PANHARD AUTOMOBIELCLUB NEDERLAND
PANHARD
KOERIER
№ 203 Jr '52, 01'06'2020

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 zijn rare tijden. Bij het verschijnen van de PK 202 leek er nog geen vuiltje aan de lucht. Echter de Corona-crisis heeft dit voorjaar ook alle activiteiten van de Panhardclub stilgelegd. Geen vaste activiteiten zoals ritten of praatavonden. Het goede nieuws: de Mediaredactie — de gecombineerde Koerier- en website-redactie — ziet níet stil. De Koerier verschijnt op tijd en webmaster Ries Kruidenier heeft, met hulp van een aantal leden, vele categorieën informatie op de website kunnen vernieuwen of toevoegen. Het is écht de moeite waard om regelmatig een kijkje te nemen op www.panhardclub.nl! Niettegenstaande het goede werk van de Mediaredactie: een club als de onze leeft uiteindelijk van ontmoetingen tussen leden. Het nieuws —op het moment van schrijven— dat de overheid vanaf 1 juni groepsbijeenkomsten BUITEN toestaat mits men 1,5 meter afstand respecteert, biedt enig perspectief. Er is namelijk veel nieuws om te delen met leden vanuit de Krukasclub, over de ervaringen met de 954cc motoren, een paar restauratieprojecten en nieuwe Panhards in Nederland. Blijf voorzichtig, want we willen elkaar blijven zien, het liefst in of rond een Panhard. Al is het op 1.5 meter afstand.

VAN DE REDACTIE

VAN DE REDACTIE
Onze eerste en hopelijk laatste corona-Koerier bevat weer een schat aan Panhard-informatie. Bijdragen van Titus Yocarini en de vlijtige media-redactie leveren weer een goed gevuld magazine. Hopelijk zonder fouten; vorige keer toch weer een onleesbare kop; Editoo belooft een scherpere controle. Artikelen worden nu veelal in Word opgemaakt, niet echt een vriendelijk programma voor plaatjes en onderschriften, en vervolgens als PDF naar Editoo geupload. Dit leidt een enkele keer tot rare tekens. Ik houdt mij overigens aanbevolen als iemand, die handig is met online editing, kan assisteren. Editoo wil helpen met hun modernste edit-methodes.

Het corona-tijdperk bracht mij tot overmatige poetsactiviteiten aan de auto's. Mijn ouwe groene 24B glimt als nooit tevoren, ook onder de motorkap, meteen de Dreux-mobiel aangepakt. Een schoon ruitensproeierreservoir scheelt al zo veel. Zelfs Hilde's R16 moest eraan geloven.
Op de omslag Peter Breeds prachtige 6CS Sans Soupapes, gestald ergens onderweg naar Bretagne, uit het onvolprezen Flickr--fotodossier van Peter Drijver.
Graag wijs ik tenslotte op twee heerlijke nieuwe films op onze clubwebsite over Artur en Sabine Valkieser met de Dyna Z in de superzware rallyes Carrera Mediterrana (2005) en de Wintertrail (2006). Onder De Panhardclub ->Clubactiviteiten vind je ook nog eens veel foto's en filmpjes van ritten en RIPLs uit het verleden, erg leuk!

Agenda

Altijd vooraf checken!!!

Het zal duidelijk zijn dat het opstellen van een agenda in deze corona-tijd weinig zin heeft! Houdt U de website in de gaten, wellicht kunnen we de komende maanden toch iets op touw zetten, niet alleen volgens de richtlijnen van de RDW maar ook van de RIVM!

INHOUD

Colofon	2
Van de voorzitter	2
Van de redactie	2
Agenda	2
Algemene Ledenvergadering	3
Panhard Photo -Titus Yocarini	4
RIP Robert Sobeau	5
24CT: Le Baroud d' Honneur	6
Meer Vermogen	10
Sporing afstellen	12
Le marché des Fleurs: Boyo's strip	13
Ben Hoytink's PL17	14
Jack in Klassiek en Techniek	15
Dyna X	16
Te koop	22

Algemene ledenvergadering

Op 21 februari 2020 toog een flink aantal leden naar Veenendaal voor het jaarlijkse feest van de verenigingsdemocratie: de algemene ledenvergadering. Hoe zou de club er voor staan? Waren we financieel goed uitgekomen? Hoe ging het met het ledenbestand? En wat waren de plannen voor komend jaar?

Op dat moment wist niemand dat ons land snel daarna 'op slot' zou gaan, alle activiteiten moesten worden geschrapt en we in onze handjes mochten knijpen dat we in Nederland gewoon naar buiten mochten, een ritje of een wandeling maken. Mits met mate.
Maar nu terug naar Veenendaal 21 februari, locatie Bommm Smaakmakers!

Op het menu stonden onder meer aanpassing van de statuten, het huishoudelijk en privacyreglement, de inhoudelijke en financiële verantwoording over het afgelopen verenigingsjaar, de bestuursverkiezing, de nieuwe mediaredactie, het contributievoorstel en natuurlijk een brainstorm over de clubactiviteiten van 2020. Het volledige verslag van de vergadering is te vinden op onze website (www.panhardclub.nl).

In 2019 overleden twee prominente leden: hoofdredacteur Henk Ottevangers en oud-secretaris Joep Hocks, een groot verlies voor hun naasten en hun vele vrienden van de Panhardclub. Gelukkig mochten we ook een flink aantal nieuwe leden verwelkomen zodat de teller nu op 154 leden staat.

Financieel is er geen reden tot bezorgdheid. De ALV heeft daarom ingestemd met het voorstel van het bestuur de contributie te handhaven op het huidige niveau: €52,50 resp. €55,00.

Jaap Margry treedt toe tot het bestuur als vertegenwoordiger van de mediaredactie (die bestaat uit Jaap - Koerier en Ries Kruidenier - Website). Het zal niemand ontgaan zijn dat we niet alleen meer op papier (de Panhard Koerier) maar ook op Facebook en op onze website het merk en de club promoten. Op de goed bezochte website worden steeds meer (technische) artikelen en werkplaatshandboeken geplaatst. De historische films op onze Facebook-pagina slaan alle records… Rest nog het op elkaar afstemmen van onze publieksuitingen. Onder meer daarvoor is de nieuwe mediaredactie in het leven geroepen.

Na een klein dipje in 2018 is magazijnmeester Wim Boers erin geslaagd de verkopen in 2019 weer op het vertrouwde niveau te brengen. Afgezien van de bijdrage die de onderdelenverkoop levert aan de clubkas is dat ook het bewijs dat we met zijn allen nog steeds bezig zijn ons cultuurgoed (veilig) op de weg te houden en de ANWB niet teveel op kosten te jagen.

Verder werd met gepaste tevredenheid teruggekeken op de praatavonden, de Voor- en Najaarsrit en de zeer geslaagde cursus motorrevisie onder leiding van Pierre Peters. Die cursus gaat wegens overintekening én groot succes binnenkort op herhaling!

Tot slot. We hebben op 21 februari met elkaar activiteiten bedacht voor 2020. Sommige daarvan gaan door, zoals het testen van krukaslagers, maar andere moeten even op de stapel blijven liggen. Op het moment van schrijven weten we nog niet of in juli de RIPL in Zweden wel doorgaat.

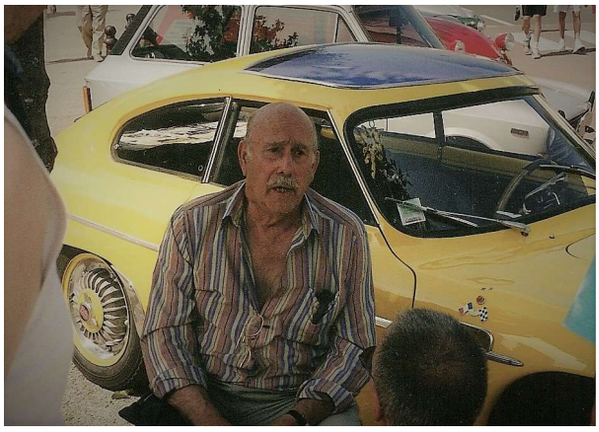
Laten we hopen dat we gauw weer kunnen doen wat we graag willen doen, dat we elkaar weer kunnen ontmoeten en samen activiteiten kunnen ondernemen.

Siewert Pilon

Panhard Photo - Titus Yocarini

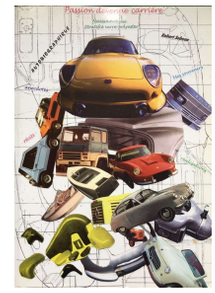
De een verzamelt Panhards en/of schaalmodellen. De ander reclamefolders en allerlei materiaal wat maar even een relatie heeft met Panhard Levassor.
Al het materiaal dat clubleden verzamelden moet een enorme beeldbank van Panhard vormen.
In dit nummer voeg ik daaraan twee foto's toe. De eerste foto is gemaakt van mijn eigen voiture voor het kasteel de La Lande op loopafstand van mijn maison secondaire. Als mensen vragen naar een foto van mijn Panhard kan ik het niet nalaten er altijd bij te vertellen dat die hier voor mijn tweede huis in Frankrijk staat.
Het kasteel wordt echter bewoond door de Engelse operazangeres Stephanie Jarvis, die roots in Frankrijk heeft. Op het internet kwam ik een bijzondere foto tegen van Parijs in de jaren 50/60.
Een verliefd stel in een portiek met een inkijk in een straat, waar twee auto's staan. Een Panhard Dyna Z Grand Standing bicolores en naar ik inschat een Simca Aronde Etoile. Het lijkt een still uit een film en is als zodanig ook bedoeld door de Franse fotograaf Blaise Arnold. Hij maakt 8 à 10 van deze foto's per jaar en noemt ze Stories. Het zijn super realistische beelden van plekken in de Franse hoofdstad, waarop alles klopt: kleding, reclame uitingen, affiches en natuurlijk het kenteken van de auto's.
De blik van de actrice doet vermoeden, dat ze zich niet geheel op haar gemak voelt. Het verhaal mogen wij zelf invullen.
Voor die foto' s kiest de fotograaf bijzondere locaties, die hij na met zijn Hasselblad camera te hebben vastgelegd, bewerkt in photoshop. Zo ontstaan perfecte scenes uit het verleden. Wat opvalt zijn de auto's, die daar bijna altijd prominent aanwezig zijn. Hij schreef mij over zijn keuze voor Panhards. *Oui j'ai beaucoup mettre des Panhards dans mes photos, ces voitures sont très représentatives d'une époque et elles ont une allure spéciale.*
Nieuwsgierig naar zijn foto's? Kijk op www. blaisearnold.net en ontdek een PL17 en een 24!

Robert Sobeau RIP 1929-2020



Wim Boers ontmoette hem in juni 2003 op een oldtimershow in Chevry-Cossigny, ten oosten van Parijs. Daar schoot hij deze foto van Robert voor zijn zelf gerestaureerde D.B HBR5 .

