PANHARD AUTOMOBIELCLUB NEDERLAND

PANHARD KOERIER

№ 207 Jr 53, 01-06-2021

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

Dit is al de vijfde Koerier waarin ik noodgedwongen het 'voorzitters-woordje' aan Corona moet wijden. Want op een tweetal leuke bijeen-komsten na in de Corona-vrije zomer van vorig jaar, is het een feit dat onze club al bijna anderhalf jaar niet bij elkaar geweest is: geen praat-avonden, geen voor- of najaarsrit, geen ALV en geen RIPLs in 2020 en 2021! De twee online Praatavonden eerder dit jaar waren weliswaar goed bezocht met zo'n 35 deelnemers via ZOOM, maar zo'n online evenement is tóch anders dan een échte bijeenkomst. Je bent wél sneller thuis na afloop...
Er gloort echter licht aan het einde van de tunnel! Op het moment van schrijven heeft onze regering versoepelingen voor bijeenkomsten doorgevoerd. Ondanks dat die maatregelen nog steeds geen volledige duidelijkheid geven of je in de buitenlucht bijeen mag komen met een groepje mensen en een paar leuke auto's, wagen we het er op: we organiseren de eerste, échte bijeenkomst van dit jaar op zondag 20 juni. Ondanks dat het meerendeel van onze leden —gezien de gemiddelde leeftijd— inmiddels gevaccineerd zal zijn, blijven we voor-zichtig. We hopen en verwachten ook wel dat we in het najaar van 2021 de draad weer op kunnen pakken met praatavonden, een in te halen ALV en nieuwe edities van cursussen die door Corona zo abrupt onderbroken werden.
We zullen elkaar een hoop te vertellen hebben gedurende de rest van het jaar aangezien de meesten van ons nog nooit zo veel tijd hadden voor de 'schuurtjesprojecten' die we allemaal hebben staan. Ik ben benieuwd. Tot gauw en in persoon graag! Groet,

André

VAN DE REDACTIE

Het was een boeiend kwartaal waarin onze club warempel digitaal aan het socializen sloeg in drukbezochte Zoom-ses-sies! We hadden zelfs meer deelnemers dan op een reguliere pe-raatavond in Veenendaal. Heel fijn in tijden van lockdowns en avondklokken. Leuke presentaties, behendig voorgezeten door André. Voor de digibeten onder ons natuur-lijk minder fijn. Het gezellige contact "in de wandelgangen" ontbreekt natuurlijk ook volledig. En Wim's onderdelenhoekje. De Koerier is in elk geval voor iedereen toegan-kelijk! Corona zet ook veel Panhardisten aan het schrijven, dank allemaal aan degenen die leuke stukjes in hebben gezonden! Dit keer nogal wat buitenbeentjes in de Panhardwe-reld. Heeft u nog handige tips, ervaringen, of wilt u zelf eens met de Panhard in de Koerier? Neem contact op met de redactie!

OMSLAG

Beter kan de verregende meimaand niet worden afgebeeld dan op deze foto van Mieke Bosse, aan boord bij Peter Drijver in hun PL17 met uitzicht op de Sans Soupape van Peter en Jolanda Breed, op hun tocht door de Noordelijke Provinciën. Het lijkt alweer lang geleden!

INHOUD

Colofon 2
Van de voorzitter 2
Van de redactie 2
Jaco de Boer in Frankrijk / Agenda 3
Online samenkomen - André Ros 4
Informatie gezocht voor John Mood 5
Jan Bak herinnert zich 6
Le Projet Jacques Né - Jaap Margry 8
Einde tijdperk / Pech onderweg 11
Citroen ID 17 12
Sera en Barchetta 13
Suyling advertentie 14
Dynamic Coach vert. Boyo 11
Ons YouTubekanaal - Hans von M. 19
Titus Yocarini over Junior 20

JACO IN FRANKRIJK

Jaco de Boer maakt ons deelgenoot van een leuke ontmoeting!

Ondanks de Corona verblijf ik regelmatig in Frankrijk om daar nu voor een klant een houten huis te bouwen. Daardoor kon ik toch voor mijn Z 1 project enige tijd geleden op pad gaan om een carrosserie op te halen, de aanbieder Max die ik via leboncoin had gevonden woonde vlak bij Bordeaux.

Daar aangekomen vertelde hij onder het genot van een kopje koffie en in de voorjaarszon direct al honderd uit over zijn Panhard historie. Behalve een mooie Pl 17 uit '62, bleek hij ook een DB Lemans te bezitten die hij ooit in deplorabele staat had gekocht en in de loop van 10 jaar tot zijn trots in een puntgaaf exemplaar had weten te veranderden.

Een leuk technisch detail is dat hij in de motor gewoon een (nieuw) Celeron distributie tandwiel had gemonteerd, hij zei dat dit geen enkel probleem opleverde mits de motor maar regelmatig draaide, liefst eens in de week, tenslotte waren alle Panhard's er vroeger ook standaard mee uitgerust. Problemen ontstonden volgens zijn zeggen pas bij motoren die lange tijd stil hadden gestaan en waarbij het tandwiel dan gedeeltelijk in de motorolie baadde. Zijn tip was ook voor de montage het Celeron tandwiel in een bad van kokende olie onder te dompelen!

Voordat we vertrokken om de carrosserie op te gaan halen nam hij me mee naar zijn garage alwaar de auto zich bevond. De foto's spreken voor zich.

Het hulp frame waar de polyester carrosserie op wordt gemonteerd had hij samen met een constructeur opnieuw nagemaakt van rvs. Verder had hij wat kleine aanpassingen gedaan ,zo was de auto voorzien van een dubbel (gescheiden) uitlaatsysteem, ook van rvs, en had hij de achterbumper weggelaten omdat hij deze te lomp vond, hij had slechts de rozetten gemonteerd.

Volgens zijn zeggen is de Le Mans toch niet zo zeldzaam als gedacht en zijn er nog minstens een 100 tal van deze DB's in Frankrijk aanwezig en tenminste 1 in Nederland bij onze voorzitter

Chapeau Max! Salut Jaco

AGENDA **Onder voorbehoud!!!**

20 juni 2021 : Smalspoormuseum Heteren
(Co Berends en Henk van Maaren)
19 september 2021 : ALV in combinatie met een bijeenkomst
17 oktober 2021 : ?
21 november 2021 : Een praatavond?
20 februari 2022 : ALV combinatie met bijeenkomst

Online Praatavonden via ZOOM: ook na COVID!

Speciaal van onze voorzitter!

Al bijna anderhalf jaar leven we in een rare tijd die ons verenigingsleven binnen de Panhardclub nogal ontregeld heeft. We zijn overigens niet de enige vereniging in Nederland die vrijwel alle activiteiten stil heeft moeten zetten. Op een tweetal bijeenkomsten na, tijdens de zomer van vorig jaar, zijn we als club niet bij elkaar geweest vanwege de bekende pandemie-regels.

Toen in december 2020 de laatste strenge lockdown werd aangekondigd door de regering, heeft ook de Panhardclub —net als heel veel andere verenigingen in Nederland— de knoop doorgehakt en een licentie aangeschaft van het programma ZOOM. Dat is een geavanceerd online vergadersysteem dat dagelijks door miljoenen mensen wordt gebruikt om tóch door te kunnen werken ondanks dat werknemers niet naar een kantoor gaan of anderszins niet samen kunnen komen. Aangename bijkomstigheid: aangezien we een vereniging zijn, konden we gebruik maken dat een aanzienlijk korting bij het aanschaffen van ZOOM. De enige beperking: er mogen maximaal 100 mensen tegelijkertijd vergaderen/meedoen.

