijna barok, was volledig strijdig met wat men mooi vond in die tijd. De remtrommels voorzien van koelribben (ETA) zijn even mooi als bedrijfszeker.

De dubbele carburateur Zenith 38 NDIX ademt luidruchtig door de grote pot die doorboord is, wat het geluidsniveau nu niet bepaald ten goede komt.

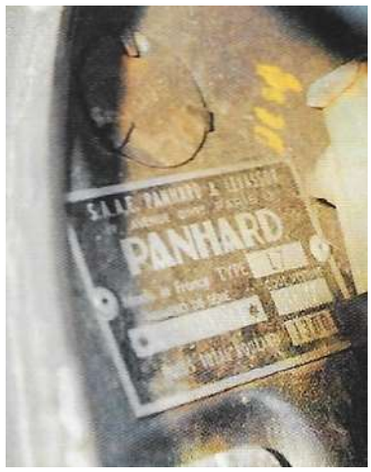
De Tigre motor heeft een specifieke nokkenas en een grote dubbele carburateur. Zijn 60 mpk´s laten zich duidelijk horen en misschien wel een beetje tè···.

Net zoals de Aronde en de 404 beschikt de Panhard over een stuurversnelling. Sinds 1963 gesynchroniseerd in zijn 1 en dat is een hele verbetering vergeleken met zijn voorganger. Het is jammer dat de synchronisatie wat zwak werkt, want als je de eerste wil inschakelen moet je hem even tegen de twee duwen en pas dan bereik je hem kraakvrij. Verder zijn alle verzetten goed bereikbaar maar het is toch vaak wel wat gevoelig. Bij het terugschakelen naar twee moet je fijngevoelig te werk gaan want de synchro´s zijn daar ook niet optimaal. De derde is een prise direct (d.w.z. dat de motor en de bak het zelfde aantal toeren draaien) en zo is de vierde versnelling een pracht ding om het geluidsniveau in de auto te verminderen. De versnellingsbakken hadden de naam nogal broos te zijn maar dat betekende vooral dat je er niet onbehouwen mee moest omgaan. Iemand die de bak respecteert en er juist mee omgaat kan er jarenlang, ook sportief rijdend, plezier van hebben. Het interieur is echt opmerkelijk. De fabriek geeft zes zitplaatsen op maar met deze twee-stoel versie voor is vijf beter. Deze stoelen hebben een behoorlijke holte in het midden aan de achterkant, zodat de passagiers achterin hun knieën goed kwijt kunnen. Weliswaar is de koffer behoorlijk groot maar duidelijk minder groot dan die van de 404. Hier tegenover staat dat de rugleuning omgeklapt kan worden en dat levert in uitzonderingsgevallen weer extra ruimte op en voor

De besturing is tegelijkertijd rustgevend en dynamisch. Een heel smakelijk mengsel dat op deze manier samenkomt.

De koffer heeft een enorm volume en de ruime kofferklep vergemakkelijkt de bruikbaarheid ervan.

Het identificatieplaatje: duidelijk aan de rechterzijde op het brandschot.

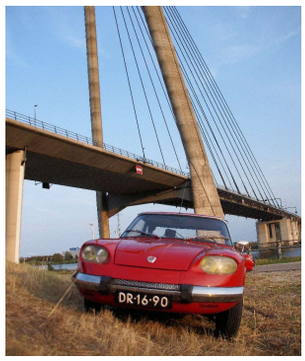


de 404 en de Simca ben je dan aangewezen op het bagagerek op het dak om lange objecten te vervoeren.
De Dauphine doet dan al lang niet meer me want daar kunnen er met moeite vier in, schouder aan schouder, en de kofferruimte in het vooronder heeft niet meer dan een symbolische waarde. En de afwerking? Duidelijk in vooruitgang vergeleken bij eerdere Panhards. Bewonder de kwaliteit van de skai van het meubilair. Ondanks al die jaren is de elasticiteit nog onverminderd en het zitvlak is geen millimeter ingezakt. Hetzelfde geldt voor de deurbekleding. De auto dateert van 1965 en heeft dus de tweede versie van het dashboard, verschenen in 1963. Zijn halfcirkelvormige klok heeft plaats gemaakt voor een boogvormige en gaat tot 160, wat niet al te pretentieus is voor een auto die de 145 haalt. De bekleding van het dashboard is van soepel materiaal en ziet er keurig uit terwijl knoppenvlak boven het stuurwiel matzwart geverfd is bij de laatste exemplaren. En zo doet de Panhard niet onder voor de 404 of de Simca. En is dat alles nou betrouwbaar? Ja, we weten het, de Panhards hebben niet zo´n goede reputatie op dat gebied maar dat ligt eerder aan een brute omgang dan aan een verkeerd ontwerp. Weliswaar geldt de bak als licht en kwetsbaar, de motor daarentegen is zo goed ontworpen dat die onder geen enkele kritiek te lijden heeft. Ach natuurlijk, voor wedstrijdgebruik moest er wel het een en ander aan de smering gedaan worden, maar in dit geval toont alles degelijk. Alleen is het jammer dat wanneer je de motor flink laat werken de mechanische slijtage flink om de hoek komt kijken met zo´n klein motortje. En verder heeft de Tigre motor nog een punt van kritiek. Veel stadsgebruik vervuilt de bougies systematisch en dat vermindert het vermogen en het functioneren van de motor. En geloof ons: een Panhard die op 1 cilinder loopt is even vervelend voor het sturen als voor het oor. En zeker ook als de uitlaatpot het begeeft, komt helaas nogal eens voor. Voor de rest: achter- en voorwielophanging zijn solide en de ETA remmen (Evacuation Thermique Acceleré = versnelde afvoer van hitte door ribbels op de trommels) weerstaan de ergste martelingen met een opmerkelijk uithoudingsvermogen.
Voor een auto aan het einde van zijn loopbaan verdedigt onze 17BT zich met een dapperheid die respect afdwingt. Daarenboven is ze onverslaanbaar op het gebied van verbruik en wegligging. Als Citroën nou toch eens wèl Panhard had ondersteund, hadden we wellicht een 4- deurs auto in de smaak van de tijd gehad, een juweel van een auto die al in de geest van de Panhard medewerkers zweefde en die de ingenieurs al wilden samenstellen maar aan de Bleekwaterkade (de Quai de Javel, het adres van Panhard destijds) was men druk bezig met de GS en het zou je reinst zelfmoord zijn geweest om een concurrent van dit kaliber in eigen huis te laten ontwikkelen.

De auto is van Richard Richmann, technisch medewerker aan de Cité de l' Auto in Mulhouse. Artikel van Hughes Chaussin; dank aan deze heren.

Vertaling Boyo Teulings, uitgetikt door Kees Visser en in elkaar geplakt door Jaap Margry. Pffff.

La colonne de Jack



Plezier met oude auto' s en techniek is mij met de paplepel ingegoten. Voordat ik geboren was, had mijn vader altijd al oude motoren waarvan de motorblokken nogal eens 'in de pan' lagen. Ze kwamen altijd wel weer op de weg. Na mijn geboorte kwamen er auto' s. Meestal Opels. Toen ik een jaar of elf was bracht mijn vader een brommer voor me mee, een Cyrus met Sachs. Gekregen van een boer die hem nog ergens in een hoekje had staan. Dat gebeurde vaker. Wij rommelden eraan en reden er rondjes mee door het weiland. Hij bracht ook wel eens motoren mee, maar die waren voor hemzelf, voor de verkoop (als hij niet thuis was, reden wij er ook wel 'even' mee in het weiland). Rijden betekent ook sleutelen. Om het rijdend te houden of om het harder te laten lopen. Mijn eerste auto was - van huis uit- een Opel, een Kadett. Daarna volgden er tientallen auto' s van andere merken. Renaultjes Vier waren tijdens de studie in Groningen een mooie inkomstenbron, maar er kwamen vele andere merken over de vloer. Het is helemaal mooi dat mijn zoons het klassiekervirus ook hebben opgelopen. Zo hebben we met elkaar een mooi wagenpark met vele nog net -of net niet meer- rijdende klassieke auto' s. En alles zelf doen.

Hoera! Jack zal regelmatig een column verzorgen in onze Koerier! Hij heeft die mooie 24 C (ex Van Bommel / Peters / van Ravenswaay), dus die is gelukkig nog in de club!

Op die manier krijg je oog voor auto' s en zie je ineens hoe prachtig een Panhard 24 is. En dan liefst een korte CT. Voor mij is er geen mooiere. Niet alleen vanwege de vormgeving maar ook door de bijzondere techniek. Als eerst stap had ik al een Franse 'Revue Technique' van de 24 in gekocht. Dan komt zo' n auto er vast ook een keer. In 2012 ging ik al eens te koop op een best mooie lichtblauwe, ergens in Twente. Dat ging toen niet, ik vond hem toen te duur (voor ruim € 3000,-). Achteraf had ik die toen moeten kopen, maar ja zo gaat dat nu eenmaal. (is die nog in de club?)