Op 19 maart is een van de hoofdrolspelers van D.B overleden. Hij was de man op de achtergrond en een polyesterpionier. Zo werkte hij aan de Marathon van 1953, met de Panhard-motor achterin. Hij bracht met name de productie van de D.B HBR5 tot een goed einde; eerst de 100 proefauto's bij Chausson en later de andere 328 bij SPV, met alle subtiele wijzigingen en varianten. Hij stond aan de wieg van de Amicale D.B en was ere-president, en was vaak aanwezig bij Panhard- en D.B evenementen. In Koerier 186 en 187 wijdden we ruim aandacht aan deze opmerkelijke Fransman ("De man in de schaduw"). In 2003 verscheen zijn "Passion devenue carrière – naissance du stratifié verre-polyester" , een intrigerend 455 pagina' s tellend boekwerk bestaande uit aantekeningen, brieven, bulletins, heel veel schetsen en foto' s en zelfs rekeningen uit zijn hele carrière, beginnend bij Rosengart, via Marathon en D.B tot Saviem, met polyester en D.B als centrale thema's. Beroemd zijn de schaalmodellen 1:5 die hij maakte van de HBR5, en de gemotoriseerde mini-D.B Le Mans voor de kinderen.



Zo nemen we langzaam afscheid van de oude garde, die het allemaal zelf heeft meegemaakt. Gelukkig laten ze ons niet ongedocumenteerd achter!

JM

De schaalmodellen 1:5, het boek (boven)

Robert (rechts) op de werkplaats in 1957

Hoeveel Panhards zijn er in Nederland?

Half mei 2020 telde ons land 167 gekentekende Panhards en daarbij reken ik natuurlijk de twee DB's en die ene Veritas met Panhard techniek mee. Hiervan is onder meer het volgende bekend:

- 12 auto's van vóór WO II, de oudste van bouwjaar 1898;
- de oudste naoorlogse Panhard werd in 1949 gefabriceerd en kwam pas in 1987 naar Nederland;
- de oudste oorspronkelijk Nederlandse auto is een Dyna-Z uit 1955;
- er zijn nog 26 oorspronkelijk Nederlandse Panhards in ons land;
- 63 Panhards zijn WAM verzekerd en dus waarschijnlijk rijklaar, nl:
    - 1 x X19
    - 16 x Dyna X
    - 21 x Dyna Z
    - 1 x Dyna (X of Z? Niet geregistreerd!)
    - 24 x PL17
    - 20 x 24
    - 3 x CD
    - 1 x Veritas
    - 1 x HBR5
    - 1 x DB Le Mans

Ries Kruidenier

Dossier Panhard: Boyo's serie vertalingen uit Rétroviseur nr 326: met cursief *zijn persoonlijke commentaren!*

Panhard 24 CT, le baroud d' honneur

Een baroud d' honneur is een versleten legerterm. Het wil zoveel zeggen als de laatste slag in een oorlog die toch al verloren is. De slag om de eer. Die eer was duidelijk meer dan een mensenleven. Of de optelsom van vernietiging en vernieling, die vaak overgeslagen wordt. Ik krijg een verschrikkelijk Karel Doorman-achtig gevoel. Laten we het maar over de zwanenzang hebben. Over een witte 24 CT. Bestaan er geen gedichten en balletten over de stervende zwaan? Nou dan! Die witte 24 CT!! Komt u maar. De stervende zwaan – sterft in schoonheid. Au.

De stervende zwaan

Onder de voogdij geplaatst van Citroën, had Panhard steeds meer moeite om zijn onafhankelijkheid te bewaren. Toch wist het Bureau d' Etudes een enorme indruk te maken bij Citroën, het merk van de dubbele chevron, met deze erg mooie 24 coupé.

Het Citroën-embleem – afkomstig van de v-vormige vertanding waarmee de fabriek van André Citroën voor het eerst furore maakte, een tandwielfabriek dus. Verder hield de man de Mors-fabrieken op de been door rationalisatie van motortypes (lees: boring) om zo het ratjetoe aan motoraanbod te versimpelen. En organiseerde hij een moderne granatenfabriek ten tijde van WO I aan de Quai de Javel – de Bleekwaterkade. En toen die in vredestijd werkloos werd, stapte hij met die hypermoderne fabriek de autofabricage in, met goedkope modellen want dure waren er al genoeg.

Afijn, Citroén zou Panhard stapsgewijs overnemen. Het begon met de inkoop van productiecapaciteit voor de besteleenden. De gehoopte financiële injectie bleef uit, Citroën kocht meer op, Panhard kon (en mocht) niet meer investeren in nieuwe modellen. Het had er zelf niet de financiën voor en Citroën kon niet en wou het niet, met twee afgeblazen prototypes tussen de 2CV en de DS in, te dure productiemethodes (want handmatig) en de GS op stapel staand. Géén concurrentie, en zeker niet in eigen huis! Oh, als die kunstkoppen van PSA nou eens NIET met die lompe Koreaniksige DS3, 4 en zo waren gaan spelen, maar met een knipoog (stilistisch dan) naar elegantie en Panhard?! Ach man, hou je kop en vertaal!!!

In zijn wantrouwen beperkte Citroën ten zeerste de onderzoeksmogelijkheden van Panharde, die op zoek is naar een vervanger voor de PL 17. Men zou immers

L'élégant coupé promet plus de 150 km/h en vitesse de pointe. Un exploit en regard de sa faible cylindrée...

een concurrent kunnen worden voorde Ami 8 of de ID 19! Louis Bionnier en René Ducassou-Péhau richtten dus al hun krachten op de ontwikkeling van Project V 527, een coupé met sportieve aspiraties, die op geen enkele manier in het vaarwater van Citroën komt. En Jean Panhard hoort hiermee een jongere klantengroep te bereiken, die tot dan toe niet gewend is naar het merk om te kijken.Het prototype adopteert

ook het getal 24, dat het aantal successen van het merk uitdrukt op de piste van Le Mans.

De nieuwkomer wordt op 24 juni 1963 voorgesteld aan de per, in de tuinen van het rozenprieel Truffaut in La Ville-du-Bois. En heel anders dat de voluptueuze rondingen van z' n voorganger, valt de superieure 24 op als coupé 2+2 met z' n extreem moderne vorm. De zacht gebogen suggestieve lijnen onderscheiden zich door hun puurheid. De auto heeft geen grille-ornament (??) en aan de voorkant vallen direct de dubbele koplampen achter een enkel glas op, vier jaar voordat de DS er zelf mee komt. Slechts enkele chroomstrips onderstrepen subtiel de taillelijn die uitsteekt, zoals bij zijn Amerikaanse tijdgenoot de Chevrolet Corvair. Stevig verankerd aan de bodemplaat geven de dunne raamstijlen voor en achter extra stevigheid in geval van een aanrijding. Alle plaatwerkdelen zijn geschroefd. Het dak, de motorkap en het bagagedeksel zijn verstevigd door een vouw die de oppervlakte versterkt. Uitgerust met elegante rubberen stootblokken die de bumpers extra bescherming bieden tegen het alledaagse ruwe stadsverkeer (waar men parkeert op gevoel en gehoor).

Een Ster in de familie

Louis Delagarde kon de studies voor een grotere platte viercilinder niet tot een einde brengen. (Wellicht zei Citroën wel "hartelijk dank" !) en moest men weer een beroep doen op de trouwe tweecilinder waarover men al beschikte en die in twee nivo' s leverbaar was. Het hele mechanische deel, de ophanging en de vering zijn rechtstreeks afgeleid van de berline 17. Herkenbaar in zijn eenvoudigste uitvoering van de 24 C verschijnt weer dat al bekende M8N standaard motorblok met 50 PK bij 5250 tpm, die de wagen een top geeft van 135 km/u.

Ontwikkeld uit het M8S Tigreblok, beschikt de 24 CT daarentegen over 60 SAE pk, waarbij deze jonge sportieveling de 150 n`t passeert. Het is logisch dat deze uitvoering de meeste kopers trekt. De levering loopt echter vertraging op, zodat de 24 pas in de herfst van 1963 bij de dealers aankomt. Direkt onderneemt de fabriek actie bij enkele aanloopproblemen, zoals het vreemd gebogen pookje dat zich moeilijk laat bedienen. Verder komt er een "ster" -uitvoering in maart 1964, herkenbaar aan het vierkante sterretje in het rechter achterspatbord. Deze versie is vooral gewild bij de liefhebbers, zoals we zelf hebben ondervonden, eenmaal op weg in ons test-object. De ster-versie bleef bestaan tot in het begin der jaren 70. Het is een auto die me als kind fascineerde.

Mij ook, toen ik al;s 13/14 jarige, die auto naast ons zag staan bij het stoplicht, ik wou er later ook zoo een "als ik groot was" ! Mooier dan een DS n veel knapper om zo' n relatief kleine auto zó harmonieus te kunnen vormgeven. Mijn vader reed een oude Kapitän, een dweil zoals ie zei, maar we pasten nou eenmaal niet met z' n zessen in een Traction. Toen jàren later – begin ' 70 - een wanhopige eigenaar wel z' n schitterende 24 CT sterretje wou ruilen met mijn ver opgeknapte Traction waarmee ik probleemloos naar Frankrijk reed, heb ik wel even geaarzeld voor die hartstochtelijk mooie auto. Maar de eeuwige problemen van een oud-buurman en van Frans Wiessing in Zevenaar, een huisvriend van mijn vader, deden me toch maar voor die saai-goeie Traction kiezen. Mag ik nog lid/bewonderaar blijven?

Terug naar het artikel: de schrijver heeft er ook een gehad vanuit die kindmatige bewondering, een auto die ook vanwege de eindeloze reeks mechanische tegenvallers is ingeruild tegen een veel betrouwbaarder Simca 1000 Special. Maar ' t moet

gezegd: de brave garagehouder beheerste als Simca-dealer niet alle subtiliteiten in de afstelling van een Panhard…

La 24 se caractérise par ses optiques profilées, quatre ans avant que la DS ne les adopte à son tour.

24 CT 1964

Caractéristiques techniques

COQUE ET SUSPENSION

Caisse autoporteuse. **Carrosserie** en acier.
Suspension avant indépendante, double ressort à lames transversal et amortisseurs télescopiques. Essieu arrière semi-rigide, barres de torsion et amortisseurs télescopiques.
Freins à tambour à commande hydraulique sur les quatre roues. **Direction** à crémaillère. **Pneumatiques :** 145 x 380.

MOTEUR

Bicylindre à plat en porte-à-faux avant, 848 cm³, 84,85 x 75 mm. Vilebrequin à deux paliers.
Taux de compression : 8,3 à 1. Culasses non détachables, soupapes en tête en V, avec rattrapage hydraulique du jeu, arbre à cames central. **Alimentation** par un carburateur Zénith 38 NDIX. Refroidissement par air. **Puissance maximale :** 60 chevaux SAE à 5 750 tr/min, 7,5 mkg à 3 500 tr/min. **Transmission :** Traction avant.
Boîte de vitesses mécanique à quatre rapports, embrayage monodisque à sec.

