

PANHARD AUTOMOBIELCLUB NEDERLAND
PANHARD
K O E R I E R
N^o 204 J^r 52, 01*09*2020



COLOFON

**Panhard Automobiëclub
Nederland**
Lid van Fédération des Clubs
Panhard&Levassor; FEHAC
www.panhardclub.nl
www.facebook.com/panhardclub.nl
CONTRIBUTIE: € 52,50/jaar
(buitenland € 55/j)
eenmalig € 15,00 inschrijfgeld.
Binnen Europa incasso verplicht
Iban:NL93RABO015.77.52.488
Bic:RABONL2U
Lidmaatschap opzeggen vóór 1
december bij de secretaris
VOORZITTER:
André Ros, Rijn en Schiekade 3
2311 AJ Leiden
T. 06-46902929
president@panhardclub.nl
SECRETARIS:
Pascal van Wieringen,
Sprengenbergring 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 Automobië Club NL
ADVERTENTIES: hoofdredactie
DRUK: Editoo Arnhem

VAN DE VOORZITTER

Ondanks de Corona-maatregelen die Nederland en de rest van de wereld in hun greep houden, is het tóch gelukt: twee geslaagde bijeenkomsten van onze club. De eerste in juni —in de regen op het grote parkeerterrein van RIPL-locatie Zonheuvel Doorn— en de tweede bij het stamrestaurant van Hans en Mariëtte von Meijenfheldt in Nieuwegein. Beide waren goedbezochte bijeenkomsten waar Corona ons dwong om juist veel tijd pratend met elkaar door te brengen en minder rijdend. Bezienswaardigheden waren en zijn dicht, dus we hoefden nergens heen... Ondanks het afwijkende formaat en tijdstip, is het prima bevallen: Panhardclub-bijeenkomsten op locatie met een meer vrijblijvend karakter, goed eten of picknicken en samen een meegebrachte fles wijn leegmaken. We gaan dit vaker doen! Ook na Corona.



Gedwongen meer tijd thuis doorbrengen en minder reizen lijkt echter ook goed te zijn voor restauratie en sleutelactiviteiten: een groot aantal leden is bezig met het (weer) op de weg krijgen van Panhards en er zijn zelfs complete restauratieprojecten. We kijken ernaar uit om deze auto's te zien op de bijeenkomsten van 2021. Hopelijk is Corona tegen die tijd voorbij.

VAN DE REDACTIE



Veel leuke bijdragen van leden in dit nummer: Siewert Pilon, Ruud Kreil, Hans Landsuser voorzagen ons van kopij, naast de vaste bijdragen van Jack van Asselt en Boyo Teulings! Wat Boyo betreft: in de volgende Koerier 205 loopt deze strip af en dat zal waarschijnlijk ook de laatste strip zijn, zo heeft Boyo aangekondigd. Jan en Theja Hoekstra stuurden een interessant maar erg lijvig artikel (20+ pagina's) uit Motor Klassik maart 1987 over Aero Dynamik, in het Duits dus, heel gründlich. Als iemand daar een samenvatting van zou kunnen maken? De Panhards

blijken erg aerodynamisch, wat we natuurlijk al wisten! Ondanks de beperkingen waren er de nodige evenementen, zoals u in deze Koerier kunt lezen. Benieuwd of de snikhete zomer nog tot extra vapour-locks heeft geleid! We zijn natuurlijk ook benieuwd naar de Panhard-vakanties in 2020! We zien uw bevindingen graag tegemoet. De stand van zaken van de 24 Break de Chasse, malheur voor de Dreuxmobiel en lees hoe de RDW het bloed onder Siewerts nagels vandaan probeerde te halen. En wilt u iets melden over uw Panhard, wilt u zich, of uw Panhard, voorstellen aan de leden, heeft u een leuk artikel gevonden; de redactie is blij met uw inbreng!

APK

Het zal u niet zijn ontgaan dat de vrijstelling van APK voor onze Panhards eindelijk door het parlement is goedgekeurd. Formeel heeft de RWD nog niets gecommuniceerd en is er nog geen ingangdatum bekend, maar men gaat er vanuit dat dit per 1-1-2021 ingaat. Wij bieden daarna onze auto's natuurlijk tijdig voor technische keuringen aan, maar het gehannes met onkundige keurmeesters, boetes, schorsingen en bureaucratie is dan voorbij. Maar safety first blijft het devies!

Agenda

Houdt U de website in de gaten, en uw mailbox, er wordt bekeken of het mogelijk is af en toe bij elkaar te komen bij een informele picknick of een praatavond, 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
Berichten van leden	3
Voorjaarsrit	4
Quatorze juilliet - Siewert Pilon	6
Frans Plastic in Wieringerwerf	8
La Colonne de Jack	9
Zomerit	10
Familiealbum	11
Le marché des Fleurs - Strip	12
Advertentie SS	14
D.B 1951	15
Malheur voor de Dreuxmobiel	20
Update 24 BTB	21
2 Coupés op maat	22

Vraag van Ruud

In 1996 kocht ik van Jaap Visser een soort sloopauto, een Z12 uit 1957. De auto bleek flink geroest, maar de motor was goed. Die motor had Jaap toen verwijderd om te dienen voor zijn Z1. Ik heb die Z12 toen opgehaald met als doel deze ooit op te knappen, maar dat is er nooit van gekomen. De Z12 stond gedurende een jaar of 3-4 in de parkeerkelder van het kantoor waar ik werkte. Dan het volgende:

Ergens in 1999 ben ik eens in het plaatsje Vierpolders geweest bij een nieuw clublid, dhr Oosterbroek. Deze man had in Frankrijk een lichtblauwe Z12 gekocht, ook met het idee om deze op te knappen. Daar zat wel een motor in. Bij thuiskomst heeft hij de Z12 gedemonteerd en alle delen opgeslagen. Ik vertelde van mijn opgeslagen Z12 zonder motor en hij wilde die graag overnemen, in principe voor de onderdelen. En zo geschiedde, enkele dagen later is mijn Z12 toen opgehaald. Kort daarna in het jaar 2000 is hij overleden.

Nu heb ik enkele vragen: Is die blauwe Z12 nog binnen de club en zo ja, hoe is het met die auto?

En wat is er terecht gekomen van die zwarte Z12, misschien gesloopt?

Ik heb van die lichtblauwe Z12 in ieder geval een stuk of 10 foto's, die wil ik wel aan de eventuele eigenaar geven.