Die limiet van 100 vergaderende leden hebben we nog niet gehaald, maar wél 36! Zowel bij de eerste online Praatavond op 26 maart als de tweede op 23 april zaten we rond dat aantal van 36/37 leden die inlogden en meepraatten. Voorwaar niet slecht!
Zeer waarschijnlijk was de relatief hoge opkomst een combinatie van de uitstekende onderwerpen en sprekers, nieuwsgierigheid naar dit voor velen nieuwe medium en het feit dat we allemaal al veel te lang 'droog staan' voor wat betreft het uitwisselen van kennis en kunde over onze Panhards. De feedback op de Online Praatavonden was zonder uitzondering positief met een paar aanwijzingen hoe eea nóg beter zou kunnen verlopen.

We hebben voor de Online Praatvonden gekozen voor een min of meer vast stramien met als kern twee presentaties per keer. De presentaties voor de eerste twee Praatavonden waren rond de Sans Soupapes Diesel waar Peter Breed aan werkt, een lange en een korte technische voordracht door Pierre Peters en de 'Panhard Spécial' presentaties van Jaap Margry/Don Platteel (DS24) and Joost van Noorden/Jelle Bethlehem (BMW Boxer in Panhard). Het stramien:

- Aanvang op een vrijdagavond om 20:00 uur
- Eerste presentatie
- Een pauze van zo'n 15/20 minuten (om een drankje te gaan halen en even onderling te babbelen, zij het met beperkingen aangezien in principe maar één iemand tegelijk hoort te praten in ZOOM)
- Tweede en derde presentatie
- Nazit tot de laatste persoon uitlogt (zo rond 23:00 uur, meestal doet onze Secretaris dan het licht uit…;-)

Zoals jullie kunnen zien, hebben we ons best gedaan om een 'normale' Panhardclub Praatavond zo veel mogelijk te benaderen, inclusief het praatje tijdens het biertje of glaasje wijn en dat laatste werkte wonderwel, ook online! De kleine technische probleempjes zoals achtergrondgeluiden bij deelnemers, wisselende resoluties van de presentaties en geluid bij filmpjes die worden afgespeeld krijgen we nog wel onder de knie. De derde online Praatavond wordt vast nog beter!

Wanneer die derde Online Praatavond komt? Waarschijnlijk ergens in de zomer. We zouden in de maanden juni tot en met september juist graag gebruik willen maken van de versoepelingen en het feit dat onze leden in hoge mate gevaccineerd zullen zijn en échte, fysieke bijeenkomsten willen organiseren zoals de rit op 20 juni en een eerste, échte Praatavond binnen in September. Onze Secretaris houd jullie op de hoogte; we willen graag terug naar 'normaal' zoals iedereen.

Terug naar 'normaal' betekent echter niet dat we de Online Praatavonden niet meer gaan organiseren. We hebben in principe het recht om net zoveel ZOOM-bijeenkomsten te organiseren als we willen en dat gaan we ook doen. Te denken valt aan korte, tussentijdse Online Praatavonden, online (groeps)voorbereidingen voor een RIPL, meekijken met een volgende workshop die we in (hopelijk) in het najaar weer mogen organiseren, etc. De mogelijkheiden zijn eindeloos. Als één van jullie een goed idee heeft voor een clubbijeenkomst via ZOOM, een leuk onderwerp of een activiteit (we zijn nog op zoek naar een goede plug-in voor ZOOM om een Panhard 'pub-quiz' te houden, ideetje van ons nieuwe lid Jan Bak…), laat het dan weten via onze Secretaris.

ZOOM blijft dus, ook na COVID! Ook naast de gewone bijeenkomsten van onze leuke club! Dan zien we elkaar nóg meer en bijkomend voordeel van een online bijeenkomst: je bent sneller thuis.

André

INFORMATIE GEZOCHT

Op Facebook kom je soms bijzondere Panhards tegen. Zo vraagt John Mood *in november 2020 informatie over een smakelijk sportautootje, duidelijk bedoeld om een Panhard-blokje in te bouwen.*

Ik zoek nog steeds naar informatie over wie deze ca. 1955 Panhard glasvezelspecial heeft ontworpen en gebouwd, die ik al enkele jaren aan het restaureren ben. De carrosserie en het chassis lijken professioneel te zijn uitgevoerd met een zeer hoge kwaliteit vakmanschap. De koets heeft nauwe gelijkenissen met een Byers, maar zijn creaties waren *100 of 90 in. WB, maar deze is 84 in* (?). De auto lijkt het grootste deel van zijn bestaan in Washington en Oregon te hebben doorgebracht, hoewel hij ook in California is opgedoken. Dus misschien ligt de oorsprong in het Noordwesten. Toen ik hem kocht, was de Panhard-motor nog niet ingebouwd. Het was voornamelijk een carrosserie op een rollend, bestuurbaar chassis. Alle informatie wordt zeer op prijs gesteld.

John is bekend met de speciale Panhards: hij heeft ook een Devin!

Jan Bak se souvient…..

Het verhaal in de Panhard Koerier 206 over "Het Monster van Parijs" triggerde bij mij een anekdote en een paar gedachtesprongen waarvan ik jullie graag deelgenoot wil maken.

In de jaren -80 en -90 werd jaarlijks in het derde weekend van juni op het historische circuit van Monlthéry, aan de zuidzijde van Parijs, de Grand Prix de l'Age d'Or gehouden; een weekend vol races voor klassieke auto's. Op het grote middenterrein van die oude kombaan had iedere Franse auto-club met een beetje importantie, zijn eigen kaveltje besproken om twee dagen hun leden te ontvangen, uiteraard voor de lunch en de BBQ, om de auto's tentoon te stellen, et cetera. Ieder club had zijn eigen feest, dat duurde tot diep in de nacht. Vervolgens kroop iedereen enigszins beneveld in zijn tentje om de volgende dag om 8 uur te worden gewekt door het geluid van de raceauto's die over de kombaan vlogen. Die betonnen kombaan was een prachtig geluidsscherm, met dien verstande dat hij er voor zorgde dat het door de race-auto's geproduceerde geluid, naar het middenterrein werd gereflecteerd. Iedere race-auto werd daardoor een soort bewegende geluidsbox. Dit was de tijd en de plaats waar je een Dyna Z tout alu in goede staat kon kopen voor 10,000 francs, 1,500 euro van de kleinzoon van de zojuist overleden eigenaar. Of, zoals 2 Engelse Panhard vrienden van me, een Dyna Z convertible, voor iets meer geld, waarin ze na het weekend gewoon naar hun huis in Oxford zijn gereden. Jaarlijks ging ik met een groep autovrienden naar dit evenement in whatever auto er beschikbaar was; Matra, Citroen DS, Volvo Amazon, Alpine 310, Marcos-Volvo, … . En dan kampeerden we gewoon bij de betreffende Franse club. Ongetwijfeld heeft een aantal leden van de PAN goede herinneringen aan dit evenement. Om de setting helder te maken, bijgaand een foto uit die tijd. Op de voorgrond 1 van de 2 Panhard CD's die heeft deelgenomen aan de 24 uur van Le Mans in 1964 (het laatste jaar dat Panhard meedeed, en voordat Charles Deutsch overstapte naar Peugeot), daarnaast een MEP X27 (met Citroen GS motor) gewoon tussen de tenten waar automobilia, bier en saucisse werden verkocht en 's avonds werd gefeest. Op de achtergrond, als een soort muur, de steile wand van de kombaan. Heerlijk ongedwongen en Frans.