DIMENSIONS, POIDS ET PERFORMANCES

Longueur : 4,26 m. **Largeur :** 1,62 m. **Voies avant/arrière :** 1,30 m. **Hauteur :** 1,22 m. **Empattement :** 2,30 m. **Poids à vide :** 840 kg. **Vitesse maximale :** 155 km/h.

Le valeureux flat-twin délivre désormais 60 chevaux SAE à 5 750 tr/min en configuration Tigre.

Twee zetels, 1764 afstellingen

Eenmaal aan boord plaatsgenomen, merk je hoe zeer de fabrikant het de klanten naar de zin heeft willen maken. Hij heeft van de meest originele oplossingen gebruik gemaakt, en het intelligent in elkaar gestoken interieur springt in het oog door zijn moderne aanzien. De hand van Panhard, zou je zeggen. Hij komt met oplossinge die tien jaar leter pas gemeengoed worden – de ventilatie bijvoorbeeld, die gekoppeld is aan de verwarming (tot dan toe altijd gescheiden). En via buis-aanvoer door de portieren heen kun je frisse of warme lucht toevoeren naar de achterruit om beslagen vensters te lijf te gaan.

De voorstoelen zijn bekleed met een fraai soort kunstleer dat er prima uitziet, en de zeer geavanceerde stoelen zijn voorzien van een gekartelde draaiknop die de zit in niet minder dan 1764 verschillende combinaties kan regelen, als we de catalogi mogen geloven. Ze zijn niet opklapbaar (voor de entree van de achterpassagiers) maar glijden op een mechanisme voorzien van kogeltjes om de toegang tot de achterbank vrij te maken.

Gezegend met een voortreffelijk uitzicht rondom, kan de chauffeur zich ondertussen overgeven aan de bewondering voor de instrumenten, geplaatst in een prachtig dashboard in mooie zwarte krimplak, een zeer sportief aspect. Snelheidsmeter en toerenteller hebben in deze versie hun eigen anti-spiegelingsklep erboven, alleen de instap-24 C moet het doen met de simpele regenboogvormige meter (uit de 17), terwijl het verdiepte, tulpvormige stuur dat ook nog licht afgeplat is voor meer beenruimte, ook nog een afstandsverstelling heeft.

Okk de passagier voor wordt verwend met een afsluitbaar handschoenenkastje, een verlichte make-up spiegel en ook nog een lamp die, in het portier gezeten aan de zijkant, het openen ervan signaleert. Laten we meteen ook de bak van het reservewiel noemen die onder de koffer hangt, zodat de kofferruimte niet slinks door dat wiel beperkt wordt. En tenslotte: de motorkap scharniet naat voren – de wind drukt hem dus dicht. De hele voorzijde kan er in één keer gemakkelijk afgehaald worden voor het serieuze onderhoudswerk.

De zachte en progressief werkende koppeling moet samenwerken met een wat weerspannige versnellingshandel, die je met een zekere handigheid moet manipuleren om de synchro’s te sparen. De besturing gaat wel wat zwaar, maar werkt daarentegen met een opmerkelijke precisie. Alleen de remtrommels, nog zonder bekrachtiging, verraden hun leeftijd, want ze vertragen de auto weliswaar prima, doch vragen een forse pedaaldruk.

Sensiblement améliorée, la 24 ct Étoile entre en scène en mars 1964.

In de lage toeren gebeurt er niet zoveel *(de schrijver gebruikt zelfs het woord boiteux = kreupel, mank)* en het lawaaierige tweecilindertje heeft de pest aan stadsritten. De grote weg is veel meer z’n plek, hij komt boven de 3500 toeren pas tot zijn recht. L’Action Automobile (een tijdschrift) reed met een

chronometer mee op het wegcircuit van Montlhéry, waar de 24 CT van 0-100 in 20,7 seconden optrok, de 400 meter vanuit stilstand in 21,2 seconden afraffelde en een top van bijna 155 km/u klokte. Zelfs met deze versnellingsbakverhoudingen, waarbij de ingenieurs meer de nadruk legden op topsnelheid, ten nadele van de trekkracht. Daardoor is deze bak voorzien van tamelijk 'lange' verhoudingen.

Alles in tegenstellingen

Dat is in een notendop de beschrijving van die mooie Panhard. Hij slaagt erin zijn gebrek aan echte kracht te compenseren door zijn grootse kwaliteiten op het gebied dynamiek (zoals wegligging, een fel motortje, aerodynamica). De auto kan een relatief hoge kruissnelheid aanhouden, maar verstikt als er een geprononceerde helling aan komt.

Hoe dan ook, de grote Routes nationales en de nog embryonale Autoroutes van de jaren 60 maakten hem niet bang. *(Er waren eerst alleen enkele Autoroutes rond Parijs. In 1964 zou de eerste echte snelweg –naar Normandië – gereedkomen. De Route du Soleil ging toen nog door dorpjes, soms in file optochten achter een vrachtwagen aan-BT).* Dankzij zijn zeer veilige wegligging heeft de wendbare voorwielaandrijver het voordeel bij regen, en kunnen de passagiers in verrukking het ballet van de tegengesteld draaiende ruitenwissers gadeslaan.

In 1964 kostte de auto 11.700 francs – en dan is de 24 CT duidelijk sneller dan zijn naaste rivalen zoals de Simca 1000 coupé (12.000 fr) en de Renault Caravelle 100 (10.9600 fr). De Caravelle is de sportieve Floride (die op de Dauphine vloerplaat stond) maar nu op de R8 was gebaseerd (*bijna dezelfde plaat*). Ze haalden ongeveer 140 km/u, maar als het over weggedrag het, zijn ze met hun motor achterin duidelijk de minderen. De 24 CT heet in het begin enorm van z' n nieuwigheid geprofiteerd in deze relatief kleine, sportieve markt. Maar de marktomstandigheden veranderde snel en de verkopen kelderden. De klanten vroegen om een vierdeurs versie, wat Citroën weigerde en afkapte. Toch kwam La Doyenne *(de deken, de oudste der fabrikanten, een eretitel die bij ons niet bestaat)* nog met een berline met 2 deuren *(heet dat geen coach bij ons?)*, de 24 B, vanaf 10.700 fr) in de herfst van 1964. De instap 24 C, heel weinig verkocht, verdween van het toneel. Deze gezins-24 kreeg ook een Tigre-versie, de BT, welke duidelijk te onderscheiden is door zijn luxueuzere interieur.

En ze kregen bovendien schijfremmen, vóór zelfs met dubbele klauwen, en zo vermorzelden ze hun voornaamste zwakke punt in de testen. Dan komt de M10S motor, weer wat geoptimaliseerd. Met een nog langere 4 haalt de 24 CT nu de 160, de BT houdt het M8S blok, en wat zwaarden door zijn toegenomen wielbasis loopt die toch nog 150.

Ondanks zijn vele interessante kwaliteiten heeft Panhard moeite met de concurrentie. En de vierdeurs familiewagens die dan op de markt komen, drukken de sportieve Panhard helemaal weg (Peugeot 204, dwarsgeplaatste lichtmetalen viercilinder, 1130 cc, Ffr 9.100 en de Renault 16, motor in lengte, 9.990 Ffr). De verkopen liepen alsmaar terug. De anekdotisch verkochte 24 BA (goedkope, dunne stoeltjes creëren wat meer ruimte achterin, verder was alles weggelaten wat kon) verschijnt om de trend te keren. Citroën deed niks, stelde zich terughoudend op en ondernam niks om de carrière van het model enigszins te rekken,. Op 20 juli 1967 liep het laatste exemplaar van de band. Slechts 28651 24s in 4 jaar (!). Panhard zou nooit meer een personenauto produceren.

Xavier Chauvin vertaling Boyo Teulings

*De **Panhard Koerier** presenteert: een speciale bijdrage van **Pierre Peters** over een **brandende vraag**!*

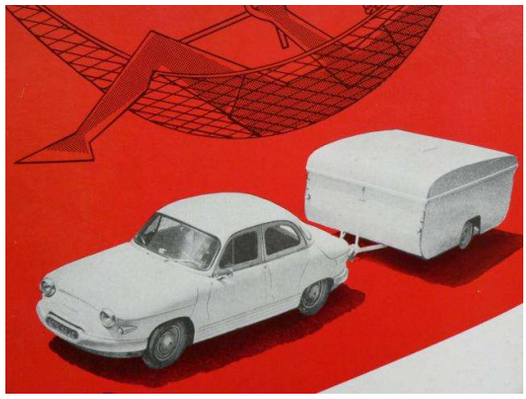
Is het mogelijk om de Dyna Z en PL 17 type L1 en L4 ongestraft meer vermogen te geven ??

Van onze technische staf

Afgelopen najaar heeft de eerste workshop plaatsgevonden. Aan mij de eer om deze cursus te geven. We hebben tijdens deze cursus een Panhard motor gedemonteerd en vervolgens gereviseerd en aan het einde van de tweede cursusdag laten lopen. Een groots moment! Een en ander betreffende deze cursus hebt u kunnen lezen in het verslag van Jack van Asselt in de Panhard Koerier nummer 202.

Het is mij opgevallen dat er bij verschillende leden behoefte bestaat om iets aan het vermogen van deze motoren te doen. Blijkbaar is men van mening dat als men overgaat tot een gehele motorrevisie men dan ook iets kan doen aan het vergroten van het motorvermogen. Ook zijn er die met hun Panhard, toen het nog kon, verre reizen hebben gemaakt en er ook niet voor terugdeinzen om bijvoorbeeld Alpenpassen te veroveren ! Als dat alles als beproeving nog niet genoeg is dan worden er ook nog trekhaken gemonteerd om een caravan te trekken! Dit zijn allemaal toepassingen die de ontwerper van de motor Louis Delagarde destijds niet had voorzien! Hij had al zijn handen vol om telkens weer wat vermogen extra uit de basismotor te peuteren omdat de auto's steeds groter en dankzij het gebruik van plaatstaal steeds zwaarder werden

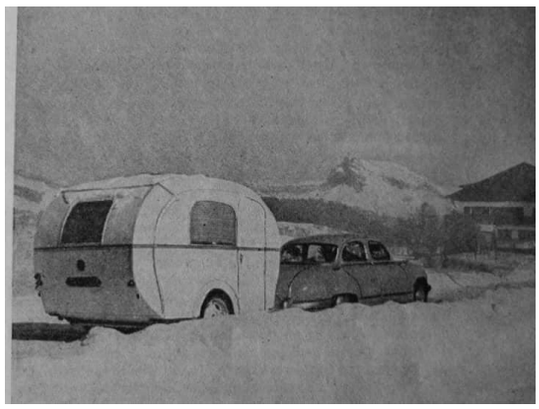
Een kleine inleiding



Bij de introductie van de Dyna Z was de motor al vergroot naar 851 cc. De motor leverde inmiddels een respectabele 42 SAE PK! Dat was al bijna een verdubbeling van de basismotor van 610 cc die in 1945 22 PK leverde. Nadat de Dyna Z verder evolueerde en van gedeeltelijk staal geheel van staal geproduceerd werd nam de vraag naar nog meer vermogen toe. De krukas en de drijfstangen werden aangepast, lees versterkt. Dit is het begin van het motorcarter dat we kennen onder de naam M 5. In 1957 werd op deze motor de Aerodyne koeling toegepast, dit om de motor stiller te maken en een betere verwarming mogelijk te maken voor de passagiers. De motor bleef 42 pk leveren. In 1959 is de Dyna Z16 Tigre gelanceerd en deze met Aerodyne koeling uitgevoerde motor leverde 50 PK! Deze 8 pk vermogenswinst kwam dankzij de volgende aanpassingen :

1. Andere nokkenas met andere timing en een grotere lichthoogte van de kleppen.
2. Vergroting van de voorspanning van de torsiestaven van 3 mm naar 5 mm.
3. Grotere carburateur : Zenith NDX 38 met daarbij vergrote inlaatbuizen en uitlaatpijpen met een grotere diameter.
4. Aangepaste stroomverdeler al dan niet met een toerenteller aansluiting.