Bijna twee jaar geleden, stond hij ineens te koop: een mooie

rooie* 24C in Brabant. We gingen kijken en waren verkocht. Een betrouwbare verkoper met een mooie 24. Met een motor die in samenwerking met Pierre Peters is gereviseerd (dat geeft vertrouwen – weet ik nu). En dan begint pas de echte kennismaking. Eerst wat voorzichtig rijden, het is per slot een auto van meer dan 50

jaar, maar je groeit er al snel in en ontdekt het karakter van dit wonder op willen met zijn het snurkende geluid. Hij vindt het best fijn als je een beetje doortrapt. Het eest ritje met de Flevoklassiekers, onze actieve autoclub, leverde veel bekijks over. Wat een leuke auto. Natuurlijk moet je ook even laten zien hoe leuk de ruitenwissers werken. Heel bijzonder. De verkoper had me er al op gewezen dat je er knettergek van wordt als je er mee in de regen rijdt. Daarom was de voorruit bewerkt met rain-ex en dat werkt voortreffelijk. De regen waait gewoon van je voorruit af zonder wissers. Maar zeg nou zelf, zo vaak rij je niet in de regen.

Je krijgt ook te maken met het probleem dat niemand weet wat een Panhard is. Op zijn Frans uitgesproken al helemaal niet. Een enkele Amsterdammer kent het merk dan nog wel als je 'Pan-hart' zegt. Maar dat zijn er niet veel. Als je dan langzamerhand kennis maakt met de club, het clubblad en andere Panhard rijders, en nogal wat restaurateurs die er al jaren mee bezig zijn en nog niet rijden. Dan vraag je je af hoe we deze rijdende juwelen moeten bewaren en vooral rijdend houden (en maken). Er gaat nogal eens wat kapot en ik denk dat het teveel stilstaan een groter probleem is dan het rijden. Ook ik doe dat te weinig. Aan het begin van 2020 lijkt het me wenselijk om toch één goed voornemen in de praktijk te brengen: vaker rijden.

*** Even een zijspoor, ik vind dat een auto altijd kleur moet hebben en heb mezelf gebombardeerd tot voorzitter van de oranje autoclub, bestaat er eigenlijk een oranje 24?**

Zou het een plan zijn om iedere Panhardist met een rijdende Panhard te koppelen aan iemand die bezig is met de restauratie? Gewoon op een zaterdagmiddag met je Panhard op bezoek bij iemand in de buurt die er een restaureert. Kijken en praten over de stand van zaken en even een blokje om met een rijdend exemplaar. Dat motiveert, dat houdt ons rijdend en sleutelend. En als u dat dan doet, maak dan een paar foto' s met een paar regels tekst erbij. Goed voor het clubblad en een mooie Panhard stimulans. Misschien kent u al wel zo' n Panhard-vriend en anders kan onze secretaris vast iets betekenen – als het allemaal van de privacy mag.

Jack van Asselt

Anvers non plus ?

Ernest Hufkens *van onze Belgische zusterclub stuurde ons het volgende bericht.*

Beste Panhardisten,
Gedurende 30 jaren hebben we om de twee jaar in de even jaren een Antwerpse stadsrondrit voor Panhard georganiseerd.
Door te hameren op veiligheid bekwamen we steeds de zeer gewaardeerde begeleiding van politiemotards.
In 2016 waren er zelfs 16 politiemotards en hebben we de stad voor de laatste keer wat op stelten kunnen zetten.

In 2018 hadden we na lange besprekingen alles geregeld om de randgemeenten te bezoeken vermits er in de stad een lage emissiezone was ingesteld. Alles was afgesproken en goedgekeurd tot de politiebegeleiding plots "van hogerhand" op een abrupte wijze werd ingetrokken. Al onze voorbereidingen in het water. Als reactie hebben we een totaal andere rit ver van de stad in elkaar geknutseld met burgermotards waarbij we op het einde toch nog op 2 politiemotards van Brasschaat konden rekenen.
Dit jaar moeten alle oldtimerwagens van het Vlaamse landsgedeelte naar de technische controle. Hierdoor zal ik een tiental oldtimers moeten aanbieden wat al onze tijd gaat opslorpen en we worden er niet jonger op…
Dus zien we ons verplicht de traditionele septemberritten, waarbij we steeds verheugd waren op een grote delegatie van PAN, tot nader order stop te zetten.

Momenteel zijn we druk bezig met (misschien ook onze laatste) volledig uitgebouwde Panhardstand op het Antwerp Classic Salon op **6, 7,en 8 maart** 2020 in het Antwerp expo.
We gaan weer op een ludieke wijze een uitzondering vragen voor de oldtimers in de lage emissiezone.

Ernest Hufkens

De Arista Le Mans vervolg: het echte verhaal

Koerier 201 was nog niet droog, of in La Vie de l Auto (nr 1900, november 2019) *verscheen een ingezonden stuk dat de vloer aanveegt met een hoop feiten in de Arista-test, die wij zo mooi vertaald hadden. Fake nieuws in Panhard-land? Dat het jaartal niet klopte hadden wij ook al ontdekt. Hier het correcte verhaal uit eerste hand. Hopen we dan maar. Een bescheiden productie, maar een ingewikkelde geschiedenis⋯.*

Als kleinzoon van Robert Rowe, samen met Antonio Monge initiator en ontwerper van de Panhard-Callista' s, voelde ik me tweemaal erg ongelukkig bij het lezen van LvA 1886 van 22 augustus. Op pagina 15, over de 25e Rétro Caux, wordt een auto onterecht aangeduid als Callista Ranelagh. De Ranelagh is echter de roadster; deze cabriolet is een Coupe des Alpes! Gemaakt in een hele kleine serie in 1953, is het een van de laatste Callista' s die door Raymond Gaillard op de markt zijn gebracht. Op bladzijde 45 test u een Arista Le Mans 1958. Dit jaartal is 5 jaar na het eind van de productie van deze Callista, die in 1953 Arista heet. Het kader getiteld *"Raymond Gaillard, oprichter"* klopt dan ook niet, dat zijn Rowe en Monge. Meneer Gaillard was de dealer. Het kader bevat meer fouten: De auto werd niet 27e in Le Mans, maar 28e. Gaillard/Chancel klasseerden zich niet 25e, maar 26e. Een Monopole werd 25e. *" Het wanbeheer van Rowe en Monge"* ; deze gratuite bewering verraadt een slechte kennis van het functioneren van de firma. *"Dank aan Alain Gaillard voor zijn lange telefoongesprekken"* : Ik heb zelf een ontmoeting georganiseerd met mijn tante Edith Rowe, op verzoek van Gaillard, die een boek wil schrijven over het Arista avontuur, zij stelde hem het familie-archief ter beschikking.

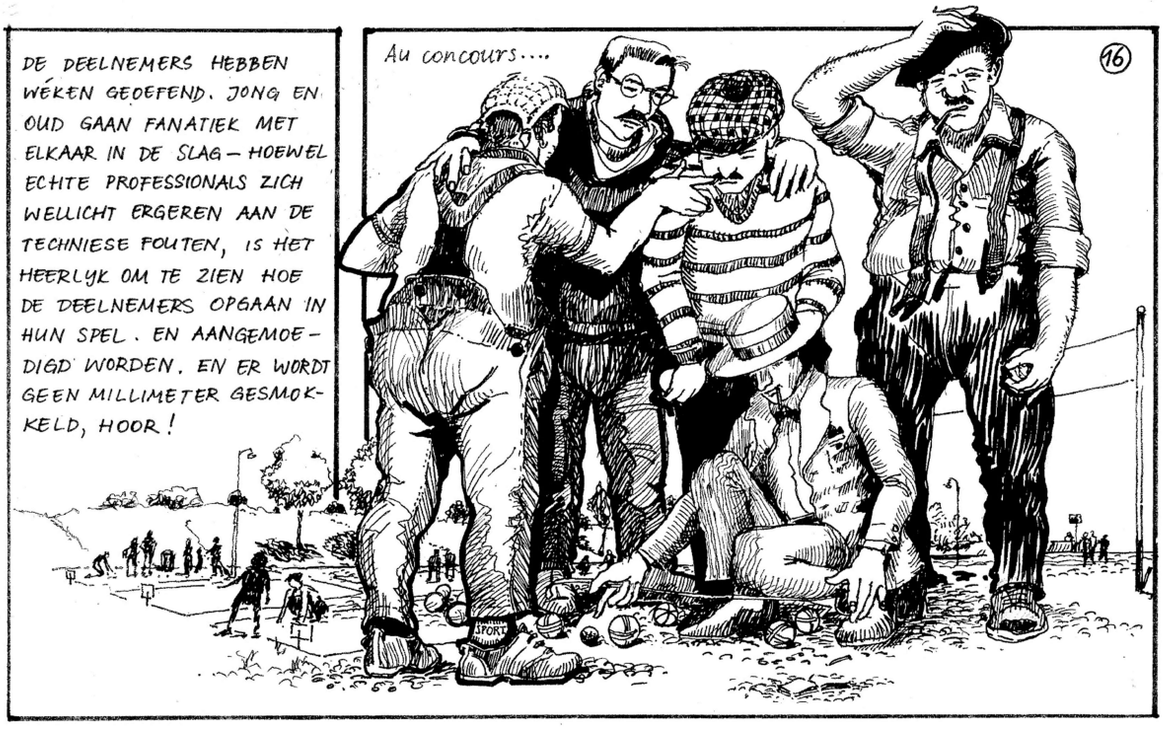
Graag zie ik dat LvA, aan de hand van onderstaande gedocumenteerde feiten, de fouten rectificeert in het belang van de lezer.