Ergens in de 2e helft van de jaren '90 grensde mijn koepeltentje aan het plot dat door de Amicale DB was bezet. Dat plot stond vol met mooi gerestaureerde (dat was toen in Frankrijk nog niet echt gemeengoed) HBR5's. Van een van mijn vrienden had ik begrepen dat die auto's zonder uitzondering zo mooi waren omdat die club technisch met strakke hand werd geleid door de man die die auto's in de jaren -50 zelf had gebouwd. Ik stond zo eens wat te kijken bij een wel erg lage HBR5 toen ik werd aangesproken door een man van, ik dacht, een jaar of 50. Er ontspon een leuk gesprek over de DB's. Hij vond het leuk dat ik als Nederlander, vanuit de Matra-kant affiniteit had met René Bonnet (die zijn bedrijf in 1964 aan Matra heeft verkocht). Het gesprek werd nog leuker toen ik hem vertelde dat ik had begrepen dat het technisch brein van hun club die auto's zelf zou hebben gebouwd, maar dat ik die man daar niet zag, want iemand die in 1955 zo'n auto kon bouwen, moest toen toch minstens midden 40 zijn geweest zijn, nu dus een dikke 80. En zo iemand zag ik daar niet. Hij stelde zichzelf voor als Robert Sobeau, en bleek bijna 70 te zijn. (voor Robert Sobeau, zie De Koerier 186 van maart 2016 waarin Peter Drijver het artikel "De man in de schaduw" over hem schrijft). Hij was oprichter van die club en had inderdaad de koetsen van die auto's gebouwd. Toen ik antwoordde dat ik die leeftijd bijna niet kon geloven, vond hij me zeer "sympa" en vertelde me

van alles over die extreem lage DB HBR5, “Le Monstre”. Grotendeels hetzelfde verhaal als in het artikel in De Koerier; over hoe ze die auto beschadigd in een parkeergarage in Parijs hadden gevonden en helemaal hadden gerestaureerd. Daarbij liet hij me uiteraard een hele fotoreportage zien. Ook vertelde hij hoe “Le Monstre” had geleid tot een kleine serie HBR5’s met verlaagd dak, weliswaar niet zo laag als “Le Monstre”, maar toch goed voor een flinke snelheidswinst. Bij het afscheid gaf hij me een overdruk van het blad van de Rosengart-club, (Rosengart, ook zo’n oud Frans merk dat na de oorlog eigenlijk geen bestaansecht meer had, en waar Sobeau na zijn diensttijd zijn carrière was begonnen) waarin een artikel over zijn autoleven was verschenen. Een interessante man, pionier op het gebied van de toepassing van glasvezel-versterkte kunststof als carrosserie-materiaal voor auto’s. Hij is in maart 2020 overleden, 91 jaar oud.

In het artikel wordt ook Roland Roy genoemd, de vorige eigenaar van “Le Monstre”. Deze man is jarenlang voorzitter geweest van de Amicale DB. Roy is de man die de (voornamelijk kunststof) carrosserieën van de Matra (Le Mans) prototype racers heeft ontworpen en gebouwd. Over zijn aankoop van “Le Monstre” schrijft Roy in zijn biografie: “Ik kocht deze zeer beschadigde DB van een bank die er beslag op had gelegd, voor een belachelijk lage prijs. Het was de auto waarmee André Guilhaudin reed van 1959 tot 1961. Hij was beschadigd geraakt in een garage in Parijs. Daarna heeft de grootschalige restauratie

een jaar geduurd. Die werd gedaan met Jean-Paul Humbert die me voor deze auto had getipt.” Op bijgaande foto’s hieronder zie je hoe de rechter voor- en achterzijde beschadigd waren.

Die JP Humbert is in dit verband ook wel interessant. Hij was de “voorzitter van de Matra Djet Club” (eigenlijk Club Rene Bonnet et Matra Sports) die in het artikel in De Koerier wordt genoemd. Humbert werkte bij Matra waar hij de historische racewagens onderhield. Toen Matra als autofabriek ophield in 2003, kon hij met een partner de gereedschappen, tekeningen etc overnemen, en ook de rechten voor het bouwen (en doornummeren) van de racewagens. Hij heeft toen met partners het bedrijf EPAF (Entretien du Patrimoine Automobile Français) opgericht. Die naam zie je ook op de neus staan van Le Monstre op de foto op pagina 18 van De Koerier 206. De naam EPAF trouwens is een verwijzing naar het bedrijf EPAF dat René Bonnet ooit had. Het huidige EPAF restaureert op hoog niveau Franse racewagen (uiteraard voornamelijk Matra’s, maar ook andere) uit de jaren 60 en 70, en levert ook polyester delen en carrosserieën voor sommige straatauto’s van de merken. Ze maken ook exacte kopieën van die auto’s, waarbij ze de chassisnummers dus doornummeren. Kijk eens op hun website EPAF.fr en op Youtube. Ook leuk is dat het bedrijf is gevestigd op de Rue René Bonnet in Romorantin. In dat dorp is trouwens een

interessant automuseum is gevestigd. En 15 km ten zuidwesten daarvan, in Valençay, is er nog een. Een leuke tussenstop voor tijdens de vakantie.

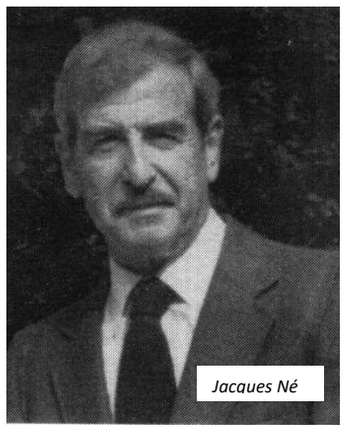
Tot zover mijn associaties met betrekking tot dit derivaat van Panhard.

Jan
Bak

Le Projet Jacques Né

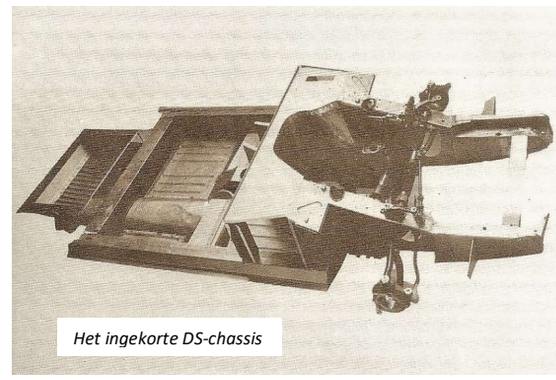
Sinds ons Internationale Panhard-evenement van 2003 in Amsterdam liet het ons nooit meer los. Daar stond hij, geëxposeerd bij Citroën Nederland: het prototype voor de Franse supersportwagen. Die beeldschone, verlengde 24 CT op het onderstel van de DS 21. Niet alleen Don en ik zijn nog altijd geschokt dat zo'n overtuigend en productierijp model door Pierre Bercot gewoon werd weggegooid omdat hij Panhard helemaal wilde doen vergeten. Vele uren samen in de "gewone" 24 CT onderweg naar RIPLs en races hebben we gefilosofeerd hoe het zou zijn geweest als… Zo verzuchtte ik eens: "Als ik nog één project zou willen doen, dan was het wel een replica maken van deze auto". *En zowaar, het project is gestart!*

Zoals u wellicht weet hebben in 1967 enkele Citroën-ingenieurs, onder leiding van Jacques Né, een prototype voor een sportwagen ontwikkeld op basis van de DS, met de koets van de 24CT, die toen net uit productie was. Uitgerust met een door Walter Becchia gemodificeerd DS 21 blok dat 145 pk leverde. Het chassis werd een halve meter ingekort, de voorschermen van de 24CT zijn 30 cm verlengd en er is een extra stuk motorkap gevoegd.