Langzaam was het vermogenspotentieel van deze motor bereikt. Daarnaast maakte Panhard de grote fout om de lagering van de pistonpen te herzien. Vanaf 1959 zijn de zuigers aangepast en werd een 25 mm stalen pistonpen toegepast. Voorheen was dit 22 mm en zat er een bronzen lagerbus in het drijfstang oog. Vanaf de toepassing van de 25 mm pistonpen liep deze dus in een stalen drijfstangoog! Het gevolg van deze aanpassing was dat er regelmatig een drijfstangpen vastliep in de krukas. Ook kwam het voor dat het motorcarter aan de voorzijde ging scheuren. Deze problemen kwamen relatief vaak voor, zo vaak dat besloten werd om vanaf september 1962 de motor op bepaalde belangrijke punten te verbeteren. Vanaf motornummer 1732 werd een versterkte lagervoorzitting toegepast. Ook kwam er een grotere uitsparing in het carter achter zodat het uitnemen van de krukas iets eenvoudiger ging. Tevens werd de smering van het voorste lager en de voorste spatring van de krukas aangepast. Jammer genoeg nam Panhard de problemen van het vastlopen van de pistonpen in het drijfstangoog m.i. niet serieus. Men meende dit probleem af te doen met een pistonpen die gecoat was met molybdeensulfide, de



zogenaamde zwarte pen. Deze toepassing was verre van afdoende en vanaf 1965 zijn er krukassen met een bronzen bus toegepast met een pistonpen van 25 mm . Maar we weten nu : toen was het eigenlijk al te laat.

Aanpassen vermogen van Dyna Z/PL 17 L1 en L4

Indien u de trotste bezitter bent van een Dyna of een PL 17 bouwjaar tot en met 1962 en het motornummer in uw auto is lager dan 1732 dan heeft u een M5 motor. In standaarduitvoering 42 SAE PK en uitgevoerd als Tigre 50 SAE PK. Mocht u behoefte hebben aan meer vermogen dan zou ik u dat met dit type carter sterk afraden ! Er zijn teveel hindernissen om dit ongestraft te doen. Mocht u overwegen om uw motor te reviseren dan zijn er meer mogelijkheden: Indien u een goed carter op de kop kunt tikken dan kunt u overwegen om alles over te zetten op een geschikt carter, dan zijn dit de volgende mogelijkheden :

Motornummers 1732 tot en met 1742:

Dit zijn de zogenaamde M6 motoren oorspronkelijk toegepast in de PL 17 B types, gebouwd van september 1962 tot en met mei 1965.

- M6: vermogen in standaard uitvoering 50 SAE PK
- M6 Tigre: vermogen 60 SAE PK

Motornummers 1744 tot en met 1752 en 1754 *

Dit zijn de M8 motoren welke gemonteerd zijn geweest in 24 modellen CT en BT van 1963 tot en met 1966 . (* 1754 ; de laatste BT's gebouwd in 1966 tot en met beëindiging productie in 1967.)

- M8 N: vermogen 50 SAE PK
- M8S: vermogen 60 SAE PK

Tenslotte de motornummers 1749 en 1753

Deze motoren zijn de zogenaamde M10 S motoren, toegepast in de 24 CT van 1965 tot en met einde productie.

Let bij deze laatste nummers op of er in het carter de bevestigingsgaten en afstelling van de koppeling aanwezig zijn !! Deze kunnen namelijk afwezig zijn i.v.m. een andere bediening van de koppelingskabel bij het type 24!

Naast het hergebruik van een van de bovengenoemde carters zult u ook moeten beschikken over een nokkenas type M voor de 50 pk versie en S voor de 60 PK versie. Ook dient de distributietiming worden aangepast. Ook moeten de torsiestaven voor de klepbediening met meer voorspanning worden afgesteld.

Bij het type met 50 pk kan men volstaan met de standaard gemonteerde carburateur met inlaatpijpen. Ook kunnen de standaard uitlaatbuizen worden gebruikt .De stroomverdeler hoeft ook niet worden aangepast.

Anders is het met de **Tigre** uitvoering: hier dienen uitlaat - inlaatpijpen carburateur en ontsteking worden aangepast. Een hele uitdaging !

Aprotec levert nu inmiddels passende zuigers met een pistonpen van 22 mm! Samen met een nieuwe ingeperste bronzen bus in het drijfstangoog een zeer grotere

verbetering in levensduur en betrouwbaarheid! Ik kan u deze aanpassing van harte aanbevelen. *Er zijn inmiddels leden van onze club die deze uitdaging zijn aangegaan, reden van dit artikel.*

Voor hen die hier dieper op in willen gaan is het wellicht een idee dat we hier in de toekomst een aparte workshop aan besteden. Mocht hier interesse in zijn laat het Pascal van Wieringen weten . Zoals gezegd misschien dat we hier iets mee kunnen doen .

Pierre Peters

Dit is een artikel uit Koerier 93 van Juli 1990

Sporing afstellen.

Joannes Colette scheef dit nuttige stukje alweer 30 jaar geleden! Maar praktische tips komen altijd van pas! Daarom drukken we het artikel nog maar eens! Dank Joannes voor het aanreiken!

Willen we er voor zorgen dat onze Panhard lekker rijdt en weinig banden verslijt, dan moeten we zorgen dat de sporing en de wielvlucht (camber) goed zijn ingesteld. Nu hebben we in onze werkplaats waarschijnlijk geen speciale apparatuur voor deze min of meer magische handelingen. Natuurlijk kunnen we een bezoek brengen aan een specialist. Toch kunnen we deze afstellingen uitvoeren met eenvoudige hulpmiddelen.

De afstelling van de wielvlucht en het gelijk maken van de fuseehelling is een kwestie van het goed plaatsen van de bovenste bladveer. Volg hierbij nauwkeurig het werkplaatshandboek.. Uit eigen ervaring blijkt dat deze afstellingen goed zijn uit te voeren met een goede waterpas als meetinstrument. Zorg dat de hoek bij beide voorwielen het zelfde is.

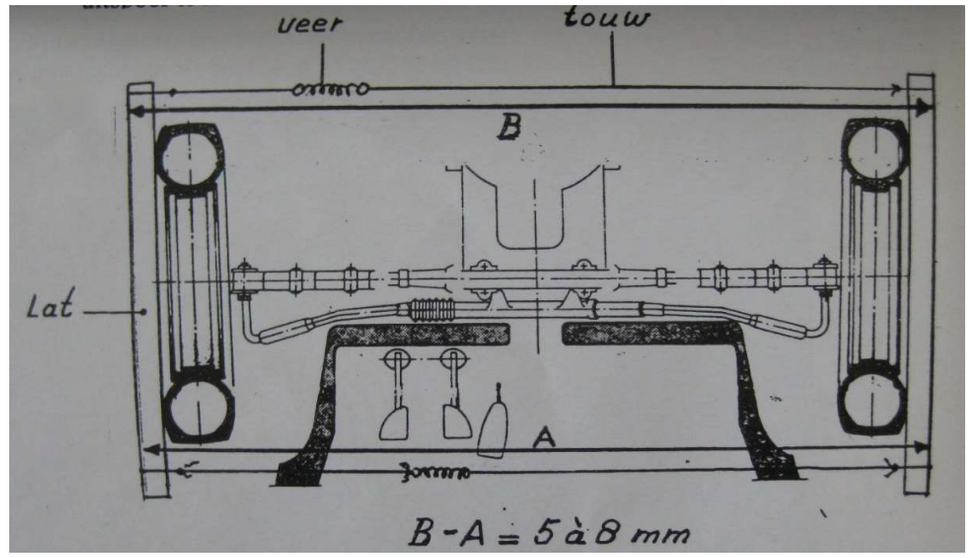
Voor het afstellen van de sporing komen we bij het opmeten handen te kort. Hier heb ik iets heel eenvoudigs op bedacht. Het gereedschap bestaat uit:

- Twee rechte houten latten van ongeveer 70 cm lang.
- IJzerdraad of touw.
- Twee slappe trekveren.
- Een rolmaat.

De werkwijze voor het opmeten van de sporing wordt duidelijk aan de hand van de tekening. De twee latten worden tegen de zijkanten van de banden gehouden door het ijzerdraad/ touw met daarin opgenomen de trekveren.