Bijgesloten van beide een foto. Dhr Oosterbeek is volgens mij de man met het blauwe shirt.

Ruud Kreil

Bericht en tip van Hans

De gemeente waar ik woon, "Gistel" (B) heeft ook een molen genaamd de "Oostmolen". Deze molen wordt reeds al vermeld in het jaar 1302 en wij als Gistelnaars zijn fier op onze molen. er stonden er zelfs drie heel lang geleden maar die zijn helaas verdwenen.



Vele groetjes,
Hans Landsuser

Een corona-tip en de molen



Impressies van de Voorjaarsrit 2020

Corona of niet, met zelf meegebrachte picknickattributen hadden we een sfeervolle bijeenkomst op Landgoed de Zonheuvel in Doorn volgens de 1,50 meter regels, tot de regen er een einde aan maakte!



De anderhalvemetersamenleving vormt geen beletsel voor een goed gesprek!

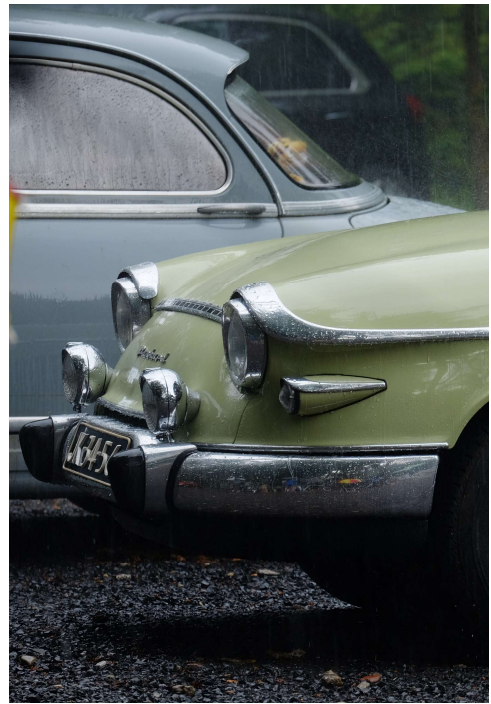


Een prachtige Dyna X dans son jus! Formidable!





De regen hoort er natuurlijk ook bij in Nederland.





Quatorze juillet 2020

Exclusief voor de PANHARD KOERIER: trotse Siewert met zijn nieuwe aanwinst en zijn bijzondere ervaringen met de RDW!

Het giste en borrelde al enige tijd. Als je maar één Panhard hebt, kun je misschien tevreden zijn maar gelukkig word je pas als je er meer hebt. Dat zeggen deskundigen die al vanaf het begin lid zijn van de club. En omdat ik altijd op zoek ben naar nog meer geluk ontquam ik er dan ook niet aan om er een Panhard bij te willen. Dat vermeerdering van bezit ook leidt tot vermeerdering van smart deed er even niet toe en misschien is dat maar beter ook. Het bezit van cultureel erfgoed is niet altijd even fijn maar je kunt die Panhards in Frankrijk toch ook niet laten weggroten?

Het werd een prachtige witte Junior van juni 1953, het tussenmodel. Het lelijke barokke front van de X werd toen ingeruild voor een horizontale tong die duidelijk uit hetzelfde huis komt als de mistlamp van de Z.

Maar het dashboard is nog ouderwets: één klok omlijst door nutteloze maar prachtige art-deco strepen. ... Het beste van twee werelden dus, dat tussenmodel.

Fransen hebben een bijzondere manier van zaken doen en mijn Frans is beroerd. Dus zijn 'traducteur et interpreteur' Hans von M. en ik medio februari 2020 afgereisd naar omgeving Arles om een paar Juniors te bekijken en het vertrouwen van de verkopers te winnen. Je moet wat over hebben voor de smart die je te wachten staat! Dat charmeoffensief lukte en een maand later stond de witte Junior voor de deur.

En toen gingen we in de intelligente lockdown. Mijn lang van tevoren geplande afspraak voor de schouw bij de RDW, je hebt nu eenmaal een kenteken nodig, werd direct gecancelled door de RDW 'omdat ik die zou hebben afgezegd'. In afwijking van de normale procedure zouden mij geen kosten voor de afzegging in rekening worden gebracht. Donald Trump zou

tevreden zijn geweest over deze aanpak, de schuld moet je altijd bij anderen leggen, nietwaar?

En zo duurde het maar liefst tot 14 juli, de nationale Franse feestdag, dat het de RDW behaagde dat ik weer in Nieuwegein mocht verschijnen. Keuring om 8.30 uur, aanwezigheid vereist om 8.15 uur. Jammer dat het regende, een Junior heeft nu eenmaal mooi weer nodig...

Het was een beschamende vertoning daar in Nieuwegein. Een reeks van onzinnige procedures, onbeschoft gedrag en intimidatie. En voor die vernederingen moet je wel € 260 neerleggen. Wat in Nieuwegein gebeurde is niet allemaal even erg, maar het telt wel op. Dat je, als je bij het loket meldt, teruggestuurd wordt om een nummer te trekken, terwijl er geen andere klanten zijn, dat je vervolgens gevraagd wordt het getrokken nummertje in de prullenbak te gooien als je voor de balie staat. Dan lach je nog even over dat idiote protocol en constateer je dat ze de vrije tijd van de afgelopen maanden in ieder geval niet besteed hebben aan cultuurverandering...

En je realiseert je dat dergelijke flauwekul alleen kan bestaan bij bedrijven die monopolist zijn, die niet worden aangestuurd en niet gecontroleerd. De RDW is helaas een maatschappelijk erg oninteressante overheidsdienst en kan daarom heel lang ongestraft zijn gang gaan. De kans dat een gemiddelde Nederlander een bezoek aan de RDW moet brengen is namelijk ongeveer even groot als het risico dat hij door de bliksem wordt getroffen. Daar gaat dus niks veranderen.

Bij de ingang van de RDW in Nieuwegein hangt een klein schildje waarop staat wat allemaal niet mag op het terrein en in de hal. Patat en ijs eten, niet in je neus peuteren en zo. Er staat ook dat fotograferen verboden is. Dat bordje zie je natuurlijk niet, het is al ingewikkeld genoeg om een onbekende auto met een minimale spoorbreedte zonder ongelukken boven die smeerkelder te krijgen.

Ik vind een fotografieverbod op zich nog wel redelijk als het om militaire geheime plaatsen gaat maar waarom mag dat niet bij de RDW?