Jacques Né

De auto voldeed geweldig, meteen werd 200 km/u gehaald, en de carrosserieonderdelen konden zeer voordelig worden geleverd door Chausson. Na een testrit naar de Noordkaap was het oordeel unaniem: zo'n productierijp en perfect rijdend prototype had men nog nooit meegemaakt. Iedereen blij, maar Citroëndirecteur Pierre Bercot trok op het allerlaatste moment de stekker er uit. In 1970 volgde zelfs een tweede exemplaar, meer een rijdend laboratorium, met een V6 Maserati-blok, die haalde zelfs 240 km/u. Uiteindelijk werd de bizarre SM de nieuwe Franse supercar. De auto's zouden worden vernietigd, maar in 1991 werd het eerstwe prototype "ontdekt" in Ferté-Vidame, het landgoed ten westen van Parijs waar Citroën sinds 1938 een testbaan heeft en waar onze droomauto al die tijd was verstopt, tot dat Pierre Bercot maart '91 overleed. Of is dat een bizar toeval? Tijdens onze roemruchte Centenaire in Ermenonville, in '91, zagen we hem voor het eerst in het Pantin-museum. Don herinnert zich daar de oude testpiloot, die ermee naar de Noordkaap was gereden en nog steeds wild enthousiast was! Voor ons lustrum in 2003 in Amsterdam is de auto uit het Conservatoire gehaald en kon ik er zelf in gaan zitten, niet rijdend, maar toch. Sensationeel: alles voelt zwaarder en robuuster dan bij de gewone 24. Een totaal ander interieur en grappige details. Het maakte een diepe indruk.



Het ingekorte DS-chassis

Als Don me belt dat Fred Hellinga's ontmantelde 24 CT koets op onze website te koop staat, valt het kwartje. Nu of nooit. Alleen: waar laat je alle benodigde auto's? Gelukkig blijkt Joost van Noorden onze gevoelens te delen. Dus staat die 24- koets nu bij Joost en die zit nu ook

in de *conspiration*. Na een gezellige dag sjouwen en tillen bij Fred is de kale koets bij Joost in Dieren bovenin het atelier gezet, en dozen met onderdelen en plaatwerk in Bussum en Eindhoven.

Maar waar haal je nou een DS 21? Via Joost komen we in contact met onze clubgenoot Rob van Boom. Die had in vroeger jaren zelf al eens een DS ingekort (TAP) en heeft nog wel een paar DSsen staan. Hij bood spontaan aan om er eentje te sponsoren voor ons project! Het ophalen van de auto blijkt al een avontuur op zichzelf! Rob heeft veel

ruimte en die is haast volledig gevuld, met paarden, bouwmaterialen en vooral ook met DSsen, in wisselende staat. Rob en Irene ontvangen ons uiterst hartelijk; het gesprek is zo geanimeerd dat we haast vergeten dat de DS nog niet zo simpel naar buiten te krijgen is. Hij staat in een hoekje achterin. Hiervoor heeft Rob buurman Paul "de Plofkip" gecharterd met zijn prachtige Volvo heftruck, een pluimveehouder die behendig een aantal strobalen naar buiten manoeuvreert, en daarna een in de weg staande

DS. In de paardenstal ligt een dikke laag stof en stro op de aanwezige Citroëns, terwijl de vloer is bedekt met rubbers en andere kleine onderdelen. Het vergt de nodige handigheid om

tussen de auto's de spinnenwebben te ontwijken. Met behulp van kriks en palletdragers kunnen we tenslotte de juiste auto de stal uit krijgen. Paul zet hem resoluut op Don's aanhanger.

Ondertussen bewonderen we ook nog Rob's HvB-formuleauto met Panhardblok, zijn nieuwe Dyna Z, een oud origineel D.B-blokje en zijn zelf ingekorte DS, enigszins verborgen achter hout. De fraaie paarden in de wei blijken in een onbewaakt moment zijn gaan likken aan de geleende Audi, de regendruppels smaakten kennelijk goed en overal zijn witte strepen en flinke krassen in de lak te zien die de paardengebitten hebben veroorzaakt. Shit happens. Na aankomst in Bussum de hele boel met de brandspuit schoongespoten. En begonnen met de volledige ontmanteling.

Een paar weken later slijpt Don met grote overtuiging het dak van de DS en gaan we uitmeten wat er van de lengteliggers al moet om de 24-koets te kunnen plaatsen. Nog spannender wordt het als we, met hulp van Rob en Jelle X het chassis 50 cm inkorten. Uit de oude foto's blijkt dat het compartiment dat de benzinetank van de DS bevat, er tussenuit moet worden geslepen. Met 2 stalen hulpstaven en heel goed diagonaal meten lukt dit wonderwel.

Helaas loopt Don's anti-kraak bewoning van de oude Bussemse Fordgarage vrij plotseling af en kunnen we niet langer beschikken over heel veel ruimte en luxe bruggen. Eerst halen we met Rob nog de motor en bak uit de auto en maken we het motorcompartiment grondig schoon met Dasty -waarlijk een wondermiddel- en de hoge-drukspuit! En op de trailer waar Joost in Brummen een plaatsje heeft vrijgemaakt.

Het begint er al op te lijken!

Die fantastische sleutelruimte zullen we missen! Maar bij Joost en Michel in Brummen wordt het nog gezelliger. Leuk is ook dat La Vie de l'Auto onze oproep om informatie heeft geplaatst! Vooralsnog zonder enige reactie, overigens. En bij onze presentatie op de laatste Zoom-bijeen-komst bood Peter Breed aan om iets te gaan zoeken voor een passende motori-sering!!

PROTOTYPE CITROËN-PANHARD 24

En vue d'une réplique

Nous sommes trois adeptes de Panhard et Citroën des Pays-Bas et voudrions faire une réplique du prototype Citroën-Panhard 24. Cette voiture spéciale a été construite par Citroën en 1967, dirigée par Jacques Né. Une base DS raccourcie avec la carrosserie d'une 24 ct. En 1991, nous avons vu la voiture exposée à Pantin, un ancien pilote d'essais enthousiaste l'avait conduite au Cap Nord. C'était une super voiture sur la route, « *le meilleur prototype jamais construit* », selon lui. Mais Pierre Bercot, le directeur de Citroën à l'époque, a rappelé le projet à la dernière minute. Nous connaissons déjà les informations par le livre de Roger Brioult, sur Les secrets du bureau d'études Citroën. Y a-t-il des gens qui ont travaillé sur la voiture à l'époque, ou qui l'ont conduite, des gens qui connaissent les détails de ce coupé spécial ? Peut-être que des dessins ont été conservés. Qui peut nous aider ?