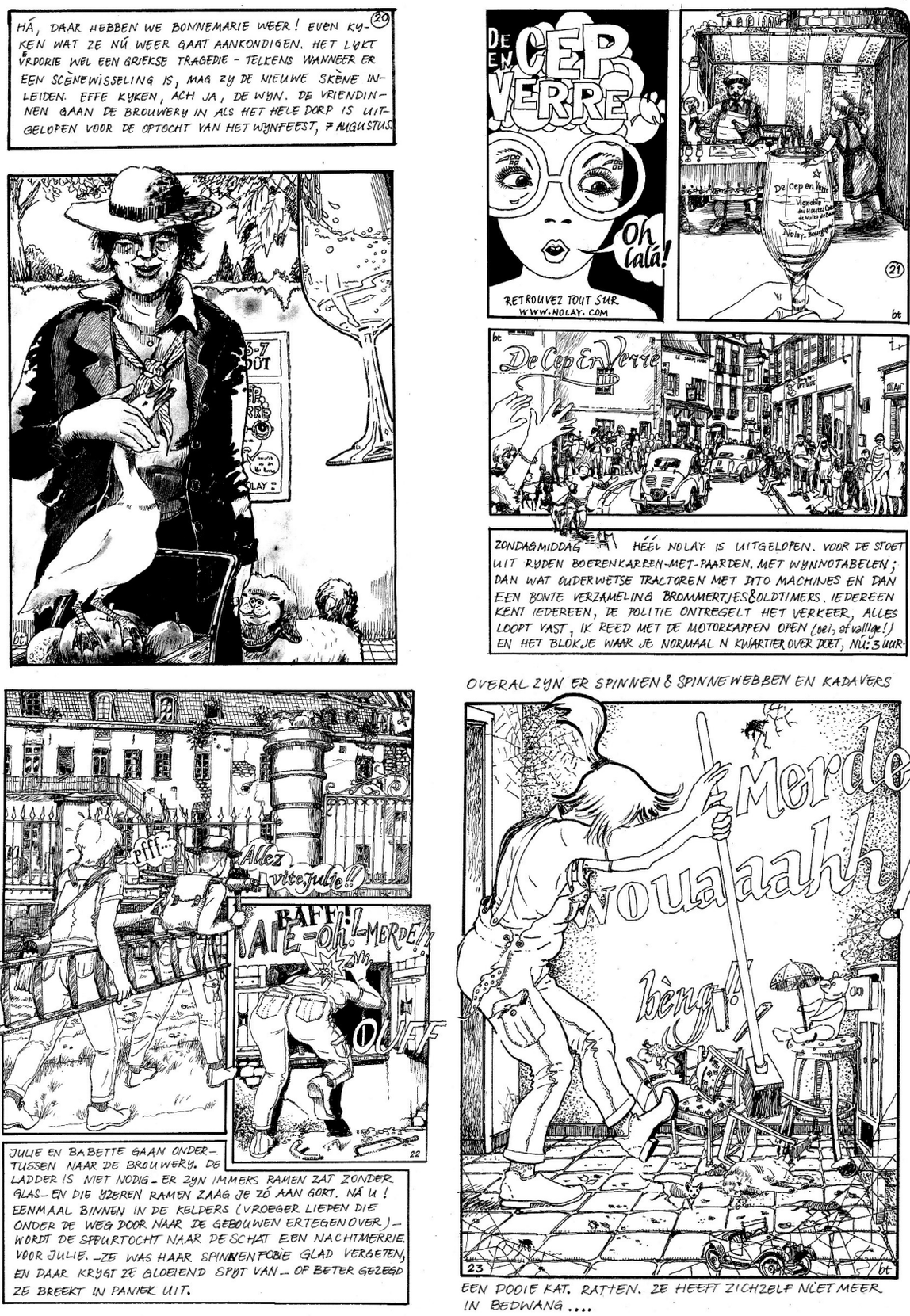
Met de rolmaat wordt de afstand voor en achter de voorwielen opgemeten. De besturing van de Dyna X is erg slap. Duw de wielen daarom met de hand richting toespoor. Houdt in de gaten dat het in te stellen uitspoor van 3-5 mm, dat wordt opgegeven in het werkplaats handboek, op de velgrand wordt gemeten. Zoals we nu meten voor en achter de wielen, is de afstand tussen A en B ongeveer 60 cm in plaats van op de velgrand. Dan is de afstand 40 cm. De meting moet in dit geval daarom een verschil opleveren van 5-8 mm om het juiste uitspoor te krijgen.

Met deze eenvoudige methode kan de sporing goed worden afgesteld en het bochtenwerk wordt niet langer begeleid door luid gegier!



LE MARCHÉ DES FLEURS

Een strip van Boyo Teulings



Zijn er doden? Ja, pak maar aan!

Joannes Colette over oude Panhard-avonturen

Naast eeuwig lid van de Panhardclub ben ik ook secretaris van een lokale autoclub in het dorp Eersel waar ik woon: Automobielclub Kempisch Klassiek. Een van de leden is Ben Hoytink. Een groot verteller, altijd in de autoverkoop gewerkt, een liefhebber van klassiekers en een groot verzamelaar van autodocumentatie. Maar hij heeft ook ervaring met Panhards in de jaren 60. Hierbij zijn verhaal.

Kijk vooral naar de vrolijke kop van Ben!

Van huis uit zijn wij behoorlijk Citrofiel, dus daar hoort Panhard uiteraard ook bij. Onze overbuurman had er ook een, zo' n mooie steenrode PL 17, met nog van die aluminium wenkbrauwen. Ik ging toen werken bij mijn eerste werkgever, Citroen dealer v Gorp in Helmond, en ik kreeg daar om te beginnen een ingeruilde PL17 mee.

Het was de tijd dat ik verkering had en wel in Reusel. Dus op woensdagavond ging ik "de week door zagen" zoals men hier in Brabant zegt. Het zal rond 12 u geweest zijn waarop ik mij weer huiswaarts begaf. Ik weet nog dat ik in die Panhard altijd een beetje links tegen de deur hing. Hij had namelijk een bank. Op het kruispunt bij Bladel zag ik van rechts een man in een lange leren jas aankomen op een Zündapp brommer, maar ik zag hem ook afremmen en dat zijn voorvork zelfs iets ingedrukt was. Ik had gas ingehouden toen ik hem aan zag komen, maar nu gaf ik weer lekker gas bij. Mijn motortje liep heerlijk, ik genoot van het geluid. Echter het genieten was van zeer korte duur. Ineens schiet die man zo voor mij de weg op! Ik gooi mijn stuur om, rem als een gek en de

auto tolt om. Op de hoek aan de andere kant stonden witte betonnen palen. Daar knalde ik met mijn zijkant behoorlijk hard tegen aan, waardoor het hele spul een salto door de lucht maakte en de Panhard op zijn dak terecht kwam!

Het was een rare ervaring. Ik lag op de hemel en had de zitting van de bank op me liggen. Die zit normaal gewoon los in het frame. De motor liep nog! Ik dacht natuurlijk die zullen we eerst af zetten. Dus ik draai aan de sleutel, maar natuurlijk de verkeerde kant op. Ik voel hem nog schudden op het moment dat ik hem af zette. Op dat moment stak er iemand zijn hoofd door het gat waar de voorruit had gezeten met de vraag: "Zijn er doden?" Ik was nog redelijk bij de tijd: ik zei: "ja, pak ze maar aan" . Weg was hij.

Ik kroop zo goed en kwaad als het kon uit deze toestand en wat viel mij direct op: de Zündapp lag midden op de weg naast mijn voorruit! De man op de brommer was gelukkig niet gewond en ik ook niet, dus de rest was bijzaak. Mijn voorruit lag op de weg met het raamrubber er nog om heen en hij was nog heel! Wat was er nu gebeurd: De man was op het laatste moment door zijn remkabeltje gegaan, waardoor hij niet meer tijdig kon remmen en de weg op schoot. Hij was natuurlijk enorm geschrokken!

Enfin, de politie er bij. De auto met een paar man omgedraaid en toen mocht ik achter hen aanrijden. Hij liep gewoon! Wij naar het politiebureau op de markt in Bladel. Maar inmiddels was het denk ik half twee en die mannen wilde mij niet meer naar Waalre brengen waar ik woonde. Maar ze wilden mij wel af zetten in Reusel waar ik vandaan kwam. Ik dacht: heimelijk krijgt dit ongeval nog een mooi staartje. Ik kruip lekker stiekem bij mijn verkering, nu mijn vrouw, in haar mandje. Echter, schoonvader, veearts van beroep, was gewend om bij het minste geluid wakker te worden en direct paraat te zijn, omdat er nogal eens midden in de nacht een boer belde met een koe die lag te kalven of zo. Dus toen hij die oude houten trap hoorde kraken, vroeg hij direct wat er was. Ik vertelde natuurlijk het verhaal waarop hij direct zei: ik breng je wel even naar huis jongen. Ik nog sputteren, dat hoeft niet, ik los het wel op, maar hij zat al in zijn broek!

De auto was total loss, dus ik had er weer een verkocht, wel op een aparte manier. Zover het einde van een leuke PL17. Ik weet de kleur niet meer. Hij was eigenlijk wit maar er zat een mooie groene gloed doorheen.

Met een hartelijke groet van Ben Hoytink via Joannes Colette

Jack van Asselt in Klassiek & Techniek

MGB 1976 (wit), Peugeot 404 1967 (blauw), NSU RO 80 1975 (oranje), Peugeot 404 1973 (oranje) (under construction), Panhard 24 C 1964 (rood), MGF 1998 (blauw)

Eigenaar: Jack van Asselt **Beroep:** Ambtenaar **Vorig verslag:** K&T 245

Jack vindt eindelijk een Panhard 24C in goede staat. Het is een bijzondere auto met afwijkende techniek. Hij heeft er veel bekijks mee op de Oldtimerdag in Lelystad. Maar bij de APK lijkt er iets mis met de voorwiel ophanging, te veel speling. Achteraf blijkt dat zo te horen.

Sinds mijn vorige verslag heb ik er twee auto's bijgekocht. Een MGF (waarover de volgende keer meer) en een Panhard 24. Zo'n Panhard was voor mij altijd al een droomauto en dan liefst een 'korte', een 'CT'. Het tijdloze strakke ontwerp en de bijzondere techniek maken hem uniek. Het was indertijd de duurste en snelste tweecilinder die te koop was, met een 848 cc boxermotor en volwassen prestaties. Vorig jaar stond er maar zo een te koop, in Brabant, een korte, een 24C uit 1964, de voorloper van de 24CT. Die T werd toegevoegd vanwege de Tigre motor, die had een paar PK extra. In de C zit nog het oude dashboard, dat vind ik wel jammer want dat van de CT is toch echt wat futuristischer.

De verkoper had een mooie auto te koop en verstand van zaken. Hij had nog een oudere Panhard, een Dyna en wist er veel vanaf. Dat geeft vertrouwen en de koop was dan ook vlot gesloten. Een mooie auto. Om die rijdend op te halen vanuit Lelystad, toch een dikke honderd kilometer, is toch wel spannend voor een bestuurder die de auto nog niet kent en een toch wat fragiel aanvoelende auto uit 1964. Een Panhard heeft een heel eigen geluid, het lijkt wat op dat van een Eend maar de bijzondere -torsie geveerde- kleppen voegen er een snurkend geluid aan toe waardoor het kenmerkend 'Panhard' wordt. Ook bijzonder is dat de motor geen cilinderkoppen heeft, cilinder en kop zijn uit één stuk. En de krukas en drijfstangen zijn met bijzondere kogellagers gelagerd. Die bijzonderheden zorgen er wel voor dat het reviseren van zo'n blok specialistenwerk is. Gelukkig was de motor gereviseerd en liep hij mooi. Voorzichtig op weg dus, dat ging goed, het stuurt wel zwaar maar honderd km per uur gaat prima en zo kwamen we thuis. Na wat meer praktijkervaring leer je vanzelf dat dit voertuig er van houdt als hij wat op zijn donder krijgt: doortrekken in de -lange- versnellingen en gas erop, dat vindt ie fijn (en ik ook). En dan wil hij behoorlijk harder dan honderd. De originele en netjes beklede stoelen gaven geen enkele zijdelingse steun. Als je door de bocht ging moest je je aan het stuur vasthouden om een beetje fatsoenlijk te blijven zitten. Daar heb ik al snel wat aan gedaan, twee leren stoeltjes (uit een MGF) passen mooi en maken de zit aanzienlijk beter. De oorspronkelijke stoelen staan netjes op zolder. Ze kunnen zo teruggeplaatst worden als -in de verre toekomst- een volgende eigenaar dat graag wil. Ik blijf trouwens nog wel iedere keer als ik instap en wegrij over mijn schouder naar achter grijpen, naar de veiligheidsgordel die er niet zit. Dat zijn we niet meer gewend. De Panhard werd van alle kanten bewonderd toen ik hem voor de eerste keer meenam naar de Flevoklassiekers, onze illustere autoclub. De ruitenwissers zijn een attractie op zich, die je elke keer weer even moet laten zien. Ze werken vreemd tegen elkaar in. De vorige eigenaar had me al gewaarschuwd: als het lang regent dan word je helemaal tureluurs van de wissers. Daarom was de voorruit behandeld met Rain-ex. Dat werkt echt. De druppels stuiteren gewoon van je ruit af, zonder wissers.,