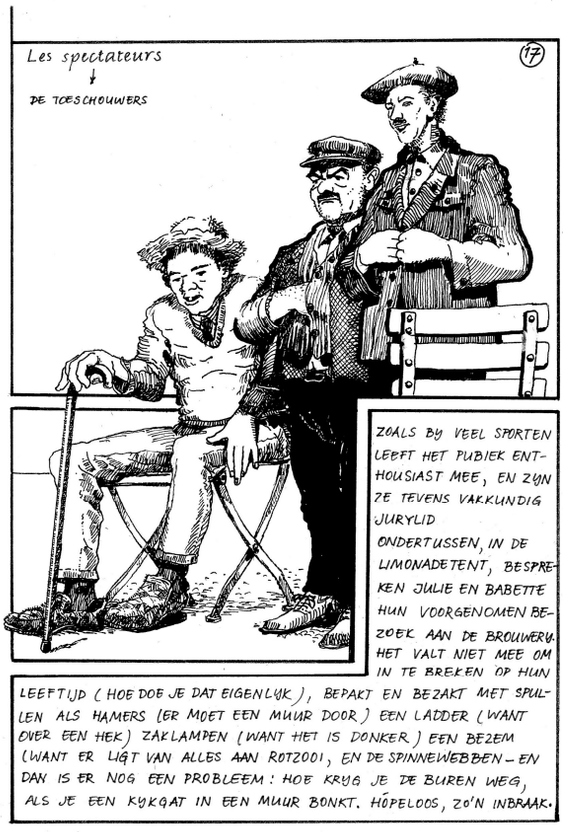
Om het simpel te houden; in 1949 associeert mijn opa Robert Rowe, ingenieur en directeur van de onderzoeksafdeling van Fulmen, zich met zijn vriend Antonio Monge, garagiste en préparateur, om een toer- en competitiewagen de bouwen op basis van een aangepaste Dyna X 86. Tante Edith suggereert de naam Callista, wat "de mooiste" betekent in het Grieks. Monge neemt de mechaniek en aandrijving voor zijn rekening. Rowe bedenkt de styling en de verschillende types (roadster, cabriolet, coupé Auteuil die nooit verscheen). Hij brengt ook zijn ervaring mee op gebied van ontsteking en de wisselstroom-dynamo, waarvoor hij vooroorlogse brevetten heeft. Hij vindt een dealer, dat werd Alain Gaillard, eigenaar van de Grand Garage Molière in Parijs, een Panhard dealer. Hij is een liefhebber van auto' s met karakter. De roadster krijgt de naam Ranelagh, naar de straat waarin de garage gevestigd is. De zaken worden grotendeels gefinancierd door een zakenman, die hoge verkoopcijfers verwacht. Gedurende een korte periode zouden meer dan 100 van deze niche-auto' s worden gebouwd. Er wordt al gesproken van 120 -150 exemplaren⋯ Helaas wordt deze veelzijdige zakenman slachtoffer van bedrog. Hij heeft op grote schaal onverkoopbare tractoren uit het Oostblok geïmporteerd. Geruïneerd pleegt hij zelfmoord. Na dit drama gooit Monge de handdoek in de ring, terwijl Rowe nog doorzet, als bijbaan. Hij besluit terug te keren het Bureau d' Études van Fulmen. Het verschijnen van de Dyna Junior in 1952, veel simpeler maar ook veel goedkoper, maakt de zaak er niet beter op. Gaillard besluit het avontuur alleen voort te zetten. In 1953 start hij het merk Arista, waar hij de overgebleven Callista Ranelaghs onderbrengt, nu Arista Le mans gedoopt. Vervolgens lanceert hij een heel nieuw gamma coupés: de Rallye en daarna de Passy, waarbij hij afstapt van aluminium, de nachtmerrie van de reparateurs, en overgaat op innovatieve koetsen van plastic. Maar dat is een ander verhaal. Dit is het verhaal van een automobiel passie die totaal verschillende, maar ook complementaire mensen samenbracht, in tijden waar een ijzeren wil en creatieve genialiteit bergen kon overwinnen en dromen kon waarmaken.

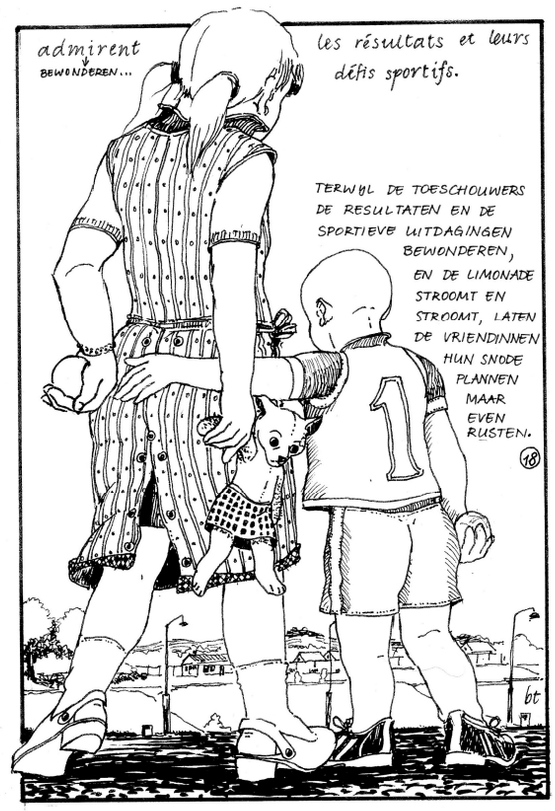
Edouard Rowe

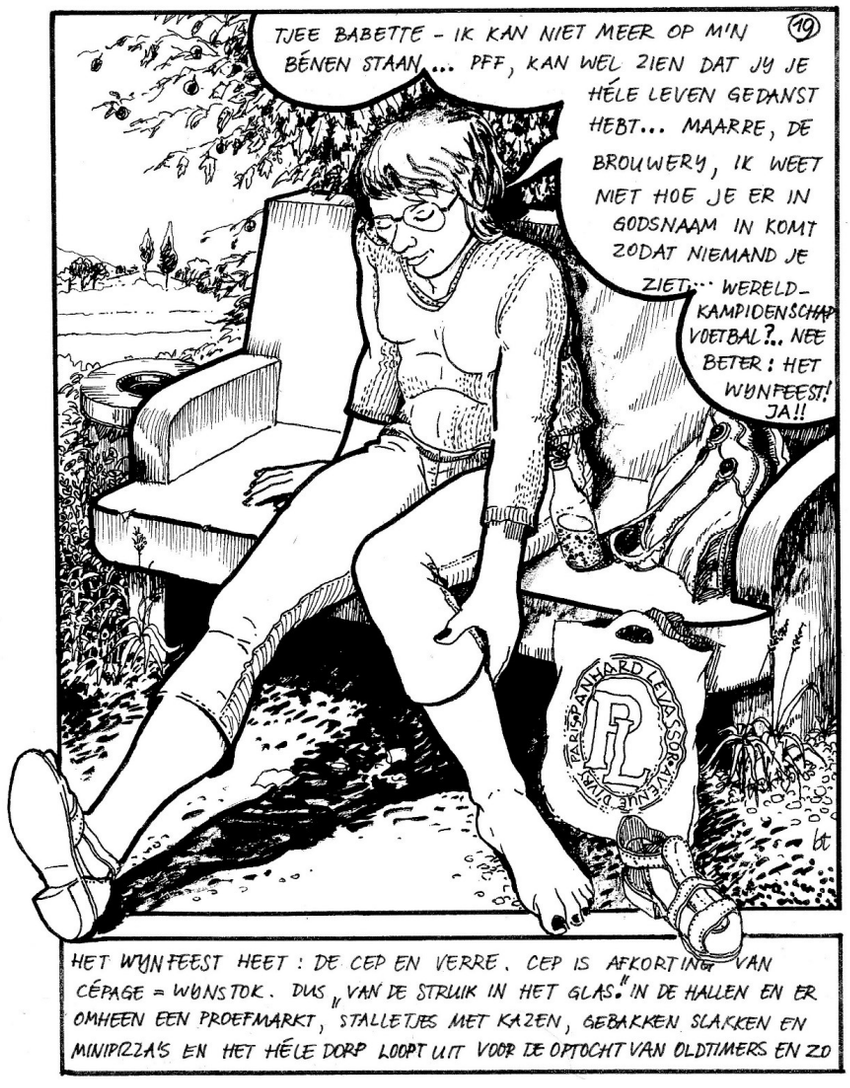
LE MARCHÉ DES FLEURS

Een strip van Boyo Teulings









Franse folklore uit de jaren vijftig

In deze speciale rubriek besteden we aandacht aan eigenaardige gebruiken van ons geliefde broedervolk.