Joost VAN NOORDEN, Don PLATTEEL, Jaap MARGRY, Eindhoven, NL,
e-mail : margryamerica@gmail.com

Lorsque Citroën rachète totalement Panhard en 1965, il manque à la marque aux chevrons un coupé sportif, qui pourrait effectivement être une super Panhard 24 à moteur DS 21 et suspension hydraulique. Deux protos sont construits pour explorer cette voie. Mais en janvier 1968, après deux ans de tractations, Citroën rachète aussi Maserati, marque autrement plus prestigieuse aux yeux de Pierre Bercot. Le cahier des charges du coupé sportif Citroën évolue vers la SM, adieu la 24.

Le prototype exposé en 1991au CIA de Pantin. ▶

6 LA VIE DE L'AUTO N°1971 / 13 mai 2021

Wordt vervolgd!

Jaap Margry

EINDE VAN EEN TIJDPERK

Via de leuke Facebookpagina Dutch Historic Race & Rallye Memories kwam ik in contact met Jan van der Graaf uit Hengelo, wiens vader een PL17 Relmax reed, en deze in 1970 inruilde voor een Renault 16. Jan stuurde me deze prachtige foto's van die dag. Met de melkkar en de vuilnisbakken, de Opel Rekord en de Fiat 600… We verwelkomen je graag op een clubmeeting, Jan!

PECH ONDERWEG

Als Panhardist maak je altijd wel weer iets geks mee. Als je meerdere Panhards hebt, lijkt het aantal gebeurtenissen exponentieel toe te nemen, en dan soms ook nog tegelijk. We zullen hier nog eens een filosofische beschouwing aan wijden. Nu reed ik laatst met de 24 CT, jawel onze Dreuxmobiel. Plots stond ik stil met een afgebroken oogje van het kabeltje naar de bobine. Fluitje van een cent. Buurman Wim kwam keurig een doosje brengen met schaar, oogje, tang en de juiste sleuteltjes. Het mij viel ook op dat het elektrische opvoerpompje, dat sinds vele jaren het mechanische model vervangt, als een bezetene door bleef ratelen. Omdat de auto wel was gestart, denk ik dan, ach het houdt zo wel op. Maar nee, thuisgekomen leek het erger te worden. En de volgende dag nauwelijks meer aan de praat te krijgen. Toch loopt er niks over, geen benzinelucht. Ra ra hoe kan dat? Mijn toevlucht bij dit soort ongerijmdheden: Pierre bellen. Zit er benzine in vraagt hij. (Bij mij niet vanzelfsprekend). Toch wel! Kijk dan eens of de rubber slang die loopt van de metalen benzineleiding naar het pompje in orde is, hij lijkt lucht mee te zuigen. Die slang zit grotendeels weggestopt onder de accuhouder. Alles gedemonteerd, en ja hoor: een scheur in de slang, veroorzaakt door een scherp randje van de leiding en een scherpe hoek in de slang! Slangetje vervangen, alles mooi in lijn gelegd en de boel weer teruggebouwd, contact en …. Lopen als een zonnetje. En een pomp die weer keurig stopt als de vlotterkamer vol is. Bedankt Pierre, ik heb weer iets geleerd! JM

A PANHARD-POWERED ID?

Joost van Noorden vond dit stukje op het Engelse Citroenet.

In 1959 stelde een paar journalisten van l' Automobile voor om de 11CV Citroën ID te transformeren in een 5CV door een Panhard Dyna (Z) motor erin te plaatsen.

Gelet op de banden tussen de merken en het grote gat tussen de 2CV en de ID in het modellenspectrum van Citroën, heeft dit wel enige logica, hoewel onduidelijk is of Citroën het ooit heeft overwogen.

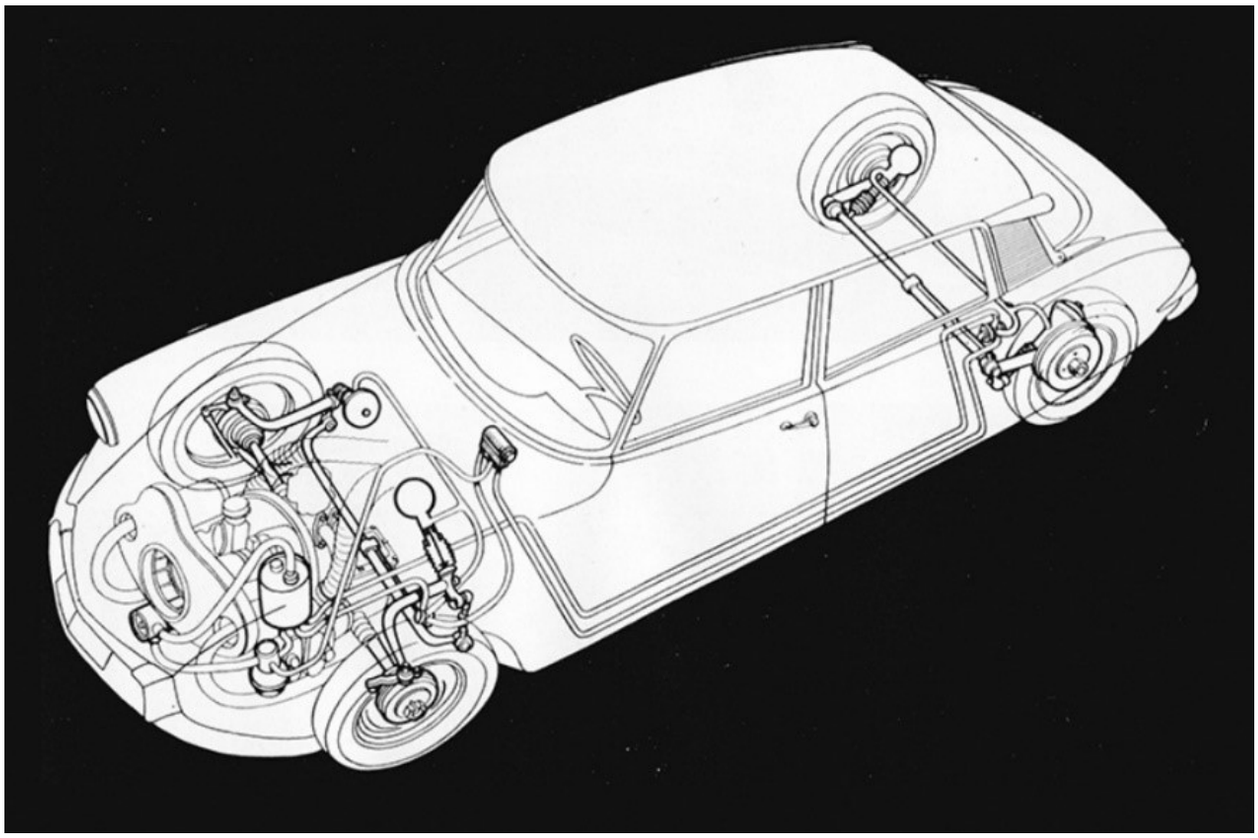
Een lager benzineverbruik zal worden bereikt door een lager gewicht en door de kleinere en zeer efficiënte Panhardmotor. Dankzij de ID's uitnemende aerodynamica zal een top van 120 mogelijk zijn, tegen

130 voor de Dyna en 135 voor de gewone ID; uitgaande van de versnellingsverhoudingen van de ID. Het idee is om de voorremschijven tegen de bak te behouden door gebruik van de DS-bak of aanpassing van de Dyna-bak.