Toen ik de Junior op de goede plek had en voor Facebook wilde vastleggen hoe netjes ik dat gedaan had, kreeg ik direct te horen dat fotograferen niet mocht en dat ik dat kon weten 'want dat stond buiten op een bord'. Op mijn vraag van

het waarom kwam een even simpel als verbijsterend antwoord: 'omdat wij dat niet willen'. En toen ik vroeg waarom ze dat niet willen, ik deed immers niets anders dan mijn eigen auto fotograferen, was het antwoord dat ik daar geen vragen over mocht stellen, dat er geen discussie over mogelijk was en dat bij verdere vragen het onderzoek zou worden gestopt. O ja, en ik moest de hal onmiddellijk verlaten omdat er anders te veel mensen zouden zijn wegens corona. Voor de liefhebbers: die hal is ongeveer dertig bij zestig meter, er waren geen anderen in de hal. Buiten stond Hans zich al te verbijten omdat buiten ook geen foto's mochten worden gemaakt.

Natuurlijk ben ik dan de rekenaar die al vier maanden heeft zitten wachten op een kenteken en nu wel eens met die wagen op pad wil. En dat is dus precies waar de knevelaars van de RDW Nieuwegein (let vooral op die lange met het snorretje, die is de ergste, de Hitler van Nieuwegein wordt ie genoemd) garen bij spinnen. De inslag van het chassisnummer is overigens zo slecht gebeurd dat het nummer nu al niet meer leesbaar is... Misschien ga ik daar maar eens een klacht over indienen. Wordt het toch nog gezellig!

En verder was het een heel leuke dag. Kijk maar op onze Facebookpagina. Er is nog een hoop te doen aan de Junior, in ieder geval een bakrevisie want die gilt in de 4^e versnelling als een Eend bij 30 km in de achteruit en nu iedereen in de ban is van de 950 cc motor kan ik natuurlijk niet achterblijven. Pierre Peters vraagt zich al af wanneer hij mag beginnen. Maar eerst weer even sparen!

O ja, in Amsterdam schijnen bij de RDW wel normale mensen te werken ☺. Ga het vooral daar proberen!

Siewert Pilon



Panhardclub NL goed vertegenwoordigd bij “Frans Plastic”!

Wederom organiseerde de informele Matra-vriendenclub een treffen voor Franse polyester jaren zestig sportauto's, ditmaal bij André Kout in zijn garage in Wieringerwerf. Panhard, D.B, René Bonnet en CD vormen min of meer de voorgeschiedenis van Matra; reden om ons als “prehistorie” steeds bij de evenementen te inviteren. Het werd een leuke dag met **twee belangrijke primeurs, te weten de CD's van Jelle en Erik**, prachtig gerestaureerd door Jelle. (Die hebben mij toch mooi ingehaald!) Dus ik met de René Bonnet Missile. Wel een behoorlijk eind vanuit Eindhoven. In Amsterdam Robbie opgehaald voor

goed gezelschap. We troffen bij Kout ook Peter Drijver met de D.B HBR5, onze voorzitter André met de D.B Le Mans, Jan Bak met de Marta 530, een Sovam met de eerste eigenaar, verschillende Alpines A110 en latere modellen, Djets, Bagheera's, Murena's, Avantimes, eerste model Espaces, een Marcos en zelfs een Berkeley, weliswaar Engels, maar toch zeer gemakkelijk. Kees van de Grint, Ig de Bakker, Jaap van Leggelo, kortom de drijvende Matra-mensen, ze hadden het weer goed voor elkaar, terwijl er niet eens een Matra-club bestaat in Nederland. Dank heren!

Jaap Margry



De prachtige CD van Jelle



De prachtige CD van Erik



Matra 530, Matra Djet, Alpine A110 en Sovam



La colonne de Jack

Panharditeiten

We weten dat Panhard een illustreerd merk is, toch doet het goed om in een gerenommeerd maar oud 'mannenblad' een artikeltje tegen te komen over de - toen- nieuwe Panhard 24. Ik kwam het tegen in de 'PM' van september 1963. De 'PM' was in de jaren '60 de Nederlandse variant van het Amerikaanse Popular Mechanics. Heerlijk om door te bladeren en aansprekend voor de moderne man van toen: auto's, vliegtuigen, ruimtevaart, modelbouw, elektronica en ga zo maar door. Allemaal interessant en 'modern'. De omschrijving van de nieuwe Panhard past helemaal in de sfeer van het blad en de tijd: *"met een gedistingeerde sportieve lijn van de carrosserie die past bij het gran-turismo karakter van een dergelijk 2+2 type"*. Op dit soort artikeltjes moeten we zuinig zijn, ik neem aan dat ze binnen de club ergens verzameld worden, deze kan er dan weer bij. En natuurlijk blijven we deze verhaaltjes zoeken.

Een ander punt is dat je nog maar zelden een Panhard tegenkomt op straat, laat staan één die dagelijks gebruikt wordt. Als je er al een tegenkomt dan staat hij vaak in deplorabele staat op een oprit of in een tuin, te wachten op betere tijden. Ook in Lelystad stond tot voor niet al te lang geleden zo'n Panhard te verpieteren op een oprit. Waar hij is gebleven weet ik niet maar ik vind het wel jammer dat hij weg is. 'Uit het straatbeeld verdwenen'. Een uitzondering is de man op bijgaande foto, hij is ongetwijfeld lid van de Panhard club maar ik ken zijn naam niet. (Dhr Kemeling uit Tollebeek – red.) Ik kom hem ieder jaar wel een paar keer tegen zijn Panhard. Bij alles wat met klassiekers te maken heeft. Rijden met dat ding en laten zien hoe bijzonder hij is. Steevast gaat de motorkap omhoog en wordt de techniek toegelicht. De bijgaande foto maakte ik al in 2009.



Het is ook leuk dat ik hoorde dat de Citroën Dyane zijn naam dankt aan Panhard. De naam was vastgelegd en had ook duidelijk een relatie met de Panhard-naam: 'Dyna'. Citroën gebruikte de naam toen ze de touwtjes van Panhard volledig in handen had. Toch leuk om te weten en helemaal niet gek, zo'n Dyane met zijn luchtgekoelde tweecilinder boxermotor toch ook een Panhard opzet. (nu maar hopen dat dit niet teveel heiligschennis is).