Ditmaal: ***Car Bashing à la Francaise***, ofwel met veel grote mannen op een klein autootje gaan staan. De oorsprong van dit gebruik ligt waarschijnlijk in oude offertradities aan de wijngoden. Niet langer werden hiervoor maagden gebruikt, maar nam men zijn toevlucht tot kleine plastic sportwagentjes op basis van het Panhard Dyna chassis. De passende klederdracht is vermoedelijk in olie gedrenkte blauwe overalls.

Heeft iemand enig idee welke auto' s dit betreft?

(Volgens Auto Journal uit 1953 betreft de rechter auto een "Acron" .)

PANHARD IN DE FORMULE 1

Had Max Verstappen niet veel liever een voorwielaangedreven bolide gehad met een 750cc tweecilinder? We hebben het hem nog niet voorgelegd, maar een groter contrast met de Red Bull is in de F1 niet te vinden! Maar in die tijd zat zelfs zijn vader Jos nog in de boerenkool··· (Ikzelf was toen 4- JM). Onderstaand verslag is van Charly Rampal op zijn onvolprezen website Panhard Racing Team.

Maandag 11 april 1955. De GP van Pau viert het 25-jarig jubileum en het belooft dat jaar heel spannend te worden. De eerste informatie suggereert een droomplateau met de komst van Ferrari, Masérati, Lancia, Gordini... waaraan een verrassing wordt toegevoegd: twee D.B 750 cm3 compressor! Maar wat doet René Bonnet tussen dit strijdgeweld?

Het regelement staat het weliswaar toe, maar tot dan toe heeft alleen Bernardo Taraschi (met zijn Giaur in de GP van Rome in 1954) dit pad verkend, tot mislukken gedoemd tegen al die 2,5 liter atmosferische motoren. Toch, je weet maar nooit, in Pau zegt René Bonnet dat hij bereid is om een Franse aanwezigheid op de circuits te garanderen. Wendbaar en uitgerust met schijfremmen zoals de Gordini, denkt hij dat ze het best wel eens goed zouden kunnen doen. Met meer financiële middelen zouden deze twee kleine constructeurs hun innovatie ideeën waarschijnlijk beter kunnen vormgeven, maar oproepen tot sponsoring in Action Automobile en andere kranten krijgen geen vervolg. Ondertussen werken deze kleine Franse vakmannen afzonderlijk door aan hun passie.

In Auto-Journal van 15 juli 1954 staan zelfs twee virulente artikelen die Gordini vragen om zich terug te trekken, en niet langer Frankrijk in diskrediet te brengen door al die debacles! Een fragment: "We hunkeren naar tastbare prestaties, overwinningen. En als we vandaag Gordini vragen zijn lachwekkende inspanningen te stoppen en zich terug te trekken uit de circuits, is dat in naam van het prestige van Frankrijk. De auteur van deze regels? Jean-Marie Balestre (hij werd later nog president van de FIA!). Het is dus in dit tamelijk onvriendelijke klimaat dat D.B wil proberen te pokeren. De verhouding 100pk en 350 kg tegen 250 pk en 700 kg, is op papier in ieder geval erg ongunstig voor de kleine eenzitters van Champigny. Maar Pau is een kronkelig circuit in de stad en nu de Monomille-races aan interesse verliezen, denkt D.B dat het hiermee weer op de rails kan komen. Beide auto's zijn gebouwd op het chassis van de Monomilles. Extra brandstoftanks zijn aan de zijkanten toegevoegd, de motor wordt 1500 gram geblazen door een compressor. De velgen zijn gemaakt van magnesium voor een grotere lichtheid en stijfheid. De remmen zijn schijven, geleverd door Messier. Aanvankelijk is er een kleine luchtinlaat op de motorkap (om de compressor te koelen denk ik). Die zal op de definitieve versie verdwijnen. René Bonnet zet zijn favoriete coureur in: Paul Armagnac. De andere is Eugene Martin, die het Pau circuit goed kent, formule 1 ervaring heeft en al eerder aan 4 GPs van Pau heeft deelgenomen. Bayol was gepland, maar zijn contract met Gordini verhinderde hem om de D.B te besturen: hij vertrekt aan het stuur van Gordini No. 4. Net klaar, hebben de twee D.Bs F1 geen tijd om vooraf te testen. De eerste ronden zullen hier worden gedaan, tijdens de training. De eerste bevindingen zijn onthutsend: nukkige en nerveuze motor, gecombineerd met matig weggedrag. Die twee componenten zijn essentieel voor een dergelijk circuit.

Maar Eugene Martin besluit om te stoppen met racen en zijn plaats te vrij te maken voor een jong talent: Claude Storez, een racer vol toekomst. Buiten het hoge niveau van mechanische concurrentie, zijn de

aanwezige coureurs ook grote namen! Behra, Ascari, Villoresi, Musso, Castelloti, Bayol, Manzon, Rosier, de Portago, Lucas, Simon, enz... zijn er allemaal voor de eerste training waarbij een gemiddelde van 100 km/h een barrière is die door zes rijders vrolijk genomen wordt. Ascari op zijn nummer 6 Lancia neemt pole in 1 ' 34 ' ' 5 vóór op Jean Behra op Masérati No. 14 in 1 ' 35 ' ' 4. Hoe zit het met onze D.Bs? Ze bevestigen de eerste indruk: Paul Armagnac is 13e in 1 ' 52 ' ' 7 en Storez is 15e van de 16 starters, in 1 ' 58 ' ' 9! Terwijl er een Vespa-show plaatsvindt, de modieuze tweewielers, wordt het startveld opgesteld. Om 2:30

p.m. maakt het voorprogramma plaats voor de race het is Jean Berha die met overmacht de leiding neemt. Onze D.Bs rijden achteraan en Paul Armagnac brengt zichzelf nog meer in de problemen door zijn start te missen en in de eerste ronde achter Storez te rijden.

Aan de leiding een hallucinerende strijd in een zeer hoog tempo. De Portago stopt op de 9e ronde met een gesluierd wiel en de langzaamsten zijn al verdubbeld. In de 12e ronde passeert Ascari Berha, een teken van een genadeloze strijd van elk moment. Deze twee, geven elkaar niets toe, beetje bij beetje kwam Ascari dichterbij. Het totale gemiddelde is 101 km/h. 10 ronden slaagde Ascari erin om 4 seconden op Berha in te lopen, maar de laatste geeft niet op en de toeschouwers staan op de banken van de spanning. Verder strijden de Gordini' s met elkaar met Manzon voor Bayol.

Tragedie in de 29e ronde: De Volpini van Alborghetti loopt in de bochtrechtdoor zonder een teken van vertraging. De auto duikt in de strobalen, de vaten gevuld met grind vliegen om en de auto schiet door de schutting! De impact is zo krachtig dat de helm van de piloot wordt afgerukt en Alborghetti tegen het stuurwiel wordt gegooid. De auto blijft hangen op een stapel stro, motor vol gas en de bestuurder bewusteloos in zijn zetel. De hulpdiensten arriveerden binnen een minuut, waarbij werd vastgesteld dat de piloot ernstig gewond is: schedelbasisfractuur, grote wond op de borst van waaruit veel bloed stroomt. Alborghetti sterft op een brancard zonder bijt bewustzijn te komen. Het lijkt erop dat hij de controle kwijtraakte. Het onderzoek zal verduidelijken dat hij het rempedaal verwarde met dat van het gaspedaal. De Italiaanse eenzitters in die tijd hebben het gaspedaal in het midden en de rem rechts. Hij moet de pedalen hebben verward. Stirling Moss heeft zich nooit aan deze configuratie aan te passen: hij had Maserati gedwongen om deze lay-out te veranderen toen hij voor het Italiaanse merk actief was! Enkele gewonden worden ook betreurd onder de toeschouwers, wat een schaduw over de race werpt.