Het hydraulische hogedruksysteem van de ID kan, op halve snelheid, worden aangedreven door de nokkenas. Die is alleen voor de vering; stuur, bak en koppeling bleven conventioneel. De Dynamotor past precies voor de vooras. Er blijft genoeg ruimte onder de motorkap om het reservewiel te herbergen. De volledige ID motor-bak combi weegt 198 kg; 142 kg voor de motor en 56 voor de versnellingsbak. De Dyna motor-bak combi weegt 77 kg, wat meteen een gewichtsbesparing van 120 kg oplevert. Ongeladen weegt de auto iets minder dan 1.000 kg, tegenover 1.270 voor de ID.

Acceleratie zou wat trager zijn, maar het verbruik 8 tot 9 liter op 100 km tegenover 9 tot 11 liter voor de ID.

*Ook het artikel in PK 201 over de ID tegenover de PL17 sluit af met een soortgelijke overweging. Een leuk idee, al kan ik mij niet voorstellen dat er destijds Citroën-dealers waren die op een Citroën **ID**yna zaten te wachten… JM*



Uit: Zwischengas, de Zwitserse autowebsite, Bruno von Rotz 14-3-2021

Verbluffende gelijkenis van twee auto's die 35 jaar schelen

SERA en FIAT Barchetta

Het is toevallig dat we kort na elkaar artikelen hebben gepubliceerd over twee auto's uit ver uit elkaar liggende tijdperken. Na de publicatie van ons artikel over de Sera-Panhard merkte een lezer de opvallende gelijkenis met de Fiat Barchetta op. Inmiddels staat het stuk over de Fiat Barchetta, dat gepland was, ook online.

We hebben de twee auto's, waartussen een goede 35 jaar zitten, nu direct vergeleken op een foto (hierboven). De gelijkenis had zo kunnen leiden tot plagiaataantijgingen en een Frans-Italiaanse vete in het midden van de jaren negentig, maar daarover is ons er niets bekend. En inderdaad, Barchetta-ontwerper Andreas Zapatinas wist waarschijnlijk weinig over de Sera-Panhard, die verscheen in 1959.

De silhouetten van de twee cabrio's lijken veel op elkaar, zelfs de vouw op de flank bestond al in 1959. De indeling van de cockpit is vergelijkbaar. Daarnaast hebben beide auto's voorwielaandrijving en bijna identieke afmetingen: de Sera-Panhard 394 x 155 x 116 cm, de Fiat 391,6 x 164 x 126,5 cm. De wielbases liggen slechts enkele centimeters uit elkaar op 225 cm en 227,5.

Men kan Jacques Durand, die de Sera-Panhard ontwierp, alleen maar feliciteren met zijn moderne auto. Beide ontwerpers gingen echter waarschijnlijk in principe uit van dezelfde doelen, namelijk het ontwerpen van een lage tweezitter in de geest van de “barchetta-sportwagens” (‘barquette” in Frankrijk) van begin jaren vijftig. De Fiat Barchetta werd in 1995, toen hij werd geïntroduceerd, niet beschouwd als een retro-ontwerp, maar eerder als een moderne interpretatie van een ooit populaire voertuigcategorie. Beide waren sowieso geen echte Barchettas, want ze hebben een hoge voorruit en een heel aangenaam cabriodak.

wát!

hebben jullie met dat alles in je panhard gezeten?

Zoveel bagage, die enorme tent en dan met z'n vijven - jullie hebben zeker bij elkaar op schoot moeten zitten van Fontainebleau tot hier?

Geen sprake van! We hebben zo'n comfortabele reis gehad dat we allemaal nog even fit zijn, nietwaar vrouw, nietwaar jongen?

Ja hoor! Nou en of, als 'n prins!

Maar....

Hier moet je kijken, waar zag je ooit zo'n enorme bagageruimte?

Wat 'n ruimte! Wat 'n ruimte! En hoe was het in de bergen?

Verbazingwekkend! Hij nam de haarspeldbochten in de Pyreneeën als was het Rijksweg no. 1. Maar ja, wat wil je; voorwielaandrijving - hetzelfde waar Citroën zijn beroemde wegligging aan te danken heeft.

Ik hoor 't al; je bent helemaal wég van je Panhard!

Zo is 't - en ik steek 't niet onder stoelen of banken!

prijs f 7375.-

zeer snel - 130 km/u
zeer zuinig - 1 op 15
ruim en comfortabel
grote bagageruimte
vier deuren
voorwielaandrijving
luchtgekoelde motor

panhard

GEIMPORTEERD DOOR AUTOMOBILES CITROËN N.V. STADIONPLEIN 26-30 AMSTERDAM TEL. 790222

Een mooie advertentie van KAREL SUYLING uit de jaren zestig, met dank aan Titus Yocarini

Panhard Dynamic Coach Major 1937

Boyo Teulings vertaalt uit Rétroviseur 214, juli 2006

Een vlammende meteoriet!

Zo, dat is een hele mond vol. Panhard is het merk. Dynamic is het type, coach is de soort carrosserie, dwz een tweedeurs auto en Major betekent dat ie wat groter is. Groter? Ja! Het kan slaan op op de motorinhoud, de grootte (wielbasis) of dat ie zo groot is dat er nog een raampje achter de zijruit past, of de grootte van wielbasis in reeks.

De inluidende zin van het artikel uit de Retroviseur 214 van juli/augustus 2006 zegt al héél wat, vind ik. ¨Je moest wel een stevige persoonlijkheid zijn, als koper van een Dynamic uit 1937. Bijna 70 jaar later veroorzaakt de auto nog heel wat verbazing met haar barokke vormen, de bijna volledig bedekte wielen en de besturing vanuit het midden van de wagen¨

Even persoonlijk: de Retroviseur heeft altijd sterk persoonlijk getinte commentaren in hun hoofdartikel, vaak met wat ronkende bewoordingen en soms wat oubollig taalgebruik en gedrenkt in een chauvinistisch sausje - ons woord chauvinistisch komt niet voor niets uit het Frans, jawel….Maar ik zal mijn best doen - en de foto´s zijn werkelijk schitterend!

De lange historie van Frankrijks oudste eerbiedwaardige automobielfabriek, in 1886 gesticht in Ivry door René Panhard en Emille Levassor, telt een overvloed aan opmerkelijke modellen: de eerste paardloze koets van 1891, de race-auto´s die meededen aan de Gordon-Benett cup races. (dit waren races uitgevonden door de schatrijke Amerikaan James Gordon Benett, eigenaar van de New York Herald, die landen tegen elkaar liet racen op afgesloten circuits, elk met een team van 3 auto´s om een geldprijs en een beker. Het land dat won, zou de navolgende race organiseren op een circuit. Hij was geen voorstander van racen op de openbare weg, wat toen gemeengoed was. (Parijs- Amsterdam- Parijs, Parijs – Madrid) en die veel slachtoffers (mensen, paarden, honden) kostten.