Jack van Asselt



Impressies van de Zomerit 2020

Mariette en Hans von Meyenfeld en Siewert Pilon organiseerden een klein alternatief voor het gecancelde internationale Panhard-treffen in Zweden. Het werd een leuke meeting bij Boerderij de Middenhof in Nieuwegein! Een variëteit aan auto's: Joannes had deze keer de avant-guerre Renault Primastella in stelling gebracht, een mooi gezicht naast Peter Breeds indrukwekkende Sans Soupapes! Na vele jaren weer op de weg: Don Platteels 24 CT, die al meer dan 8 Tulpenrallyes, een SLS en een retour Algarve achter de kiezen heeft. Mooi origineel gelaten, er werden zelfs alleen Panhard-boutjes gebruikt, niks modern RVS! Ook Duitse Panhard-vrienden hadden de weg naar Nieuwegein gevonden!



Uit het familie-album



Het is 1957. De Rotterdamse architect Jos Margry gaat met enkele gezinsleden op vakantie in Noorwegen. Bij het ontschepen in Stavanger ziet hij een futuristisch voertuig dat met een kraan van boord wordt gehaald. Hij maakt er gelukkig een foto van, zodat wij 63 jaar later nog eens kunnen meegenieten! Zou de auto geïmporteerd worden? Er zit al een (Noors?) kenteken op.

Nog meer Dyna Z: Onderstaand echtpaar oogt dolgelukkig met de nieuwe aanwinst. Schoonmoeder mag ook mee op de foto!



LE MARCHÉ DES FLEURS

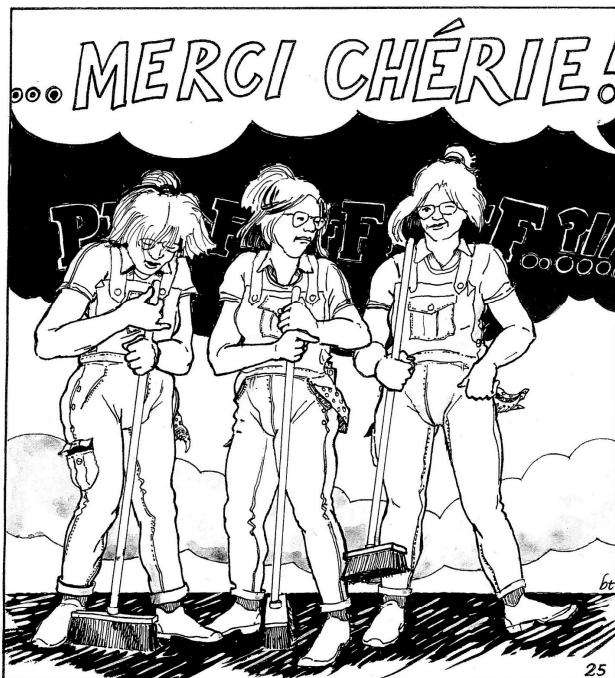
Een strip van Boyo Teulings



... EN GOOIT ER EEN DANS UIT MET HAAR HOUDT BA- BETTE ONTDEKT ER 'N NIET GESUBSIDIEERDE BEZEM. GELUKKIG HET HOOFD KOEL- EN SYSTEMATIEK IN!!...



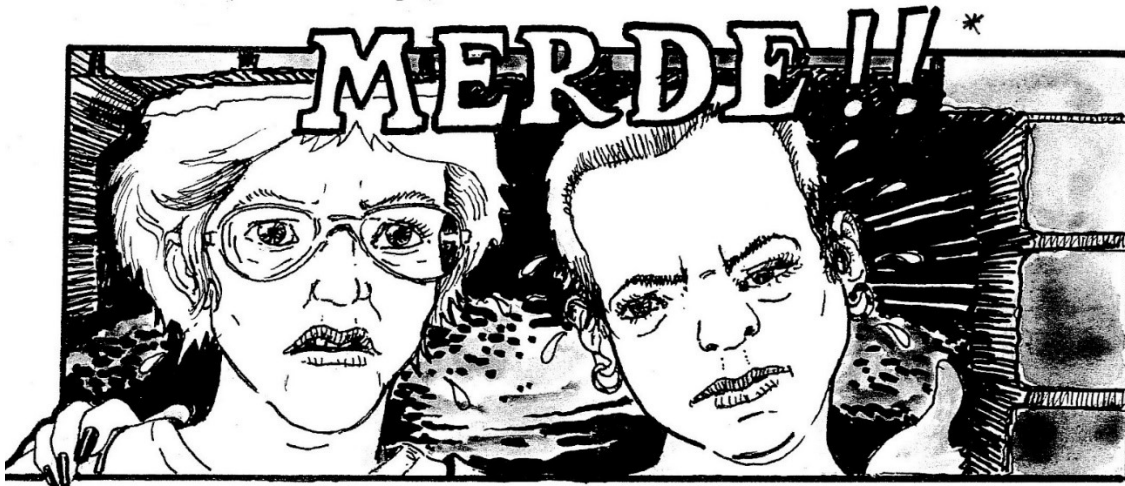
?! Ah oui!!
évidemment...
...bien sur
...voilà
Donc...
...merci chérie!



... HEE- DANK JE WEL SCHAT! JE HEBT ONS EEN EINDELOZE ZOEKTOCHT BESPAARD MET DIE BEZEMDANS! DAT GEZWAAI MET DIE BEZEM VERRIED- MET TIC EN TÔC-EEN HOLLE RUIMTE ACHTER DIE MUUR! EN DAAR WIL IK WEL 'NS EFFE KYKEN! KOM OP, MEID, WE RAMMEN EEN GAT IN DIE MUUR!! OP DE WYS VAN DIE GOEIE OUWE CHARLES TRENET- WEET JE NOG?? ET BOUMM! QUAND...

EN ZO GEZEGD, ZO GEDAAN. ZAKLAMP, HAMER, BEITEL... MAAR KLAARBLYKELYK VALT DE SCHAT HEN ZWAAR TEGEN...