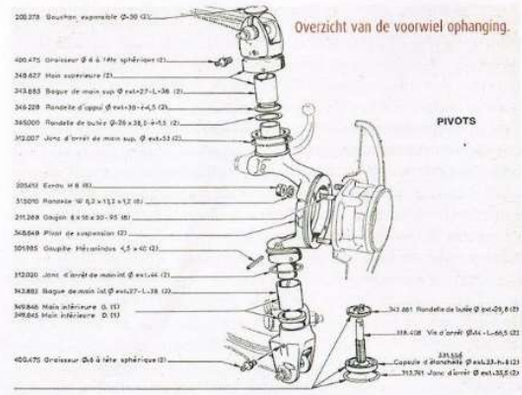
Na een klein jaar was ik aan een verse APK toe. Daar hebben we Hans Jorissen voor. Onze plaatselijke Citroën en Franse-auto specialist. Die constateerde dat de achterwiellagers aan vervanging toe waren en er zat veel te veel speling op de bovenste fusees. Dus, aan de slag. De achterwiellagers zijn standaard SKF lagers en die zaten er snel genoeg onder, maar die speling op de fusees zat me niet lekker. De Panhard heeft twee dwarsliggende bladveren waar de wieldraagarm -boven en onder- aan vastzit. Een mooi klusje om die eerst maar eens aan één kant te demonteren. Dat was echt een leuk sleutelklusje. Maar ik kon de speling niet verklaren. Ook mijn APK man kon het niet verklaren. Dan maar (had ik eerder moeten doen) eens informeren bij de mensen van de Panhard club en bij de Panhard specialist in Heemskerk. Met de complimenten voor de snelle en terzake kundige adviezen, brachten zij het verlossende woord: dat hoort zo! De bovenste fusee mag van fabrieksweg 8 mm speling hebben (plus een millimeter van de wet). Ik vroeg via de RDW-website of zij dit konden bevestigen, dan kon Hans met die mededeling overgaan tot goedkeuren. Maar daar beginnen ze niet aan. De RDW verwijst -na een paar dagen- naar de fabrieks-specificaties. Op grond daarvan moet de keurmeester keuren. Mijn keurmeester wilde die specificaties ook eerst zien zodat hij bij een mogelijke steekproef kon aantonen dat het in orde was. Gelukkig had ik inmiddels de betreffende pagina van het werkplaatshandboek via de mail toegestuurd gekregen vanuit de Panhard club. (van een PL17 weliswaar, maar die heeft dezelfde wielophanging). Met die informatie achter de hand kon de goedkeuring er komen. En, jawel hoor: Een steekproef! Zo werd mijn Panhard, na een gezellig gesprek tussen keumeesters en na drie deskundige inspecties grondig goedgekeurd. Hij mag weer twee jaar mee.

De bovenste fusee mag van fabrieksweg 8 mm speling hebben (plus een millimeter van de wet)

Op de Lelystadse Oldtimerdag deed hij het goed, naast een lichtblauwe collega 24CT. Bij de rit die onderdeel is van de Oldtimerdag en ook altijd door een mooie woonwijk gaat, kreeg ik nog wel een rake opmerking van een kenner: een jongetje van tien - elf jaar schat ik: "Hé een Eend".

Ik kan hem niet kwalijk nemen dat hij het verschil (nog) niet hoort. Het komt wel goed met de 'Oldtimerei': de jeugd is geïnteresseerd.

De volgende keer over de MGF.



Overzicht van de voorwiel ophanging.

Fusee gedemonteerd.

De tweecilinder motor hangt er keurig in.

Met een broertje bij de Oldtimerdag in Lelystad.

Bijzondere velgen, lastig te balanceren.

DYNA X DYNA X DYNA X DYNA

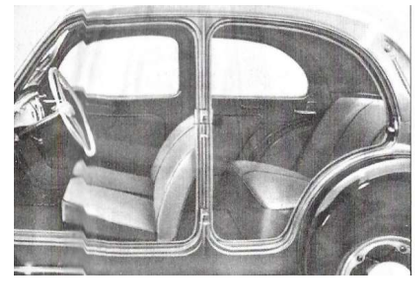
Boyo Teulings *vertaalde voor u uit* ***Gazoline*** *no 75 (jan. 2002) dit mooie overzicht van de ontwikkeling van de Dyna X.*

Lieve Kleine !

Als de tweede wereldoorlog afloopt, besluit Panhard de kaart van de kleine auto te gaan spelen met het aanvaarden van het project van Jean Albert Grégoire en Aluminium Francais. Ik zal het even uitleggen.
Wie was Grégoire? Een bekende ingenieur in de Franse autowereld. Ervan overtuigd dat de voorwiel-aandrijving de beste oplossing is voor een auto, is hij sinds de jaren dertig daar verwoed mee bezig. Hij racet, nou ja, sloft met een Tracta ergens rond 1935 Le Mans uit en eindigt als laatste met zijn 1500 cc´tje maar bewijst dat de constructie een race kan uitrijden. Hij vertrekt met slaande deuren bij Citroën omdat hij vindt dat de productiemethode zo grof is dat de assen, van zijn ontwerp, wel kapot moeten gaan met zoveel tolerantie. Hij heeft een prototype ontwikkeld bestaande uit vloerplaat met ophanging, tweedeurs verder op te bouwen carrosserie maar wel een voorkant met voorruit en motorkap en spatborden en een twee cilinder motortje. Het prototype gaat langs Citroën (die al bezig is met de Eend sinds 1936), bij Renault (die er niets in ziet maar wel de ster-wielen pikt en op zijn viertje de motor achterin zet) en bij Simca die al iets kleins heeft: de Topolino van Fiat. De auto van Grégoire is van aluminium en zodoende veel lichter dan anderen.
Panhard gaat dus verder met dit prototype, maar op haar eigen manier en met originele oplossingen. Het resultaat is de Dyna X met een grillig gevormd uiterlijk. Een kleine auto met verbazingwekkende prestaties dankzij zijn tweecilinder motor en zijn lichte gewicht door toepassing van aluminium op allerlei vlak. Maar duur, veel te duur bij aankoop!!

Een van de vier Dyna X84 op de eerste naoorlogse Salon, bumper met centrale butoir.

Direct na de W.O.II toont de Franse auto-industrie zich niet op zijn meest stralende wijze. Voordat het conflict uitbrak, zag de auto-industrie er niet al best uit (er werden heel veel minder auto´s verkocht dan tien jaar eerder) en de constructeurs komen er niet allemaal even best uit: Peugeot heeft niets meer, sinds de bombardementen door de geallieerden, verricht op verzoek van de familie zelf die de fabriek, die vlakbij Duitsland lag, al gevorderd zag worden door Hitler. Bovendien werd de fabriek in het najaar 1944 zorgvuldig leeggeroofd door de Duitsers die de persen wel konden gebruiken voor Volkswagen.

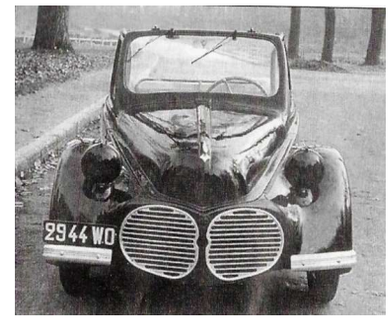


Renault werd verschillende keren platgegooid. En zat dus op een derde productiecapaciteit en zonder baas want die zat vast na de oorlog op verdenking van collaboratie en stierf in de gevangenis. In feite is alleen Citroén beter uit het conflict gekomen. De fabriek heeft bewezen de moed en de wil te hebben om weerstand te bieden aan de oorlogsproductie en dat leverde bewondering op bij de Franse regering die de helden van de oorlog op vingers van één hand kon tellen. Simca is een heel kleine speler.

Bovendien is Pigozzi (de baas) een Italiaan en heeft hij wat gecollaboreerd en wordt ook hij onteigend.
En dan tot slot Panhard. Die staat er ook niet goed voor. Weliswaar is het machinepark voor het grootste deel onbeschadigd maar de fabriek heeft wel een bombardement ondergaan, per vergissing, omdat de Duitsers dachten op het station van Ivry gemikt te hebben.

Uit de catalogus 1946

Om alles in goede banen te leiden is het autoverkeer streng geregeld. Permissie om te rijden, benzine op de bon, een vijfjarenplan en het plan Pons. Paul Marie Pons was de onderdirecteur van het ministerie van Industriële Productie dat productie en productiemiddelen herverdeelde en hij besloot het autobezit te democratiseren o.a. door de samenwerking van kleine autofabrieken zoals Simca en Panhard te bevorderen. De hoeksteen van deze combi zal dus de bouw van een kleine auto moeten worden, direct afgeleid van de AF-G (Aluminium France-Grégoire), ontwikkeld tijdens de bezetting waarbij Panhard de tweedeurs versie moet ontwikkelen en Simca de vierdeurs en Grégoire wordt benoemd tot directeur van Simca in Nanterre.
Maar het zal totaal anders lopen. Henri Theodore Pigozzi, baas van Simca, is vierkant tegen en Pons vertrekt van het ministerie en gaat de privésector in. Pigozzi gaat verder met de Fiatjes en zet zijn kaarten in op de latere Aronde, die een succesnummer wordt en Simca, na Renault en Citroën, de derde autobouwer van Frankrijk maakt. Dus staat Panhard er alleen voor. Eerdere plannen, direct na de W.O.I, voor een kleine auto kwamen niet verder dan wat studies. Maar tijdens de bezetting, als Panhard in Tarbes zit, richt men zich op de productie van een voorwiel aangedreven vierzitter met een luchtgekoelde 350m cc motor volgens de ideeën van Ir. Louis Delagarde, flink geïnspireerd door motorfietstechniek.
Dat komt in een versnelling als voorjaar 1943 de Aluminium Francais zijn prototype presenteert, ontworpen door Grégoire. Als uitgangspunt is het idee van het consortium helder: intensiveer het gebruik van aluminium nu staal schaars is geworden door de wederopbouw van Europa. Op heel wat punten komen de plannen van Panhard en AF-G overeen: tweecilinder boxermotor, luchtgekoeld, voorwielaandrijving, onafhankelijke voorwielophanging d.m.v. 2 dwarse bladveren boven elkaar. Nu de drie grote autoproducenten geen interesse tonen in het ontwikkelen van deze auto wendt AF-G zich tot Panhard. Op 26 juni krijgt Panhard het prototype toevertrouwd en op 27 oktober wordt het contract ondertekend, waarin opgenomen belangrijke kortingen op materialen en de royalty's die Panhard aan Grégoire zal betalen. Het AF-G protoype wordt door de ingenieurs van Panhard helemaal afgepeld en uitgekleed en veel zaken worden bij de toekomstige Dyna X (die trouwens VP2 heet) anders aangepakt. De verschillen tussen beide modellen worden ten slotte zo groot dat je nog nauwelijks van kopiëren kunt spreken.
Grégoire spant nog wel een proces aan tegen Panhard dat uitmondt in een herenakkoord.