Lokale curiositeiten

Gaan we verder met de opmerkelijke auto´s van Panhard; de eerste sans-soupapes modellen (vanaf 1910, ontwikkeld om van het geratel van de klep-bedienings-mechanisme af te zijn. De over elkaar schuivende bussen voor de inlaat en uitlaat vergden echter een hoogprecisie fabricage en meer nokkenassen voor de bediening, en een behoorlijke olievoorraad).

Dan komen de scheer-messen, zo genoemd naar hun extreem slanke vorm voor de snelheidsre-

cords (eentje had zelfs een bizar groot stuurwiel waardoorheen je je benen stak - geen stuuras!) in de jaren dertig. Maar ook nà de wereldoorlog de afstammingslijn van de flat-twins. En laten we de Dynamic niet vergeten met zijn bliksemende voorkomen.

Ik heb het fijngebouwde bakelieten stuur voor me, met de drie elegant vormgegeven metalen spaken. Het staat zo´n vijftiental centimeters scheef uit het midden van de wagen. Een bijzondere plaats en een bijzondere zitpositie: ik zit smachtend op de brede zachte voorbank en ik heb een prachtig zicht over de lange motorkap met haar ornament, een beetje op een pijl lijkend, en met de zelfde blik kan ik de toppen van de spatborden overzien met haar in aluminium gegoten parkeerlichtjes in plaats van de gebruikelijke koplampen. Maar dat uitzicht is wel puur genieten. Voor dat genieten moest ik echter wel over een enorme drempel heen klauteren, vanwege de carrosserievorm en de afmeting van de drempels. Dit werd nog versterkt doordat de vloer zo hoog zit: hij gaat nog over de versnellingsbak heen, en zo moet je je hoofd dus behoorlijk verdraaien wil je in het midden van de wagen terecht komen. Geen wonder dus dat de Dynamic het stuur vanaf 1939 weer gewoon links had.

Contact aan, de verrijker uittrekken (*zeiden we niet choke?*), een beetje rondtasten met de linker voet om de grote startknop te vinden, en meteen een zacht, beetje slurpend geluid van de stationair draaiende zescilinder.
Door de dubbele magie van de dynastart (de dynamo werkt door ompoling als startmotor) en doordat er geen klepmechanisme is, start de motor zonder een enkel bijgeluid van de startmotor of het terugschieten van het ronsel. Het nadeel is wel dat er bij een schuivenmotor eerst een best grote bak olie voorverwarmd moet worden voordat je prestaties van die motor gaat vragen: immers, de heen en weer gaande bussen moeten, door olie gesmeerd, fijn heen en weer gaan zonder wrijving en dit systeem smeert zichzelf via een stelsel van oortjes die olie kiepen en kogeltjes die geolied worden in de lagertjes. En die 7 liter in het oliecarter vragen geduld bij het opwarmen.....wachten, dus.

Allerlei verrassingen

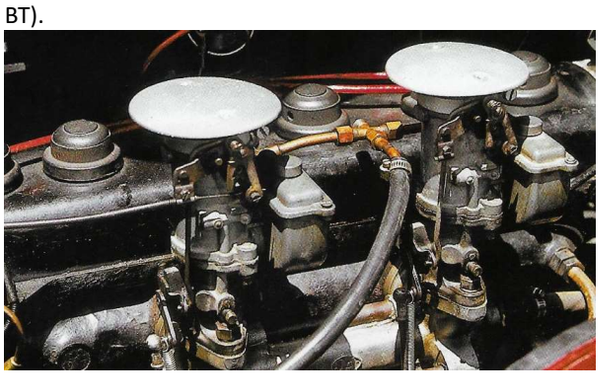
Dit opwarmen geeft wel de tijd de ogen over het dashboard te laten glijden, geheel gevormd uit een fraai stuk gemodelleerd donker hout. Fraaie golvingen, rondingen, mooi afgewerkt maar de barokke stijl komt wel wat kitscherig over met zijn twee symmetrisch geplaatste vijfhoekige klokken en de nogal curieus uitgevoerde grote knoppen in de vorm van een wybertje. De instrumentatie is zeer compleet uitgevoerd, met aan de rechterkant van het stuur de niet zo goed overzienbare klok met snelheidsmeter, dag-en totaalteller en ampère-meter, en links, een opwindbare 8-dagen klok, oliedrukmeter, benzinemeter, en dat is veel minder gebruikelijk, een lampje dat de hydraulische druk van het remsysteem in de gaten houdt. Echte luxe!

Wat ook ongebruikelijk is, is de versnellingshandel. Die steekt à la Traction Avant van Citroen, als een soort wandelstokje uit het dashboard. Het handvat steekt naar beneden en werkt als een soort trek duw en draaistok om de versnellingen vooruit of achteruit in te stellen d.m.v. een slot op de vrijloop en die ook de bediening is van de koppeling - een raffinement dat ook al op andere versies van ons merk te zien was. We staan nog altijd om het motorblok en die bak olie op te warmen, weet u nog? De rook uit de uitlaat wordt minder blauw, meer doorzichtig. Dat betekent dat de ¨sans soupapes¨ motor (zonder kleppen) op bedrijfstemperatuur komt. We mogen gaan rijden!

Als een koningin

Onmiddellijk toont de motor haar souplesse en haar rust en stilte maar ook de grenzen van haar trekkracht. Dit is de serie 130, d.w.z. 14 pk voor de belasting, 2516 cc en 65 pk bij 3500 toeren. (bij de 140 versie wordt dat 16 pk voor de belasting, 2861 cc en 75 werkelijk pk´s en bij de 160 komen we op 22 pk, 3834 cc en 100 echte pk´s).

De 160 is dan wel een krachtige super-de-luxe versie die veel meer kan dan die van ons maar die moet wel 1400 kg meeslepen en dat merk je wel als je terugschakelt en weer optrekt. Onze auto haalt slechts 115 km/u maar de zescilinder motor die a.h.w. hijgt en blaast met al zijn meedraaiende schuifbussen komt toch echt wel aan behoorlijke kruissnelheden. (een opmerking van mij: de schuivenmotor was veel ingewikkelder met zijn schuifbus bediening d.m.v. extra nokkenassen en kon door zijn zwaardere ademhaling ook niet zoveel toeren draaien. Panhard had de motor ietsje verder naar voren geplaatst, iets boven de voorwielen uitstekend, en gebruikte de motor ook als ophangpunt voor de voorwielophanging zodat het idioot zware frame-platform uit die tijd kon ophoepelen: de carrosserie was zelfdragend. Vandaar dat ik die 1400 kg voor deze salon-op-wielen hartstikke licht vind vergeleken met een Rolls of nog erger: een zwaar gebouwde Mercedes die aardig richting twee ton ging - BT).



Ondanks haar forse gewicht gedraagt de Dynamic zich als een koningin: precisie van besturing, rijcomfort, de afstelling van wielophanging voor en achter, dat zijn de kwaliteiten die het meest opvallen.

Er moet wel opgemerkt worden dat het roemruchte Maison Panhard met haat traditie brak toen ze met deze serie in 1936 uitkwam. Nu mochten ingenieur Louis Delagarde en ontwerper Louis Bionier ¨hun¨ concept van een nieuwe auto uitwerken tot een coherent geheel. Natuurlijk lijdt de zuiverheid van de stroomlijnvorm, ook met zijn afgedekte wielen, enigszins onder de barokke versieringsdrang die ook al in die tijd als controvers werd beschouwd. En die tegendraadsheid was natuurlijk voedsel voor de tegenstemmers, maar het siert het huis Panhard dat ze deze mannen toch hun visie lieten uitwerken.