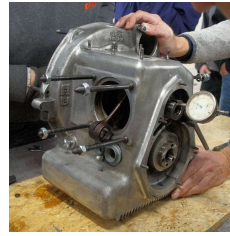
* stront! zei iemand iets over Scheisse ?? *



NADAT DE BRANDWEER DE KELDERS GESTUT HEEFT, KOMT DE „SCHAT“ IN HET DAGLICHT. EN DE SCHOONZON V. JULIE EN VAN ONZE STRIP-MARC-IS ER ECHTER ZEER MEE IN Z'N NORJES: HET IS EEN BREAK-VERSIE VAN DE DYNA-Z, DIE DE FABRIEK NÓÓIT GEBOUWD HEEFT! HET IS EEN AUTO UIT DE MET DE HAND VERVAARDIGDE SERIE VAN PICHON-PARAT, DIE WÈL OP DE AUTOSALON VAN PARYS STOND, MAAR NOOIT IN SERIEPRODUKTIE KWAM. DE AVENUE D'IVRY, DIE HAD ANDERE PRIORITEITEN... 27

Oproep videomateriaal Technische Workshop

De beloofde tweede Technische Workshop zit er vanwege de coronabeperkingen voorlopig niet in. Een tegenvaller voor hen die de eerste keer uitgeloot zijn! Van de eerste workshop zijn echter video-opnamen gemaakt. Het lijkt ons een goed idee om deze tot een of enkele samenhangende films te



monteren, en op onze **website** te plaatsen. Wie hebben deze video's in bezit en wie is handig om ze te monteren? Stelt u zich in verbinding met onze webmaster@panhardclub.nl!

AU MOMENT DE
FAIRE CHOIX D'UNE
AUTOMOBILE

NE
SOYEZ
PAS
COMME UN
AVEUGLE

**PRENEZ
UNE
PANHARD**

VOUS AUREZ LES
AVANTAGES SUIVANTS :

Moteur sans soupapes spécial P.L.
Mécanique irréprochable dans
sa conception et son exécution
Fonctionnement parfait.
Solidité proverbiale
Freins aux quatre roues effectifs
et pas dangereux
Le meilleur emploi de votre argent

VOITURES AUTOMOBILES **PANHARD & LEVAISSOR** MACHINES A BOIS
19, Avenue d'Ivry
PARIS

Advertentie

Op Leboncoin vonden we deze subtiële advertentie uit de jaren '20:

Als U een **automobil** moet kiezen, wees dan geen **blinde**, neem een **Panhard**. U geniet de volgende

voordelen: Motor zonder kleppen speciaal PL, Onberispelijke mechaniek qua ontwerp en uitvoering, perfect functioneren, spreekwoordelijke stevigheid, efficiënte en veilige remmen op alle vier de wielen, de beste besteding van uw geld.

De wedstrijd in het blauwe tenue

Boyo Teurlings vertaalde dit artikel uit Auto Passion nr. 16 van oktober 2007!



We hebben het genoeg gehad om op het Bugatti-circuit in Le Mans deze tank D.B met Panhard motor te mogen rijden, een auto met een prestigieuze erelijst: de 24 uur van Le Mans, de Mille Miglia, de Bol d'Or, de 12 uur van Hyères; zonder de schitterende lijst "klein grut" te vergeten: de heuvelklimwedstrijden in de buurt rond Lyon! Ja, deze auto heeft heel wat palmares op zijn naam.

Volgens onderzoek van André Gaillard zouden er een dertigtal van deze barquettes (of tank) zijn geconstrueerd aan het prille begin van de jaren 50. "Deze auto's werden gebouwd op een chassis van DB, maar de

carrosserie werd in Courberioie gemaakt bij de carrosseriebouwer Antem" aldus een andere erudiete DB-kenner: Roland Roy.

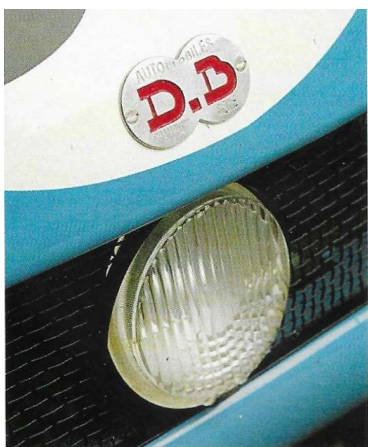
Deze twee kenners bij uitstek weten ontzettend veel af van de historie van D.B, en komen ook met bewijzen voor hun beweringen op de proppen, zoals de aankoopbon waarop staat : "Hierbij verklaar ik, René Bonnet, eigenaar van de firma E.P.A.F. te hebben verkocht aan de heer Pons, wonende 102 Rue de Javel te Parijs, een cabriolet DB type HBR, nummer 755-4CV in de serie van dat type. Ondertekend naar waarheid, René Bonnet, Champigny, 13 juni 1951". Voor 900.000 ff wordt de auto op 24 mei 1952 al weer doorverkocht, om vervolgens achtereenvolgens van eigenaar te wisselen op 17 april 1953, 19 januari 1955, 12 april 1956, 13 juli 1965, 1 januari 1968, 1 april 1975 en nog twee keer in 1998. Uiteindelijk komt de auto in het bezit van de "Autoclub van het Westen" (ACO) die de auto terugbrengt in de originele staat. Tegenwoordig mag Hervé Guyomard, conservator van de ACO-collectie, waken over de auto die is opgenomen in het Sarthe-museum. En hij is zo vriendelijk om hem aan ons uit te lenen op het circuit met dezelfde naam.

Een volledige restauratie

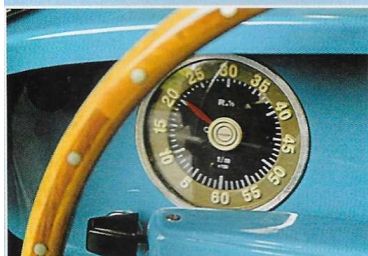
De foto's laten zien dat de auto telkens is aangepast aan de laatste mode en dat deze er nogal anders uitzag dan het origineel tegen de tijd dat hij in handen kwam van de ACO.

Er buigen zich vier man over dit project om de wagen weer zo origineel als mogelijk te krijgen: de heren Guyomard, Barceau, Humbert en Coural.





Un phare additionnel se trouve logé au centre de la calandre, dépourvue, comme il se doit, de radiateur.



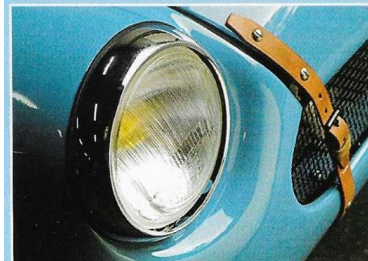
Le compte-tours – gradué jusqu'à 6 000 tr/mn – est un compteur de vitesse modifié en compte-tours par Thierry Bateau. Le commodo de phares provient d'une Panhard Dyna X.



On note deux orifices de remplissage de carburant à ouverture rapide, pour deux réservoirs situés derrière les sièges. Un inverseur est installé pour passer de l'un à l'autre.