De show gaat verder. Behra vervolgt zijn verbeten inspanning om terug te komen op Ascari, hij is slechts 2 ' ' op de 42e ronde. Musso geeft op (gebroken soep). Ascari dwingt dan het tempo en neemt een tweede op de schoot naar Berha die lijkt te zijn afgetreden tot de toewijding van zijn tegenstander. Op de 55e ronde is hij 18 ' ' vooruit. Ondertussen krijgen onze twee hekkesluiters een koude douche telkens als ze worden gedubbeld. De Gordini van onze vrienden Bayol en Manzon doet het niet beter, en moet opgeven. De De kaarten worden geschud als Ascari die zijn voorsprong brengt naar 31 ' ' in de 70ste ronde. Kort daarvoor, in ronde 65, geeft Storez op de met een gebroken conisch koppel (al beweren sommigen dat hij er schoon genoeg van had om steeds te worden gedubbeld). Paul Armagnac blijft alleen over om het blauw van Frankrijk te verdedigen en probeert tenminste te eindigen. Drama in de 90e ronde: Ascari stopt op zijn stand met een gebroken remslang. Behra komt door het lot weer vooraan! Ascari zal opnieuw vertrekken, maar met twee ronden achterstand. Onze nationale Jeannot krijgt de overwinning op een presenteerblaadje. Maar Ascari ontvangt een staande ovatie van de menigte en finishte 5e op een ronde. Hij reed de snelste ronde in 1 ' 35 ' ' 3 of 104,6 km/h: een prestatie! Voor Paul Armagnac eindigt eindelijk zijn beproeving als 10e op **18 ronden van de winnaar!**

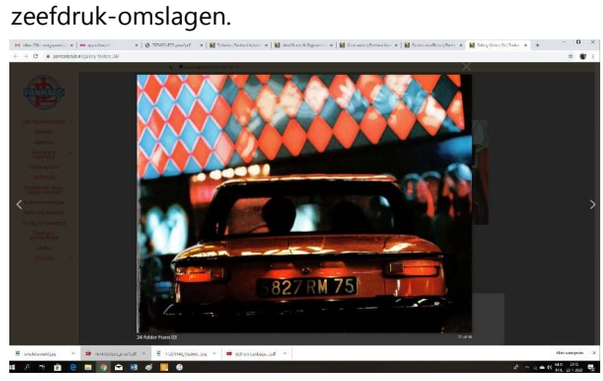
Bonnet kan niet anders dan concluderen dat zijn auto niets te maken heeft met de elite van Formule 1. Volgens Nice-Matin heeft René Bonnet gevraagd om de twee auto' s ook in te zetten in de 1955 GP van Europa (Monaco). Als gevolg van het falen van de Palois werd er geen verdere actie gegeven door René Bonnet. Bij ongeveer 4 kg/CH was het niet-concurrentievermogen voorspelbaar, zelfs op kronkelende circuits (ongeveer 2,5 kg/ch voor een 2500cc atmo). Toch een laatste lichtpuntje: één klasseoverwinning voor deze F1 750cc: de heuvelklim van Lapize (Montlhéry) 1955 met Eugene Martin. Nu figureert ze als een Diva op de retro salons...

Charly Rampal, vert. JM

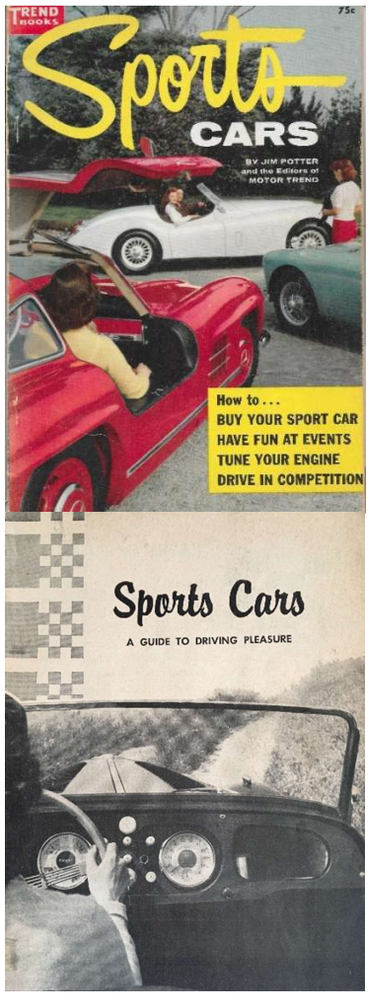
www.panhardclub.nl

Een ieder die een advertentie wil plaatsen voor zijn auto, onderdelen, Panhard parafernalia en wat dies meer zij, vraag zowel als aanbod: stuur gewoon een mailtje naar **Webmaster@panhardclub.nl** en het is zo gepiept! We doen dit niet rechtstreeks omdat we dan straks vol staan met allerlei duistere zaken van Quickfit tot de Zwarte Markt! Ries heeft weer vele interessante zaken aan de Website toegevoegd.

Zo bijvoorbeeld het complete Franse instructieboekje van de 24 BT / 24B, haast onvindbaar tegenwoordig! Idem voor de CD! Te vinden onder menu Techniek, op de eerste link "*Identificatie, gegevens en werkplaats-handboeken voor de verschillende modellen*" . Ja, daar staan ook de werk-plaatshand- en onderdelen-boeken! Onder Onze Auto' s een aantal nieuwe folders uit de jaren zestig, vooral van de 24. Prachtige platen, even doorschakelen naar de het grootformaat flatscreen en je huiskamer kan echt niet mooier worden! Zoals onderstaande foto; in de jaren ' 80 door Dennis Boon gebruikt voor zijn beroemde zeefdruk-omslagen.



Dyna Z is a sportscar!



Handbook en··· Sportscars, a guide to driving pleasure! (Library of Congress catalog no. 56-9101).

Bij de Matra-hutspot sessie (zie de vorige Koerier) kreeg ik van Evert de Vreugd een bijzonder Amerikaans boekje uit 1956. In de jaren 50 had je in de USA de "Trend Books" , kosten 75 dollarcents, een soort koopgidsen voor welgestelden over bijvoorbeeld *Interior Restyling, High Fidelety, Astrology* Allerlei waardevolle tips: Why a Sportscar, What to look for, Tuning up for the Races, uitleg over hillclimbs, competities, time trails, concours d' élegance en zo plus een opsomming van de belangrijkste sportscars die te koop zijn, decadente Europese delicatessen, zoals Austin-Healey, Cunningham, Bugatti, Mercedes-Benz, maar ook exoten als Moretti , Siata, Stanguellini, de onvermijdelijke Kever en ··· de Panhard Dyna Z!

Dank Evert, voor dit opbeurende leesvoer!

JM

PANHARD

THE PANHARD automobile represents one of the more unusually engineered cars which has particular appeal to many sports car enthusiasts because of its excellent, yet extremely economical performance.

Mechanically, the car is unorthodox. It has an aircooled, flat-opposed, two-cylinder engine of only 850 cc (52 cubic inches displacement). Equipped with a single Solex downdraft carburetor, power output is 45 bhp at 4800 rpm. A 745 cc engine is also available as an option; it is used almost exclusively for competition purposes and differs from the other engine only in size of the bore. The latter engine develops 40 bhp. Top speed for the Panhard Dyna sports sedan is 83 mph, with gas consumption a good 40 to 45 miles per gallon.

The Panhard uses unit-body-frame construction and is extremely light as a result of extensive use of light alloys. Wheelbase is 101 inches and overall length is 183 inches. One of the few steel parts in this car is a massive tube which is simply bolted to the front of the chassis platform, and on which the entire assembly of engine, transmission, and front suspension is carried.

The efficiency of the Panhard powerplant is recognized the world over by sports car enthusiasts. A car so equipped won the Index of Performance at Le Mans for four consecutive years, and it also won the same award twice at the Sebring, Florida, 12-Hour Race. In postwar years, Panhard-powered cars finished first, second and third in their displacement class in the Liege-Rome-Liege event. Panhards have also won their class at the Monte Carlo Rally, the Rheims Rally and the Bol d'Or. In all, Panhard-engined cars have racked up more than 130 competition victories. ■

Panhard's aircooled, flat opposed engine has two cylinders of only 52 cubic inches displacement, puts out 45 bhp at 4800 rpm.

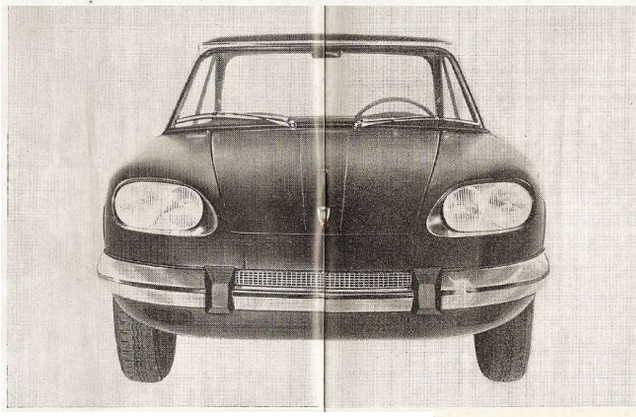
PANHARD

FRANK R. CHOW PHOTO

In Autovisie nr 26 van 5 juli 1963 staan voor het eerst afbeeldingen van de nieuwe 24 CT! Wat vinden ze hem mooi! De verwachtingen zijn hooggespannen, al is het een tweecilinder die rond de 8000 gulden (!) moet gaan kosten····· Dat zou nog eens wat geweest zijn! En wat zijn de "typische gelaatstrekken" van Panhard···.

nieuwe panhard

Het is vooral aan de voorzijde, zoals u hieronder zien kunt, dat de Panhard 24 het meest veranderde en tegelijkertijd óók het meest de typische Panhard „gelaatstrekken" behield.