Het prototype AF-G dat Panhard in 1943 wordt toevertrouwd.

Dan zijn er nog twee jaar nodig om de Dyna X uit te ontwikkelen voordat de auto op de eerste naoorlogse autosalon op 3 oktober 1946 wordt getoond. Al met al is het duidelijk dat de AF-G op de Dyna lijkt, stilistisch gezien, maar dat komt vooral omdat beide modellen gedicteerd worden door de mogelijkheden bij het produceren in aluminium.

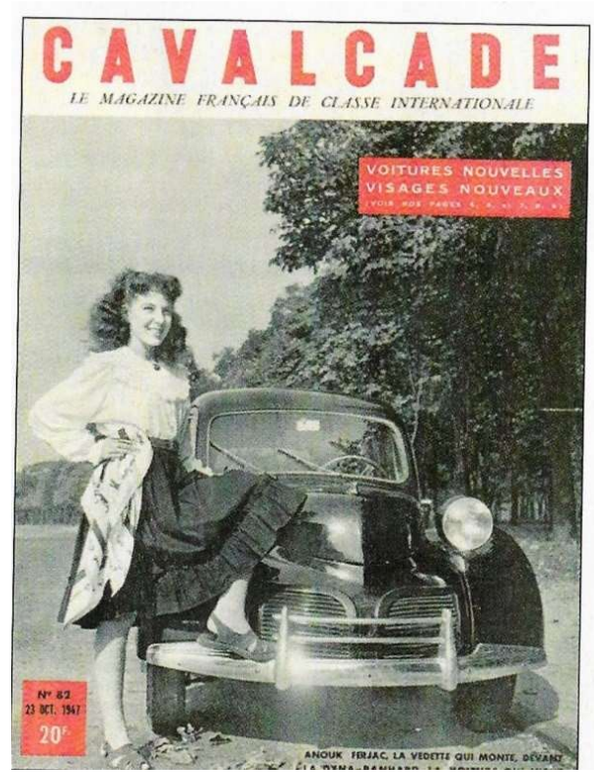
Het chassis bestaat uit een traverse uit aluminium die motor, bak, ophanging en besturing draagt, twee stalen buizen die als dorpel dienen en achter een eveneens in staal uitgevoerde traverse. Men is ver van de techniek gebleven van de AF-G die een geheel aluminium (Alpax) chassis en geraamte had. Verder is ter hoogte van het dwarsverband onder dashboardhoogte dit stuk gegoten uit aluA513 door de gieterij Montupet, en het geraamte waar het dashboard bovendeel op zit is ook uit alu gevormd. Verder lichtmetaal: scharnieren van de motorkap, de

onderzijde van de koets, de wielbakken, de randen boven de deuren, de deurstijl midden, centrale dakstijl en dak, vloer en deuren.
De auto weegt slechts 560 kg, waarvan 78 kg aan staal (de voorspatborden, te ingewikkeld om van slap aluminium te maken).

Uit de catalogus 1948

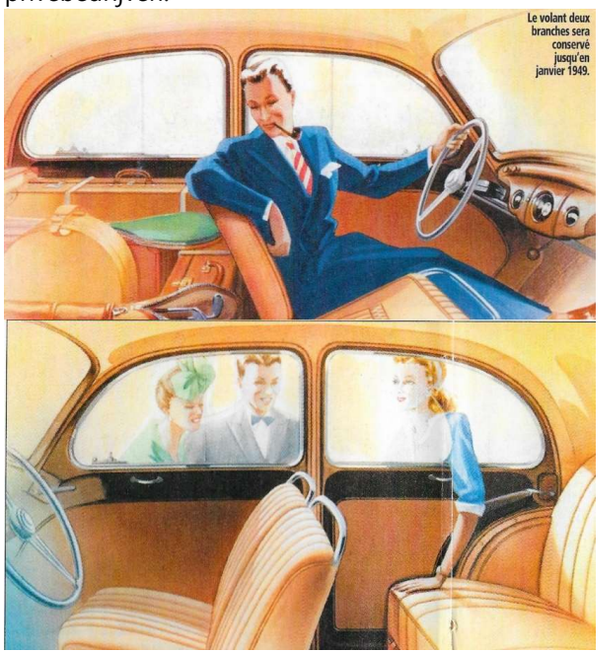
Het ontwerp is weer van Louis Bonnier, maar het ontwerp wordt vaak belachelijk gemaakt omdat het teveel tierlantijntjes heeft, het geeft hem de bijnaam Louis XV en dat maakt het er niet beter op.
De motor is een flat twin GM600 met 610 cc (de Grégoire motor mat 594 cc en gaf 17 pk bij 4000 toeren) en heeft twee originele kenmerken: rollagers en de torsiestaven bij de klepbediening. Op 13 december 1944 besloot men dat de Delagarde oplossing beter was dan de traditionele benadering van Grégoire. Dat maakte hem zo woedend dat hij weer met slaande deuren vertrok.

Wat het motortje betreft werd er gekozen voor zuigers van Monopole met een spleet in de zijkant, de cilinders van alpax krijgen bussen van gietijzer en de voeding geschiedt door een Solex 32 PBIC, Solex 32 PBI of Zénith 32 IN. Gekoppeld aan een 4-bak surmultiplié (wat betekent dat de voorwielen meer toeren maken dan de motor); bij gelijk aantal toeren heet het prise direct). De versnellingshandel steekt uit het dashboard. De motor heeft een prachtig rendement voor die tijd: minder dan 6 liter per 100 km, een top van 100 en 22 pk bij 4000 toeren. Op de voorwielen zijn er hydraulische remmen van Lockheed en achter Bendix zelfspanners. Tand-heugelbesturing en sterwielen, d.w.z. wielen op de remtrommel bevestigd, een systeem van Grégoire, hoewel de Dynamic die ook had. Alleen de velg met band werd verwisseld en de remmen waren trommels (dat werd naderhand gedurende de 24 pas gewijzigd).

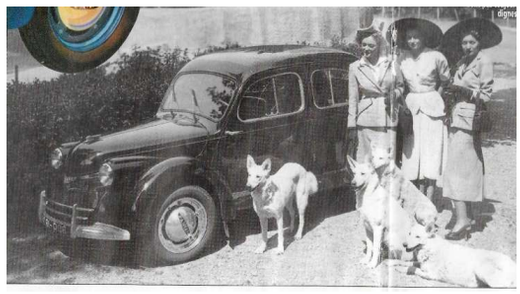


Het dashboard had drie ronde meters (ampèremeter, kilometerteller/snelheidsmeter en benzinemeter) in het midden en stuur met 2 x 2 spijlen en een holte ertussen, een achteruitkijkspiegel boven aan de voorruit, geen enkel verwarming zoals de meeste auto´s in die tijd. De handrem is op de bodemplaat geplaatst. Het eerste type heet X84, herkenbaar aan 2 losstaande koplampen op de spatborden, aan de uitklappende richtaanwijzers in de C-stijl onder een parkeerlicht en aan de aluminium bumper.
De productie komt langzaam op gang: 15 berlines tussen december 1946 en mei 1947, 22 berlines en 3 bestellers tussen augustus en september ´47 (de bestellers dragen namen als K166, K 184).
In oktober ´47 op de Parijse motorshow hebben de auto´s nu een soort koeienvanger voorop de bumpers bestaande uit twee lange bumperhoors waartussen twee horizontale buizen. De prijs bedraagt tenslotte 40900 FF, een afschrikwekkende prijs, zeker als je het vergelijkt met die van de 4CV Renault (245000 FF, maar met staatssteun want onder Régie Nationale, zonder Louis Renault), maar ook: een Peugeot 203, toch heel wat auto, kostte 303600 FF en de Simca Acht 330.00 FF. Het is de

duurste auto in zijn categorie en in de ogen van het publiek kunnen zijn prestaties het verschil niet goed maken. Dat alles door de aluminium prijs die er niet om liegt en de productiekosten die niet lager kunnen. Pas in december ´47 kunnen de lopende banden beter draaien voor de berline en de besteller, een direct afgeleide daarvan en vooral bestemd voor de export.
De besteller mist de achterbumpers, de bumperhoorns voor, en de achterlichten zitten alleen centraal, boven de achterdeur in het midden (de wet schreef nl. één achterlicht voor tot 1952), de achterdeur zwaait baar één kant open en het stalen stuur is slechts geverfd op de stuurspijlen). En zoals vaker, ook berlines worden verzaagd tot besteller bij privébedrijven.



1949: Ingebouwde koplampen
Vanaf november 1948 zijn de koplampen a.h.w. ingebouwd en verlengd. Vanaf 1949 krijgt het stuurwiel 3 spaken, komt er een motorkapvergrendelingsknop binnen onder het dashboard aan de linkerkant (zat daarvoor in het midden) en vanaf februari zitten er rondom Lockheed trommels. De maten zijn identiek, dus zijn ze uitwisselbaar en ze centreren zichzelf op de as.



Tegelijkertijd komt de centrale koelvin aangedreven door de krukas en in april verhuist de uitlaatpijp van de rechterzijde naar het midden.

1950: Restyling en een nieuw model

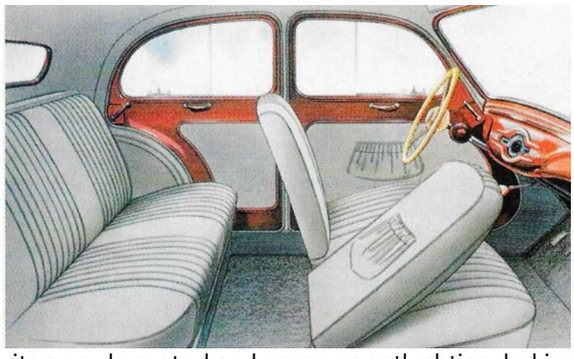
Vanaf de salon van oktober ´49 wordt de auto grondig gerestyled op esthetisch gebied en wordt het gamma uitgebreid tot een berline, een cabriolet, een berline met een roldak en nog steeds de besteller. Dit is dan de K184, met een versterkte chassis voor een nuttige lading van 500 kg i.p.v. 350 kg. Qua uiterlijk ziet het front er anders uit, door de luchtopening met een centraal motief; de grille heet ook wel de turbine.