Comme elle manquait à l'appel, la plaque de constructeur a été refaite.



Phares du commerce, « archi-standards » comme Thierry Bateau.

Over Guyomard hadden we het al, hij wordt de leider, de Artagnan van onze 4 musketiers. Humbert buigt zich over het chassis, en stelt zijn onmetelijke kennis over D.B in dienst van allemaal.

Coural gaat over het mechaniek en Thierry Bateau buigt zich over het aluminium plaatwerk.

Bateau heeft het plaatwerk vak geleerd aan de Citroën-vakschool in de rue de l'Eglise in het 15^e arrondissement in Parijs. Hij staat zijn mannetje, of het nu om staal of aluminium gaat. "Je moet het aluminium opnieuw verwarmen" vertelt ons de man die al zijn kunnen en zijn passie in dit werkstuk heeft gelegd. "Als je er te veel op hamert wordt het bros en breekt het. Dat hoor je aan het geluid dat het maakt. Je moet er een beetje zeep op doen of gewoon spuug en dan gooi je de temperatuur omhoog met de lasvlam. Zodra de zeep of je spuug begint te walmen

en donker uitslaat heb je een ideale temperatuur om het aluminium te vervormen."

Thierry praat graag over deze klus, waaraan hij twee jaar werkte. "Weet je wat het moeilijkste was? De voorspatborden. Ik heb een mal gemaakt van kunststof, van de wagen van Jean Paul Humbert. En vervolgens idem van de motorkap, daar in Romorantin. Vanuit die mallen is de vorm gemaakt". De koplampen komen van Berliet maar ze zijn ook gebruikt voor de Simca 1100 en de Rancho. De motorkap alleen al kostte me 40 uur werk" Het chassis werd onder handen genomen door Jean Paul Humbert in Romorantin en in Dourdan boog Bernard Coural zich over het mechaniek. Wat dat betreft: er zit een dubbele ontsteking in, dus twee bougies per cilinder. "Om dit motortje perfect te laten lopen moeten die 4 bougies in een bepaalde ontstekingsvolgorde ontbranden en het was heel wat werk om die tijdstippen uit te dokteren" voegt Thierry toe.



En nu: RIJDEN!

Het hele project startte in 2002. Tegen eind 2005 was het in grote lijnen klaar, in dat jaar voor de 24 uur van Le Mans. En vervolgens, voor de presentatie voor de Le Mans Story, reed de auto op eigen wielen. Dus, nu (2007) hebben we een praktisch nieuwe auto onder ons zitvlak.



Daar staat ze dan, op de uitrijstrook van Le Mans. Allereerst vallen de enorm smalle en hoge bandjes op. Grote banden en grote koplampen voor zo'n kleine auto met een grote bek voor, waarin een verstraler zit gemonteerd. En, bij een betere aanblik, de twee uitlaatpijpen voor, terzijde van de motor, als enorme slagstanden. De auto munt niet uit in schoonheid maar ze heeft onmiskenbaar allure en stijl.

Als je gaat zitten, is het echt jaren 50, met de edele karigheid van die tijd. Alles aan de auto weerspiegelt de effectiviteit zonder dat de esthetiek nu helemaal verloren gaat. De keuze van materiaal, aluminium, hout, leer laat dat zien. De technici die de auto bouwden hielden echt van hun vak. Alleen al het stel pedalen ziet er zo fraai gebeeldhouwd uit. Maar... we zijn niet gekomen om alleen maar te kijken!



Hervé Guyomard heeft een uur rijden voor ons gereserveerd op het Bugatti circuit, dus vooruit, we verspillen geen minuut meer. Les Leston-helm uit die jaren op het hoofd – niks geen veiligheidsriem - advies van Bareau, een beetje ongerust: "doe een beetje voorzichtig, de auto is niet verzekerd!" Ik start hem volgens de instructies: contact d.m.v. de startknop links, trek aan de startkabel en duw hem terug als ie aanslaat. Met onmiddellijk resultaat het

typische Panhard geluid. In zijn één en hopla, rijden maar. Al gauw merk ik dat de versnellingshandel nu bepaald niet eenvoudig te verzetten is. Doet me denken aan de oude Renault 3 en 4. De pook zit midden op het dashboard met de knop naar beneden. 1 is naar je toe en 2 is van je af. Maar omdat de uitslagen nogal groot zijn heb je wel wat kilometers nodig om het je eigen te maken. En met de hele tijd de kopzorg dat je de achteruit inschakelt i.p.v. 3 en 4!

Glibberen in de regen

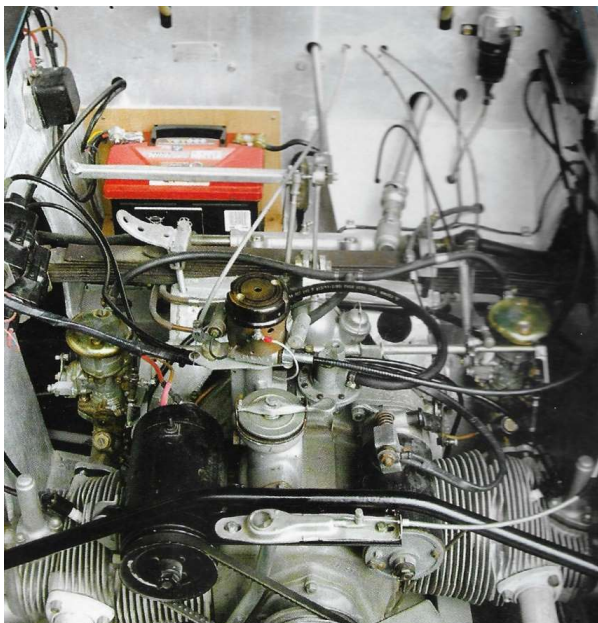
Oh, verrassing in de eerste bocht: de stoel beweegt! Dat betekent dat ik mijn linker voet linksonder in de voetruimte moet klem zetten. En na enkele kilometers al weer wat: de stuurkolom komt steeds meer los uit zijn bevestiging, door de trillingen aan boord. Laten we zeggen kleine jeugdzonden, de auto heeft immers nog maar heel weinig gereden, moet dus nog een ontgroening doorstaan. Het regent op het circuit, maar gelukkig wordt het minder. Des te beter. Goed verscholen achter mijn kleine raceruitje dat best aardig functioneert, ga ik door het bochtige gedeelte op weg naar het rechte eind met de tribunes. Omdat het circuit is gereserveerd en ik de enige ben rijd ik in tegengestelde richting terug en kan ik lekker veel bochtjes draaien. Veel leuker dan het rechte eind dat gelet op de weinig krachtige motor uiteindelijk nogal lang en saai is. En die bochtjes, dat is veel leuker en des te meer op een vochtige ondergrond.