Hierboven de Panhard 24 van opzij. Het is een ontegenzeggelijk fraaie wagen met nog steeds een opvallend „persoonlijke" vormgeving. Het achterlichtarmatuur doet wat vreemd aan.

Zojuist introduceerde Panhard zijn nieuwe modellengamma en dat betekende tegelijkertijd een teleurstelling èn een verrassing. Een teleurstelling, omdat onder de motorkap nog steeds de vertrouwde tweecilinder boxermotor blijkt te resideren. Een pràchtige motor met voortreffelijke constructiedetails. Wàt een motor zou dat zijn, als hieruit nog eens een viercilinder werd geboren, die alle goede kwaliteiten van de huidige motor zou paren aan een smeuïger loop en het ontbreken van het motorfietsgeluid, dat de Panhard thans nog steeds karakteriseert. De viercilinder, die al lang op stapel staat overigens en die insiders thans stellig hadden verwacht. Goed, dat was dan de teleurstelling. We moeten zeggen, dat de verrassing er een ruimschootse compensatie voor bleek. Die verrassing bestaat uit een geheel nieuw type — in de dorre cijferterminologie van de automobieltypering van vandaag 24 gedoopt — dat naast de PL 17-modellen komt en in twee versies wordt gemaakt: vierpersoons coach met de „normale" en een 2 + 2 coupé met de (60 pk) Tigre-motor. Uitsluitend deze laatste versie zal in ons land worden geïmporteerd. In september zal de eerste in ons land arriveren. De prijs zal rond de *f* 8.000,— liggen. Men karakteriseert deze wagen wellicht het best als Gran Turismo-versie van de PL 17. Met zijn sterkere motor en zijn geringere gewicht (750 kg) is hij ook korter, de totale lengte is slechts 426 centimeter. De wielbasis slonk tot 230 cm. Het interieur is uiterst luxueus; men zou zelfs kunnen zeggen, dat de constructeur niets naliet om de inzittenden te verwennen. De aanduiding 2 + 2 is in zoverre — als gebruikelijk — misleidend, dat de tweede „2" eigenlijk vrij klein geschreven dient te worden; achterin vinden slechts kinderen ruim plaats. Een nieuwe Panhard, zowel uiterlijk als innerlijk zeer verzorgd, met alle traditioneel goede Panhard-eigenschappen, plùs een aantal nieuwe! Een interessante automobiel!

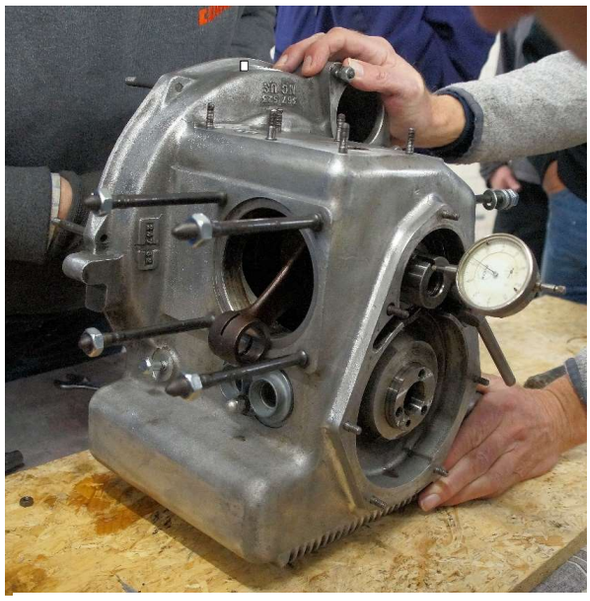
DE IDEALE VENTILATIE, ALLÉÉN MET EEN
COENEN PATENT SCHUIFDAK
ook in de winter
dank zij de automatische windvanger en lucht-stuw

Een workshop Motorrevisie

Hierbij het verslag van de eerste Workshop Motorrevisie van onze club. Voor de mensen die waren uitgeloot: in het najaar zal deze worden herhaald! We laten het woord aan uw verslaggever **Jack van Asselt.**

Als je dan een Panhard hebt, in mijn geval een 24C, en je laat iedereen weten wat een geweldige auto dat is, niet alleen vanwege de fantastische vormgeving maar ook vanwege de bijzondere techniek van een tweecilinder luchtgekoelde motor met 848 cc; met respectabele prestaties in vermogen en zuinigheid; met cilinders uit één stuk (-geen losse kop- nooit een lekke koppakking-); met een gelagerde krukas en gelagerde drijfstangen; met torsiegeveerde kleppen en met nog veel meer bijzonderheden, dan wil je eigenlijk ook wel weten hoe dat nou precies zit. Of het klopt dat werken aan zo'n motor specialistenwerk is en waar je op moet letten als je er toch mee bezig gaat. Je wilt ook weten of je hem wel goed gebruikt, of jouw manier van rijden geen onnodige schade toebrengt.
Dan meld je je aan voor de workshop Panhard-motor reviseren, als die -voor het eerst- georganiseerd wordt. Jammer als je te horen krijgt dat er meer animo is dan plaats en dat je bent 'uitgeloot', maar blijdschap als er dan toch nog een plaats vrijkomt en je mag meedoen.

Op zaterdag 16 november 2019 is het dan zo ver, op naar Ede, naar de werkplaats van Adri Hoveling voor het eerste deel van de tweedaagse workshop, gegeven door Pierre Peters.
Bij de aftrap door onze secretaris, Pascal van Wieringen wordt duidelijk dat de workshop vooral bedoeld is om de kennis van de bijzondere Panhard-techniek te bewaren en door te geven aan nieuwe generaties. Dat is het probleem van onze liefhebberij: als we het goed doen dan gaat de Panhard langer mee dan wijzelf. Daarom is het van belang dat volgende eigenaren met dezelfde interesse en kennis verder kunnen met ons erfgoed. Liefst met rijdende Panhards. Daarvoor moet er nog wel wat gebeuren. Een serieus doel voor een paar leerzame dagen.



Meten is weten

We zitten in een grote kring in de werkplaats van Adri. In het voorstelrondje wordt duidelijk dat iedereen wel wat -en soms veel- ervaring heeft met het sleutelen aan auto's en Panhards in het bijzonder. Maar ook dat er nogal wat motorblokken wachten op revisie, voordat de bijbehorende Panhards weer aan het verkeer kunnen deelnemen. Daarom zitten we hier. Voor mij is het een mooie bijkomstigheid dat de vorige eigenaar van mijn Panhard het

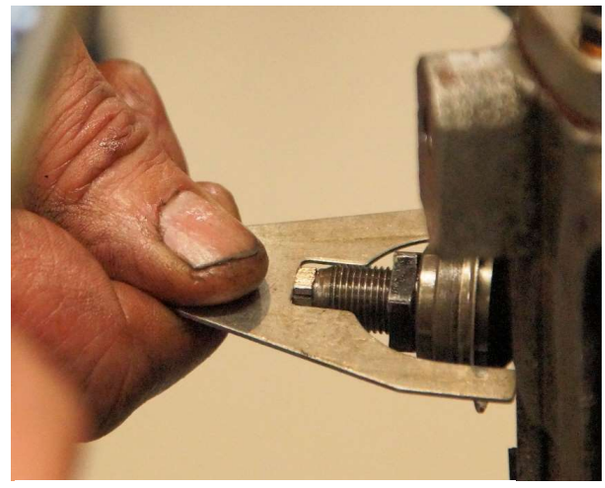
Uiterste concentratie bij de demontage

motorblok heeft gereviseerd in samenwerking met Pierre Peters. Zo krijg ik in de loop van de dagen allerlei inside-information over de inhoud van mijn motor.

De eerste workshop-dag wordt besteed aan uitleg en demontage van het motorblok, dat afkomstig is uit de cabriolet van een van de deelnemers. De toestand van de onderdelen wordt gemeten en beoordeeld en er wordt een lijstje gemaakt van de delen die vervangen en de werkzaamheden die verricht moeten worden. Die kunnen dan in de weken tussen de workshops besteld en uitgevoerd worden zodat we op dag twee de motor weer in elkaar kunnen zetten. Dat alles met de nodige zelfwerkzaamheid van de deelnemers natuurlijk.

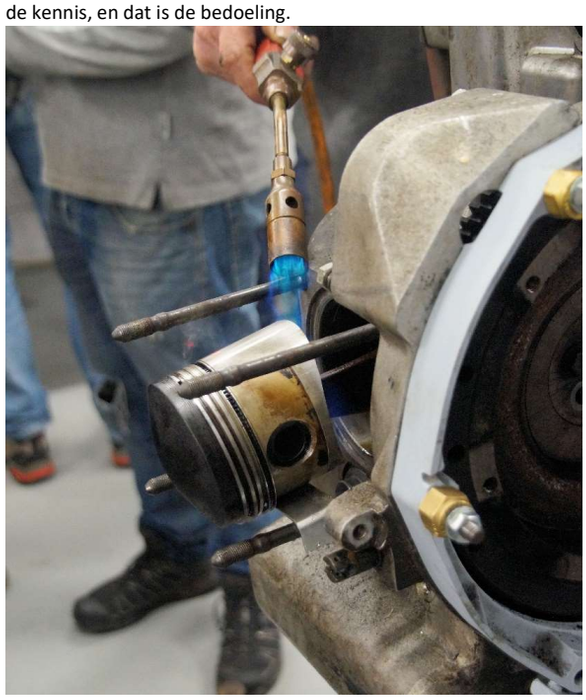
Pierre Peters is een leuke en deskundige man die onderhoudend en met de nodige humor vertelt over de bijzonderheden van de Panhard motor. Het is niet te doen om alles te vertellen wat er aan de orde is geweest, dan werd dit artikel een leerboek. Je moet echt de workshop volgen om alles een keer langs te krijgen. Dan nog is het onmogelijk om alles te onthouden. Bij de foto's noemen we een aantal kenmerkende zaken maar volledig kan dat niet zijn.