Ook de verhoogde bumperbanen met de horizontale buizen (de zogenaam de koeienvangers) ruimen het veld en worden nu twee bobbels van aluminium. Ook verschijnt vertikaal op de motorkap het merkteken ¨Dyna¨ en verschijnen er sierstrips op de

portieren en langs de onderzijde van de koets, tussen de wielen en op de motorkap. Verder komen er de richtingaanwijzers voor met hun siervorm (behalve op de bestellers, die hebben een uitstekende knipperbol met parkeerlicht, aan de zijkant, bovenaan, achter de deur en onder de dakrand). Die verschijnt daar in maart 1950.
Aan de binnenkant komen er sierstrips op het dashboard. De vierzitter met roldak heeft een linnen dak vanaf de voorruit tot en met de achterruit, zo´n beetje identiek als dat van de Renault 4 met de motor achter. De cabrio wordt pas in 1950 in productie genomen in de X85 versie. Het is een tweedeurswagen die in essentie de technische ontwikkelingen van de berline volgt. Hij is in twee uitrustingsniveau´s verkrijgbaar: Luxe of Grand Luxe. De laatste heeft lederen bekleding, maar deze laten ze na de zomer weer op de koe zitten.
Zowel in de Luxe als in de Grand Luxe zitten er gescheiden stoelen voor, met aflegzakjes in de stoelrug, de zijruiten kunnen naar beneden en onder het dashboard worden stalen verstevigingsstukken gelast.
In december ´49 komt de X85 type 110, (voor 110 km/u) maar die zich mechanisch nauwelijks onderscheidt van de X84. Inhoud blijft 610cc, maar de compressie gaar van 6,25 naar 7,75 en het nieuwe motortje GM600S2 heeft ander bewerkte zuigers van gietijzer en de cilinders hebben een nieuwe vorm met koelribben in de rijrichting, een nieuwe nokkenas, ons beroemde klepspelingsmechaniek d.m.v. buizen en concentrische torsiestaafvering, voorverwarmingsbuizen voor de aangezogen lucht en uitlaatbuizen voorzien van beweeglijke staafjes die vroeger vast gelast zaten. Ook daarmee komt er een mano-contact voor de oliedruk op het eind van de nokkenas en verbonden met een lampje op het dashboard. En het aantal pk´s stijgt naar 28 pk.
In januari ´50 start dus de productie van de cabrio. In februari worden de trommels voor van 180 naar 225 mm vergroot, die zichzelf automatisch stellen dankzij een kraagje die op de trommel is gelast. En verdwijnt de handrem naar de grotere voorwiel-remmen.
In maart wordt de klappijl vervangen door een clignoteur die is opgenomen in het achterlicht (alleen niet bij de bestelauto) en links achter verschijnt er een enkele reflector onder het achterlicht. De voorruit krijgt nu ook sierlijstjes en komt er een onder de achterruit die de carrosserielijn benadrukt. Vanaf april 1950 verschijnt de X86, type 120, motortype GM750 SS3, die zijn aantal pk´s weer ziet groeien naar 33 pk door de vergrote cilinderinhoud (naar 750 cc; de boring wordt vergroot van 72 naar 79,5 mm) maar de compressie wordt weer iets verlaagd en zakt van 7,75 naar 7,60.

Vanaf juni verschijnen de bekende Ruby achterlichten en komen er dus weer twee reflectoren (want die zitten er in). De deuren krijgen nieuwe hendels en de achterbumpers krijgen nu ook alu rozetten. Vanaf augustus zijn de achterbumpers glas aan de bovenzijde.

1951: Nieuwe verbeteringen
We zitten weer in oktober, 1950 ditmaal (model51). De dashboard uitrusting verandert. Waren er voorheen 3 klokken, nu komt er een rustiger lay-out: 1 centrale klok met links en rechts een soort oortjes en er komen gebogen strips omheen zodat a.h.w. de de turbine-grille herhaald wordt in dashboardvorm. De sierribbels op het dashboard zijn van bakeliet.



Buiten op de motorkap komen er ontluchtingsbekjes in de vorm van schelpen voor een betere warmteafvoer. Er komt ook een soort pijltje op de motorkap voor, en een antiverblinding spiegel.
En, wat men meestal niet weet, worden de achterspatborden voortaan allemaal van staal i.p.v. aluminium.

De bestellers krijgen nu schuifruiten achter, maar de werkbesteller moeten het doen met 2 vaste raampjes achter. En die zullen ook nooit de ontluchtingskieuwen bij de motorkap krijgen, noch de vele sierstrips. In december komt het startslot Neiman (antidiefstal). Verder een nieuw ontwerp handrem die nu in het dashboard zit en niet meer op de grond. Op de handgreep staat Dyna.
In april ´51 komt er een stalen anti-steenslag plaat achter en verschijnt de optie Sprint. Dat is een GM 750 SS3 motor, maar met een versterkte krukas, een eigen nokkenas, grotere uitlaatbuizen en een grote knalpot, een dubbele carburateur Solex 30 PAAI en levert zo ongeveer 37 pk.
Vanaf juli is de voortraverse niet meer van aluminium maar van gewoon ijzer. Dus verandert ook het pedaalstelsel mee. Was het eerst een geheel vastzittend onderdeel bestaande uit steun, twee pedalen, hoofdremcilinder en de bediening ervan, nu is de steun vast gelast op het chassis en niet demontabel. Alleen de pedalen kunnen gescheiden weggenomen worden.
De bekledingsstof is nu gelijmd op karton i.p.v. direct op het plaatwerk en dat werkt geluiddempend. Vanaf augustus wordt de inlaatbuis verlaagd en is er nu ruimte voor een kachel die functioneert op de warmte van de uitlaat. De bedieningshendel is rechts op het schutbord geplaatst en de uitleg ervan links op het dashboard. Ook zitten nu op het schutbord geluiddempend materiaal gelijmd. Vanaf september wordt de eindoverbrenging veranderd, de schokdemper verstevigd en komt er een geluidsignaal in de clignoteur en opbergzakken in de voorportieren. En verhuist het plafondlicht naar de zijkant.

1952 – 1953 X87, nog krachtiger

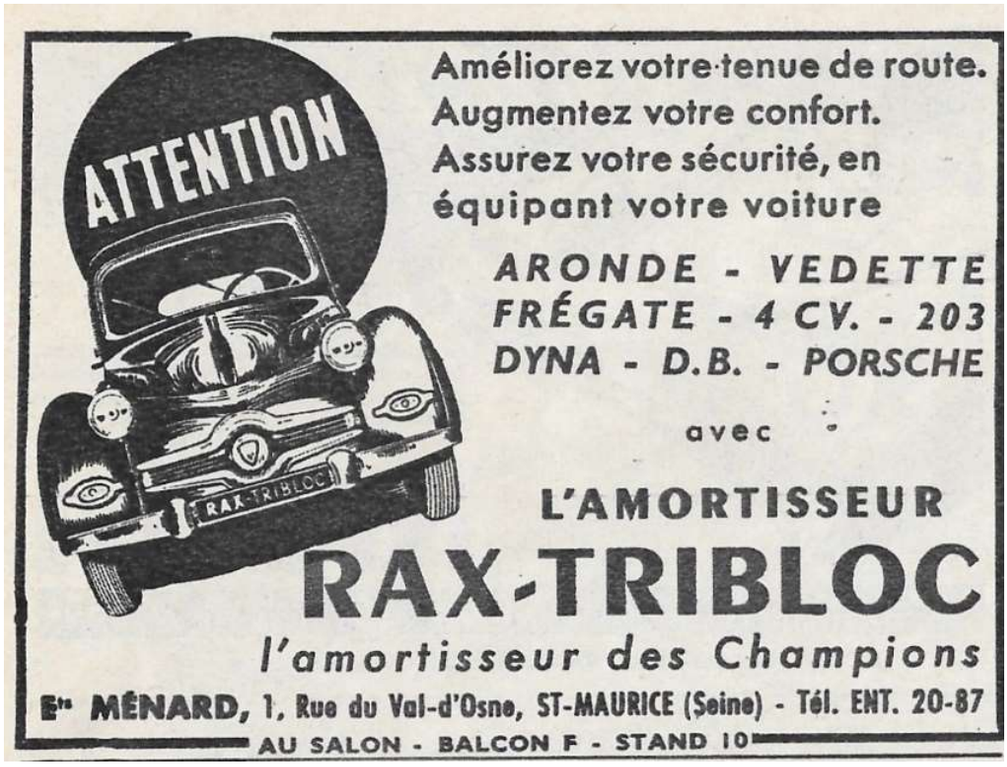
In november weer een salon, jawel. Er verandert veel bij Panhard. Er komt een Junior als apart model, maar ook de X87 met een nieuwe evolutie van de

De taxi, voorgesteld in 1952, is jammer genoeg nooit in productie gegaan.

motor van Delagarde, nu met een 841 cc en 40 pk. Dus 5 belasting-pk´s. De compressie bedraagt 1: 7,25, de carburateur is een Solex in dubbele uitvoering 30 PAAI.
Deze versterking van het blok gaat zoals we verder lezen ten koste van de betrouwbaarheid en de motorophanging kan dit geweld alleen aan mits opgehangen in 2 grote silentblocs boven de bak gesitueerd. De eerste exemplaren worden pas in juni ´52 geleverd en dan wordt de kachelbedieningsklep ook naar rechts geplaatst.

Vanaf mei loopt het uitlaatsysteem weer in de lengte doch kent twee knaldempers, de krukas is opnieuw versterkt, de klepstoters van lichtmetaal om het getik tegen te gaan en de synchromeshes in de bak worden herzien (de bak type 850 R en dus niet meer 600 CH bij de X86, en voortaan 850 RS op de X 87).
Vanaf oktober ´52 is het duidelijk dat het laatste uur van de Dyna X geslagen heeft, de verkoopaantallen lopen hard achteruit (1350 in ´48, 4824 in ´49, 10014 in ´50, 14219 in ´51 9695 in ´52 en 5985 in 1953) en de Dyna Z staat a.h.w. klaar.
De X speelt nog maar een bescheiden rolletje. Je kunt je X87 nog in de Sprint uitvoering bestellen, dan komen er 42 pk uit. Kleine dingetjes wijzigen nogmaals zoals de knop van de trekkabel voor de motorkap die naar rechts op het schutbord verhuist. De laatste exemplaren verlaten de fabriek in juni 1953.

Vertaling Boyo, tikken Cees, layout Jaap



Te Koop Panhard PL 17 Relmax 1963

Al meer dan 10 jaar ben ik lid van de Nederlandse Panhardclub ook al ben ik afkomstig van België. Dit jaar nog verhuis ik naar Spanje en daarom bied ik mijn Panhard PL 17 1963 Relmax te koop aan.Deze wagen is volledig Body off gerestaureerd (zie DE Panhard koerier n° 165) zowel motor als carrosserie. In De Panhard Koerier n° 167 staat er een sfeerreportage. De auto is vaak als ceremoniewagen gebruikt en heeft meegespeeld in de film 'Groenten uit Balen'.Meegeleverd ook de originele garage handleidingen en catalogus mede met vele onderdelen en gadgets. Prijs: 6.500 €. Joannes Cuypers, 0032/496320190 en/of 0032/93447105 joannes.cuypers@telenet.be

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