De wielen slippen, de auto gaat dwars, maar er is weinig power, dus kan het geen kwaad. Heerlijk spelen in de regen.

In de bochten is de D.B behoorlijk onderstuurd, terwijl je al overstuur krijgt nog voordat de wagen weer in evenwicht is door je rechter voet even te liften- dit alles zonder felheid.



Onder de auto liggen 135 R400 73 S radiaal bandjes maar het rubber in de jaren 50 was natuurlijk niet van de kwaliteit als vandaag, dus hoe ging dat toen eigenlijk?

Als de wagen nu slijpt, eerst voor, dan achter, kun je hem makkelijk in de hand houden met je rechter pedaal en spelen met je stuurwiel dat lekker groot is en direct werkt, zoals dat toen gebruikelijk was.

En wat mij betreft: ik zet hem twee keer in 4: op het rechte eind voor de stands en het stuk Chemin des Boeufs. Die 4 is een behoorlijk lange overbrenging die de wagen naar de 140 toe trekt, mits het rechte stuk lang genoeg is en je al voldoende snelheid hebt aan het begin. Vastgeklemd in mijn kleine cockpit, mijn kop vol dromen, veronderstel ik dat ingehaald worden in een bocht op Hinaudieres door een

Jaguar C met 200 km per uur wel een heel intense emotionele ervaring zal zijn geweest.

En over de bak lees ik in l'Equipe van 20 april 1953: *Touzot heeft de bak zo aangepast dat hij op zijn best presteert op zo'n gevarieerd circuit. De eerste drie versnellingen zijn gewoon voor in de bergen en een lange vierde overbrenging om de motor te sparen op de lange rechte stukken om zo te voorkomen dat er teveel toeren gedraaid worden.* Het lijkt of juist die bak onder onze auto zit, zo passend is die beschrijving.

Het remmen gaat gemakkelijk: prima en lijnrecht. Natuurlijk, we praten over "slechts" 500 kg. En nog wat: het Panhard geluid. Behoorlijk aanwezig, de echte liefhebbers kwijlen ervan, dat lawaai wordt uitgeknetterd door een tweecilinder boxertje van 745 cc met 45 pk.

Dus moest je met dat geringe vermogen toen wel naar een minimalistische stalen skeletconstructie





met een centrale buis en een jasje van aluminium, gebreed door de firma Antem, de specialist.

Het uur op het circuit is voorbij. We moeten deze aantrekkelijke auto terug geven, jammer, want we hadden hem best uitvoeriger willen testen op stuurgebied en om te kijken wat zo'n motortje nu allemaal kan presteren, en we hadden ook wat meer willen glijden in die bochten. Maar ik kan hem van tijd tot tijd in het museum gaan bekijken en al die goede herinneringen weer ophalen. En ik geloof vast en zeker dat de wagen weer aan de start zal staan bij de Le Mans Classic in 2008. Dus, meneer Guyomard, als u nog een rijder zoekt.....



DB HBR 1951 CARROSSERIE ANTEM

- Moteur : Panhard 2 cylindres à plat
- Cylindrée : 745 cm³
- Puissance : 45 ch
- Distribution : soupapes en tête
- Alésage x course : 79,5 x 75 mm
- Alimentation : 1 carburateur Solex 32 PBCI par cylindre
- Transmission : aux roues avant
- Boîte de vitesses : 4 rapports
- Direction : à crémaillère Panhard
- Freins : 4 tambours
- Suspension avant : lames transversales en haut, triangles en bas
- Suspension arrière : barres de torsion
- Structure châssis : poutre centrale et longerons en acier
- Carrosserie aluminium
- Pneus AV/AR : 135 R 400 73 S
- Longueur : 355 cm
- Largeur : 145 cm
- Hauteur : 75 cm
- Empattement : 205 cm
- Voie avant : 122 cm
- Voie arrière : 107 cm
- Poids : environ 500 kg
- Vitesse maximum : 140 km/h

Malheur voor de Dreuxmobiel

Goede tijden slechte tijden, de vette en de magere jaren. Nu geheel van toepassing op onze clubracer. Ons succesvolle samenraapsel van een paar sloopauto's heeft het moeilijk. Al 3 jaar geen Citroracing! En de kosten beginnen flink op te lopen. Zo wordt je favoriete scheurijzer geleidelijk een bodemloze put. Maar er gloort hoop!

Na jaren genieten op RIPLs, Citroracing, Zandvoort, begon eind 2016 de délugé van de fotogenieke witte 24CT met de oranje streep, met een **klep door de zuiger**. De motor uitgebouwd, toch maar een andere krukas erin, Jelle plaatste een Tigre-nokkenas, andere cilinderkoppen: rijden maar weer. Niet boven de 3000 toeren, de eerste 2500 km.

Door allerlei omstandigheden weinig mee gereden in de volgende jaren, maar ook geen problemen, tot de APK in 2019. Terechte afkeur wegens **groot verschil in remkracht links en rechts**. Nu kan er aan de schijven toch weinig fout, zou je zeggen. Maar ondanks herhaalde montage, demontage, losmaken, honen, vetten et wat al niet meer kreeg mijn eigen Ferry het in Eindhoven niet opgelost. Gelukkig is er dan altijd nog Peter Breed. Die slaagde erin op de remmen mooi gelijk te krijgen, met enige moeite. Bij de praatavond november 2019 reed ik er mee van Veenendaal naar Eindhoven. Gewoon effe flink mee doorrijden zei Peter nog. De eerste 5 km waren rampzalig, de remmen bleven hangen, liepen aan, ik moest terugschakelen om bij het viaduct boven te komen. Maar net toen ik Pierre in de bezemwagen wilde bellen dat het niet meer ging ineens: hopsa: perfect. Yes! Inmiddels al een fors bedrag besteed, maar dan heb je ook wat.

De auto ging thuis in de garage tot ik 22 januari 2020 een kijkje ging nemen bij D.B Le Mans van Kees Kerstens, in Waalre. Na een leuke middag rijd ik terug naar Eindhoven, waar de auto op 300 meter van mijn huis stil valt. Accu leeg. **Hij blijkt niet te laden**. De diagnose lijkt snel gesteld: dynamo stuk. Andere dynamo: geen resultaat. Andere spanningsregelaar: geen resultaat. Uren zoeken met Pierre, Don, Ferry,



Cees: geen resultaat. In mei nog eens naar Pierre gereden om het euvel definitief te duiden. We krijgen het niet gevonden.