Wat we al wisten werd bevestigd door Pierre: dat we te maken hebben met een bijzondere motor die in de loop van zijn bestaan een aantal malen -of voortdurend- is aangepast en verbeterd op basis van



Speciale gereedschappen

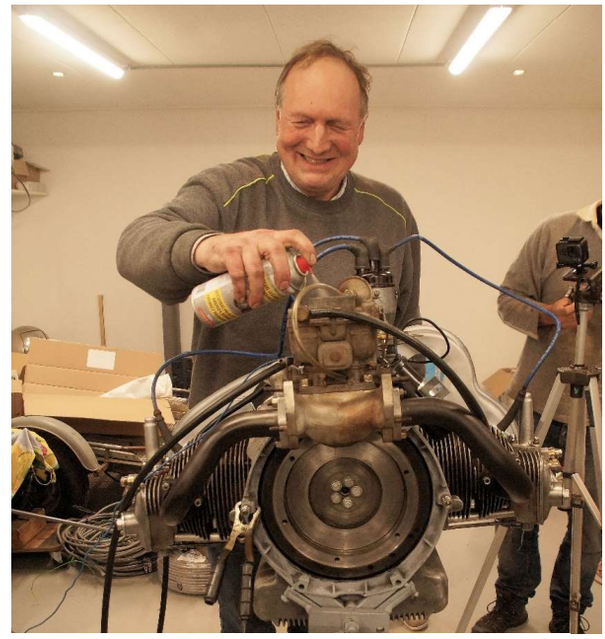
‘voortschrijdend inzicht’ met name de smering en de afdichtingen ondergingen de nodige aanpassingen.
Je moet een motorblok goed identificeren om te weten welke specificaties er precies bij horen. En je moet weten wat je doet als je latere modificaties of hedendaagse aanpassingen aanbrengt zoals bijvoorbeeld het gebruik van moderne keerringen of een modificatie waardoor je de koppeling en drukgroep van een Volkswagen kunt gebruiken. Ook dan moet je nog goed opletten dat je de juisten VW onderdelen gebruikt.
Er is veel te weten en Pierre weet het. Het is in alle gevallen belangrijk om vooraf goed te inventariseren en wat je hebt en wat je wilt. Liefst met meerdere deskundigen of collega sleutelaars zodat je wat van elkaar leert en dingen doet waarover je het onderling eens bent. Als je dan ook nog successen en mislukkingen met elkaar deelt, dan groeit de kennis, en dat is de bedoeling.



Met de vlam in de pijp

Pierre vertelt op de eerste dag bevlogen over de werking van de motor. Vooral het smeersysteem: ‘smering in een wolk van olie’ blijft ons goed bij, het moet wervelen in het carter van de Panhard motor. En de olie moet goed stromen. Dat is van groot belang voor de smering en koeling van het luchtgekoelde blok.
Gelukkig komen we in de loop van de dag ook de nodige sleutel-hindernissen tegen. Soms gaat het gesmeerd maar soms lukt het niet meteen en kost het wat extra moeite en inzicht van meerdere deelnemers om iets los te krijgen. Dan kun je met kleinigheden veel tijd kwijt zijn terwijl het grote werk gesmeerd loopt. En Pierre ziet het graag gebeuren.
Met een goede onderbreking voor een lekkere lunch -met zelfsmering en worst van de prettig rokende barbecue- vliegt de dag voorbij. We passeren we de geplande eindtijd (half vijf) zonder dat we het echt in de gaten hebben. Na volledige demontage, meten en inventariseren wat er nodig is wordt er opgeruimd en nog wat gedronken. Daar zijn we wel aan toe. Rond een uur of zeven wordt de zitting verdaagd tot de volgende workshopdag: de opbouw

Die opbouw was op 14 december. Alle onderdelen op een rij en opbouwen maar, in de omgekeerde volgorde van demontage zegt de theorie. Maar ja, de theorie is alleen in theorie gelijk aan de praktijk. Jammer genoeg waren nog niet alle nieuwe delen binnen voor de definitieve opbouw maar dat weerhield ons er niet van om een poging te wagen om het blok op te bouwen tot een mooi draaiende motor. Pierre is niet te beroerd om het later weer uit elkaar te halen en het nog een keer te doen bouwen met de nieuwe onderdelen.
Een dag plezier van het gezamenlijk in elkaar zetten van het blok, in



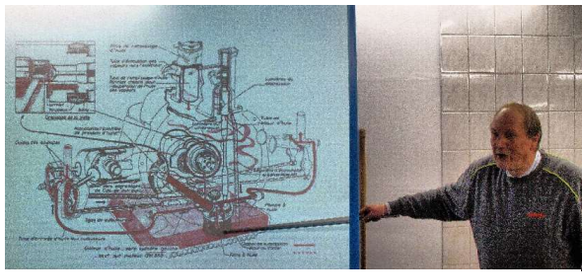
Pierre high van de remreiniger!

de juiste volgorde natuurlijk. Er zijn toch nogal wat speciale hulpgereedschappen nodig om dit motortype op de juiste manier op te bouwen. Dat lukte goed met hier en daar een hindernis, bijvoorbeeld bij het monteren van de nokkenastandwielen of de oliepomp die wel exact in de juiste positie gemonteerd moeten worden. Het geeft veel voldoening als je samen een dag lang bezig ben met de nodige uitleg en begeleiding: nokkenas, krukas, zuigers, cilinders, carburateur, kleppen stellen, ontsteking monteren en afstellen, benzinetankje erboven en proberen of hij wil lopen. En als dat dan lukt met het nodige gegoochel en een mooie pluim rook (in de open deur). Dan mag de champagne vloeien. Geweldig. Het was opnieuw later geworden dan gepland, dat hoort er kennelijk bij. Een geslaagde operatie en een mooie workshop. Voor herhaling vatbaar. In deze of misschien in een doorontwikkelde vorm waarbij meerdere motoren naast elkaar worden aangepakt? Doorontwikkelen is nooit weg, dat hebben we geleerd.

Met dank aan iedereen.
Jack van Asselt

Eind goed, al goed! Hantekeningen op de koelmantel.

Voorstelrondje

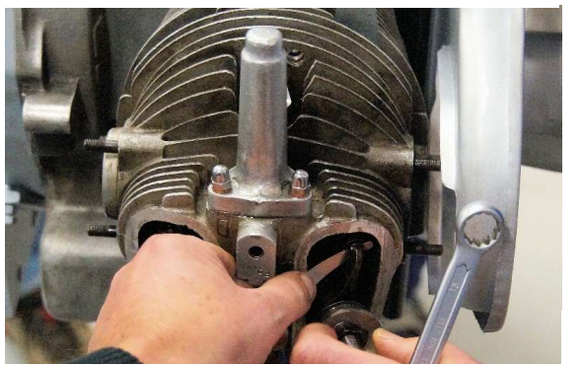


Wervende uitleg over wervelende olie in 't Panhard motorblok

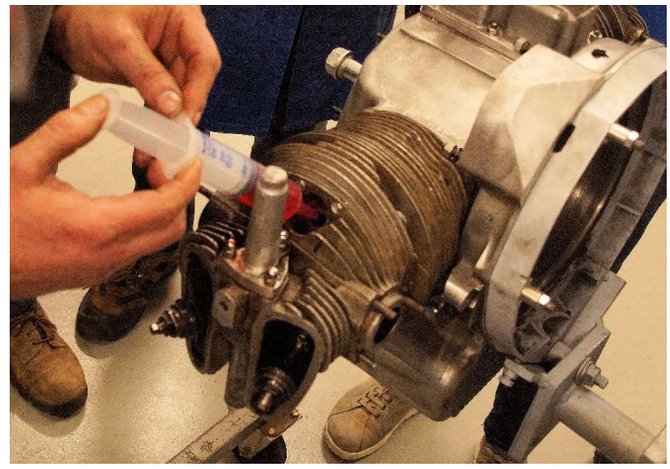
En je tikt de zuigerpen er eenvoudig uit, nadat je overigens eerst de ringetjes die de pen borgen hebt verwijderd dat valt niet mee naar met behulp van minimale gaatjes in de zuiger en een klein pennetje is het ineens veel eenvoudiger. Dat moet ie wel weten.