Wel maakt de motor ineens een zwaar metalig geluid, zo af en toe. Nog geen paniek, zegt Pierre, maar het zou een **krukaslager** kunnen zijn. Heel voorzichtig terug van Veghel naar Eindhoven gereden, de volgende ochtend nog één keer gestart om zeker te zijn dat het niet de koelmantel is die aanloopt. Meteen weer afgezet, duidelijk foute boel, en dat na 3500 km. Motor uitgebouwd en naar Pierre gebracht. Er blijkt een vulring bij het voorste krukaslager te zijn uitgelopen, verder zo te zien geen schade. Pierre vervangt die, motor weer ingebouwd, (nog een heel gedoe om valse lucht helemaal te elimineren), en gelukkig, hij blijkt weer goed te lopen!

Nu rest nog het raadsel van het niet laden. Dat gaan we dit najaar oplossen, stug doorzoeken, zodat we in 2021 weer naar Citroracing kunnen!

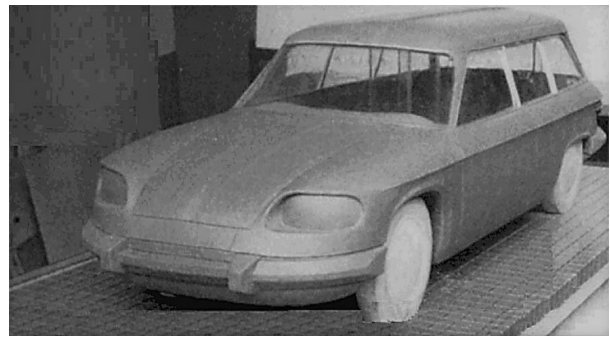
Jaap
Margry



24 BTB "Break de Chasse"

Kalm aan, dan breekt het lijntje niet!

Onlangs ging Joost van Noorden langs bij Wim Hessels. In PK 182 berichtten we reeds over zijn bijzondere project om de 24 BT Break de Chasse, ofwel 24 BTB, te gaan bouwen. Door het Bureau d'Etudes van Panhard is destijds een veelbelovende maquette gemaakt, maar er is nooit een prototype gebouwd. Dus Joost was erg benieuwd naar de stand van zaken. Inmiddels staat de auto bij een carrosseriebedrijf en wordt er af en toe aan gewerkt. We zullen dus nog even geduld moeten hebben. Joost maakte wel een aantal foto's! Succes Wim, met het vervolg van dit fantastische project!



enjoliveurs
robergel

CA TOURNE "CHIC"

enjoliveurs
ITALIA et à rayons
toutes voitures

roues FIL
DAUPHINE - FLORIDE - R B
CARAVELLE
PEUGEOT - SIMCA

MONTREUIL : S/BOIS (Seine) - T.O.U. 00-91 et T.O.U. 12-83

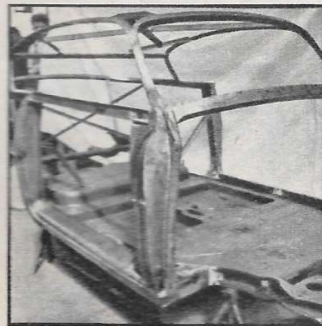
Twee coupés op maat

L'Auto Journal van oktober 1953 maakt melding van twee nieuwe coupés die op de markt komen: de Renault 4 CV Autobleu, door Ghia, gebouwd bij Figoni en – voor ons nog interessanter – de Pichon-Parat Dolomite op Dyna X basis! L'AJ zegt hierover: "De coupé grand sport Pichon-Parat, gebouwd in Sens voor de Luik-Rome-Luik Rallye, is nu op de markt gebracht. Zijn Panhard-motor met compressor stuwt hem naar bijna 160 km/u (hoogte 1,21 m)."

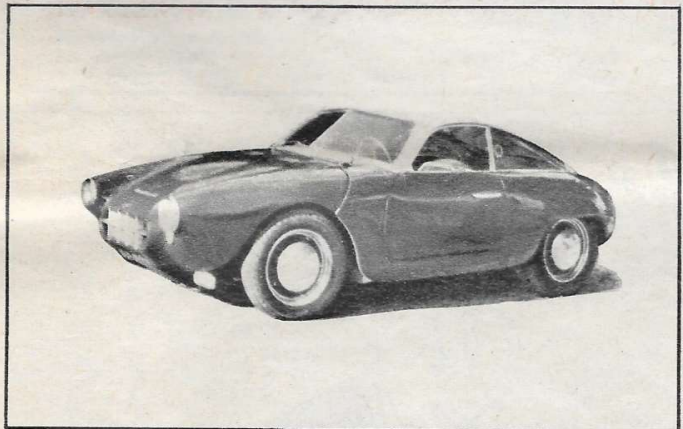
Hierbij enkele plaatjes, ooit geschoten bij de Damiers 1996 (alweer 24 jaar geleden!) op Monthéry, waar 3 Dolomites waren! Waaronder die van JP Allain (op de foto), die is nu van onze Nico Aaldering.



DEUX COUPÉS SUR MESURES



PARTANT de conceptions mécaniques diamétralement opposées, ces deux petits coupés représentent au Salon une formule intéressante: la réalisation de modèles originaux à partir de mécaniques de série. Ci-dessus, la 4 CV Autobleu, dessinée par Ghia et construite chez Figoni emprunte à la Renault sa plate-forme et son moteur, à tubulure spéciale. Présentée sous forme d'une « berlinette » 2 places, 2 portes, avec ossature en profilés de tôle (ci-contre), elle bénéficie d'une grande visibilité et dispose d'un vaste emplacement pour les bagages. Ci-dessous, le coupé grand sport Pichon-Parat, construit à Sens pour Liège-Rome-Liège, est maintenant commercialisé. Son moteur Panhard, à compresseur, l'entraîne à près de 160 km-h (hauteur 1,21 m).



We weten veel van
klassieke auto's, omdat
we er zelf ook in rijden.



 **KUIPER**
VERZEKERINGEN

Voelt als familie.

Indien onbestelbaar retour: Engelsbergenstraat 26, 5616 JC Eindhoven



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

info@panhard.nl