Krukas, de zeer noodzakelijke oliekanalen moeten open blijven en goed schoongemaakt.

Met een speciale draai haal je de krukas eruit, er is een speciale uitsparing gemaakt waardoor dat precies kan.



De klepspeling wordt eenvoudig met een voelermaat afgesteld.



Voor een exact gelijke compressie kunnen de cilinders worden 'uitgeliterd'. Met de zuiger in de hoogste stand spuit je olie in de compressieruimte en meet hoeveel dat is. Als het verschilt kun je dat opheffen door shimsonder de cilinders met de laagste compressie te leggen (1 millimeter is ongeveer 5cc).

Jan Hoekstra stuurde de redactie onderstaande anekdote uit een ver verleden. Dank Jan!

Lezend in de Koerier van 1-12-2019 kwam deze herinnering bij mij boven, die ik hieronder heb opgeschreven, Theja theeft hem uitgetypt en onze dochter heeft hem digitaal verstuurd!

Een herinnering om te delen

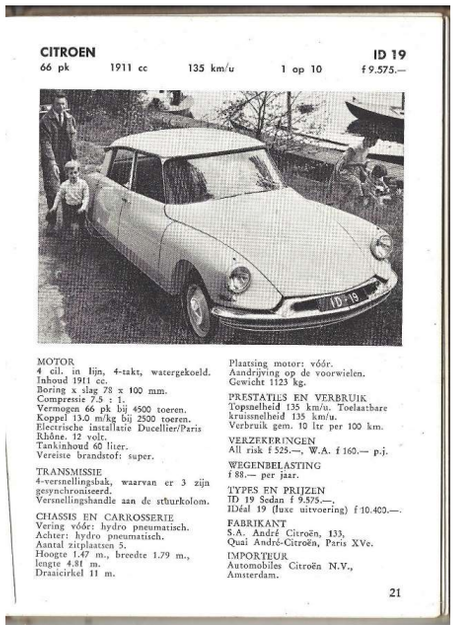
Ik zit op de Ambachtschool in Leeuwarden, in fijn-metaal – het werken met vooral de vijl binnen 1/100 en haaks. Ik ben 17 jaar op het moment dat Mies Bouwman het programma *Open het Dorp* presenteert, 26-27 november 1962, de eerste grote inzamelingsactie via/op televisie. De school, leraren en leerlingen werden ook 'gegrepen' door dit nieuwe fenomeen. Aktie! De school moest zijn boot type Flits-klasse aanbieden, die net gebouwd was door een hout-klas.

Vier leraren moesten zo snel mogelijk naar de opnames en daar de Flits, de boot, aanbieden en presenteren.

De leraar electro, de heer De Waard, had een snelle auto, een comfortabele Citroën ID19 en met een aantal mannen zoefden zij plankgas over de Afsluitdijk, nog zonder snelheidsbeperking. Maar op deze snelheid werden de heren ingehaald (!) door – wat was het – een Panhard! De volgende dag deer de heer Langenberg, leraar wiskunde, dit verhaal in de klas.

De ID, weet ik nu uit het Alkenreeks boekje nr. 51, had een topsnelheid van 135 km/u. Dit was voor mij waarschijnlijk de eerste aanzet om enthousiast te worden van Panhard. Die snelle auto op de Afsluitdijk is waarschijnlijk een PL 17 Tigre geweest. De PL, genoemd in nr. 88 van voornoemde reeks, had een top van 145 km/u. Op blz 15 van Koerier 1-12-2019 staat vermeld dat Maus Gatsonides 152 km/u haalde. Zo kwam bij mij de jeugdherinnering bovendrijven.

Jan Hoekstra



CITROEN — **ID 19**
66 pk — 1911 cc — 135 km/u — 1 op 10 — f 9.575.—

MOTOR
4 cil. in lijn, 4-takt, watergekoeld.
Inhoud 1911 cc.
Boring x slag 78 x 100 mm.
Compressie 7.5 : 1.
Vermogen 66 pk bij 4500 toeren.
Koppel 13.0 m/kg bij 2500 toeren.
Electrische installatie Ducellier/Paris
Kbhne. 12 volt.
Tankinhoud 60 liter.
Vereiste brandstof: super.

TRANSMISSIE
4-versnellingsbak, waarvan er 3 zijn gesynchroniseerd.
Versnellingshandle aan de stuurkolom.

CHASSIS EN CARROSSERIE
Vering vóór: hydro pneumatisch.
Achter: hydro pneumatisch.
Aantal zitplaatsen 5.
Hoogte 1.47 m., breedte 1.79 m., lengte 4.81 m.
Draaicirkel 11 m.

Plaatsing motor: vóór.
Aandrijving op de voorwielen.
Gewicht 1123 kg.

PRESTATIES EN VERBRUIK
Topsnelheid 135 km/u. Toelaatbare kruissnelheid 135 km/u.
Verbruik gem. 10 ltr per 100 km.

VERZEKERINGEN
All risk f 525.—, W.A. f 160.— p.j.

WEGENBELASTING
f 88.— per jaar.

TYPES EN PRIJZEN
ID 19 Sedan f 9.575.—,
IDéal 19 (luxe uitvoering) f 10.400.—.

FABRIKANT
S.A. André Citroën, 133, Quai André-Citroën, Paris XVe.

IMPORTEUR
Automobiles Citroën N.V., Amsterdam.

21

PANHARD — **PL 17**
50 pk* — 848 cc — 130 km/u — 1 op 14 — f 6.550.—

Deze wagen met luchtgekoelde 2-cilinder boxermotor is een produkt van een van de oudste automobielfabrieken ter wereld. De fabriek behoort nu tot het Citroën-concern.

MOTOR
2 cilinder boxermotor, luchtgekoeld, voorin geplaatst, aandrijving op de voorwielen.
Boring x slag 85 x 75 mm.
Cilinderinhoud 848 cc.
Compressieverhouding 7.8 : 1.
Vermogen 50 pk* bij 5000 t.p.m.
Koppel 7 mkg bij 3500 t.p.m.
Elektrische installatie 12 Volt.
Tankinhoud 42 liter.
Vereiste brandstof superbenzine.

TRANSMISSIE
4 versnellingen, alle synchromesh.
Versnellingshefboom aan de stuurkolom.

CHASSIS EN CARROSSERIE
Zelfdragende carrosserie, 4 portieren, 4 zitplaatsen.
Vering: vóór onafhankelijk met bladveren, achter starre as met torsiestaven.
Trommelremmen rondom.
Lengte 458 cm, breedte 162 cm. hoogte 142 cm.

Gewicht 820 kg.
Draaicirkel 10 meter.
Bandenmaat 145 x 380.

PRESTATIES EN VERBRUIK
Topsnelheid 130 km/u. Toelaatbare kruissnelheid 100 km/u.
Gemiddeld verbruik 7 ltr per 100 km.

VERZEKERINGEN
All risk f 545.—, W.A. f 195.— p.j.

WEGENBELASTING
f 72.— per jaar.

TYPES EN PRIJZEN
17 Super Luxe f 6.550.—.
17 Kelmax f 7.350.—,
17 Tigre (60 pk, 145 km/u) f 7.700.—.

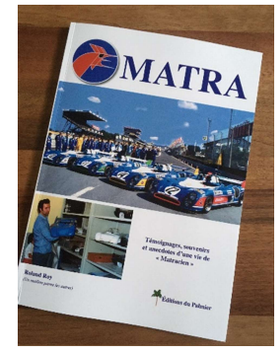
FABRIKANT
S.A. des Ancien Ets. Panhard et Levassor, 19 Avenue d'Ivry, Paris, France.

IMPORTEUR
Automobiles Citroën N.V., Stadionplein, Amsterdam

44

Matra boek

Roland Roy, de actieve man achter de Amicale D.B, heeft het grootste deel van zijn carrière gewerkt als technicus bij de race-afdeling ("Matracien") van Matra. Het F1-wereldkampioenschap en de Le Mans zeges, hij stond er met zijn neus bovenop. Met zijn speciale DB HBR5 "Le Monstre" was hij in 2003 op het RIPL in Amsterdam. Enkele maanden terug verscheen het boek Matra, Témognages, souvernirs et anecdotes d' une vie de "Matracien" (Editions du Palmier; € 20,-). Een losse verzameling korte stukjes variërend van de neuzen van de 650 en 670 tot een overdosis crème fraîche in de kantine en de verhuizing naar Le Castellet, en natuurlijk zijn schaal-modellen. Een amusant inkijkje in een heerlijke en succesvolle periode van Franse racerij, in het rechtstreekse verlengde van Panhard, D.B en René Bonnet. JM



We weten veel van
klassieke auto's, omdat
we er zelf ook in rijden.
PH-VG-47
KUIPER
VERZEKERINGEN
Voelt als familie.

Port Betaald
Port Payé
Pays-Bas
postnl
www.editoo.nl

Indien onbestelbaar retour: Engelsbergenstraat 26, 5616 JC Eindhoven

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

info@panhard.nl