Het chassis is ook vernieuwend: gemaakt volgens het brevet van de firma Budd uit Amerika (juist, de fabriek van de enorme persen, die vanaf 1934 de Traction Avant van Citroen produceerden – daar zit geen chassis in en geen houtwerk in de carrosserie, noch deuren).

Bovendien is de auto afgeveerd d.m.v. torsiestaven en dat was best nieuw in 1936. Voor zitten boven elkaar gezette wieldraagarmen in de vorm van Griekse y, de bovenliggende draagarm vast aan het motorblok en achter zit een starre as voorzien van een differentieel met een schroef -overbrenging en een tangentiële as die wordt geleid door twee ophangarmen en jawel, de traditionele Panhard stang.

Bizar, maar wel lekker rustig

Aan het motorcarter zit het stuurhuis vast. Dit stuurhuis bedient de twee voorwielen onafhankelijk van elkaar; er is dus geen verbindingsstaaf meer tussen de wielen die onder de auto doorloopt: een systeem dat is ontworpen om het traditionele shimmyen (trillen) van de voorwielen door speling op de stuuras op te vangen. Dit volledig trillingsvrije rijden draagt bij aan de totale rust en maakt het makkelijk te wennen aan de bizarre zitpositie (in het midden) en de vreemde versnellingsbak bediening. De eerste: handel helemaal ingedrukt naar links, de tweede er rechts naast, de derde is de handel naar je toe trekken en naar rechts en de vierde weer naar links draaien. Daar moet je wèl even mee droog-oefenen.

Verder is het heerlijk comfortabel zitten, is de wegligging super en de rust en stilte overheersend. Zowel het makkelijke schakelen als de tandwielen in de bak die helicoidaal gevormd zijn, als de versnellingen zelf die prachtig gespatieerd zijn - het is verrassend goed en stil rijden - want alles aan de wagen is in rubber blokken en rubber bussen bevestigd. Geen piepje, kraakje of rammeltje dus. Maar je moet wel rekening houden met het hoge zwaartepunt. Gelukkig zit je daardoor ook hoog en is het uitzicht, centraal gezeten, uitstekend en met name schuin opzij, door die kleine raampjes in de voorstijlen naast de voorruit. Lange mensen ondervinden last van de lage voorruit, die moeten iets gebukt zitten, of de bank meer achteruit zetten. Een woord van lof voor de vier remmen. Trommels (schijfrem bestond niet)

maar met een dubbel hydraulisch circuit en de wielremcilinders zitten helemaal buiten op de rem-ankerplaat/bevestigingsflens en bedienen elk een

cirkelvormig segment waardoor de remdruk verstelbaar is. (wel een zéér luxe oplossing voor de schamele en ongelijke remkracht bij de meeste auto´s die kabelbediende remmen hadden met immer uitrekkende kabels!).
Het resultaat? Verbluffend zowel qua remwerking gewoon als bij noodstops: de auto blijft evenwichtig en voorspelbaar. De limiet die er getoond wordt ligt niet aan de auto maar aan de bandenmaat (160 x 40) die de auto een gedateerd karakter geeft en in noodgevallen de uiterste oplettendheid van de bestuurder vraagt. Des te meer daar de vorm van de auto door de afdekking van de wielen (ja, je moet toch ook nog sturen) de auto de indruk geven dat de wielen vrij ver naar binnen staan. En lijkt ie nu, van voren, niet op een Autorail (trein als vrachtauto) of een Omnibus? (da´s een bus-trein, soort stoptrein, motor onder de vloer of centraal).

Is dit een Airflow op zijn Frans?

Opmerking: De Nederlander Tjaarda ontwierp mee aan de Chrijsler Airflow, de opmaat voor de gestroomlijnde koets. Geroemd en trendsettend voor vormgevers, verguisd door de conservatieve automarkt in Amerika (B.T.)

Een silhouet dat verbazing oproept, mengsel van vloeiende vormen en barok aandoende extravagantie (kijk naar de gesloten spatschermen, de herhaling van de vorm van de grille voor de koplampen, de ontluchtingsspleten in de motorkap, de bizarre achterlicht partij, de overdreven toeterknop, de ingewikkelde klokken in het dashboard, elke vorm moest een apart beeldhouwwerkje zijn, van de hamdels van de motorkap naar de deurkruk, het sierstuk tussen de treeplank en achterspatbord…. *Less is more* moest nog uitgevonden worden bij de Dyna Z en de 24, oh sorry ik ga weer te ver!

We hadden het over de zachte glooiingen, de vloeiende vorm: spatborden, spatscherm-afscherming van het dak, de achterzijde die bagageklep en achterwiel zo mooi integreert; er is geen lelijke tankdop, nee, die is verstopt midden in het reservewiel.
Dit alles resulteert in een wel heel aparte auto, richting Chrijsler Airflow die twee jaar ervoor werd gelanceerd, waar iedereen het over had maar die niemand kocht.

Was de Panhard de bom van de autosalon in 1936 met zijn vele uitvoeringen, ook deze auto haalde niet de verkoopcijfers die je hem toedichtte gezien de lovende commentaren en rijtesten.

Wel moeten we opmerken dat de vorm van de auto al van tevoren bepaalde dat het geen massaproduct zou worden, die bracht hem dus geen voordeel. Ook, de toegang tot de zeer beperkte bagageruimte gehinderd door het in de weg zittende reservewiel, als ook de gecompliceerde toegang voor de achterpassagiers (door de omlaag lopende zijruit) verergerd door het moeten wegklappen van de zeer zware bank-leuning waar maar één centraal handvat zat……
En wat ook niet mee hielp was zijn prijs (46850 F bij de start), die was flink vergeleken met een Matford (Mathis had Ford Bordeaux opgekocht) met een V8 die 25400 F kostte, een Renault Viva Grand Sport kostte 32900F een Hotchkiss 686 (prachtige wagen, ex kanonnen fabriek) deed 42900F en was vergelijkbaar met de Panhard en de grote zescilinder 15/6 van Citroen´s Traction Avant zou hem na de introductie in 1938 de nekslag geven, 36300 F in 1939.

Ook maakte de laatste duidelijk dat het tijdperk

FICHE TECHNIQUE

Panhard type X 76 Dynamic 130, modèle Coach Major

STRUCTURE
Coque acier soudée avec longerons incorporés (licence Budd) montée sur tampon en caoutchouc.

MOTEUR
Six cylindres sans soupapes. Cylindrée 2 516 cm³ (72 x 103 mm), 65 ch à 3 500 tr/min, 14 CV. Alimentation par 2 carburateurs Zenith inversés. Capacité du circuit de lubrification 7 litres. Démarrage par dynastart.

TRANSMISSION
Propulsion. Embrayage monodisque avec dispositif de servo-commande à dépression. Boîte 4 vitesses commandée par levier au tableau de bord. Système de roue libre. Pont arrière à vis sans fin et arbre d'attaque surbaissé.

SUSPENSIONS
Roues avant indépendantes par barres de torsion longitudinales et bras superposés, en forme de Y. Essieu arrière rigide, par barres de torsion transversales et barre stabilisatrice. Amortisseurs hydrauliques.

FREINS
4 tambours à double circuit hydraulique, auto-réglables et dotés d'un seul segment circulaire par tambour.

ROUES
Pour pneus de 160 x 40.

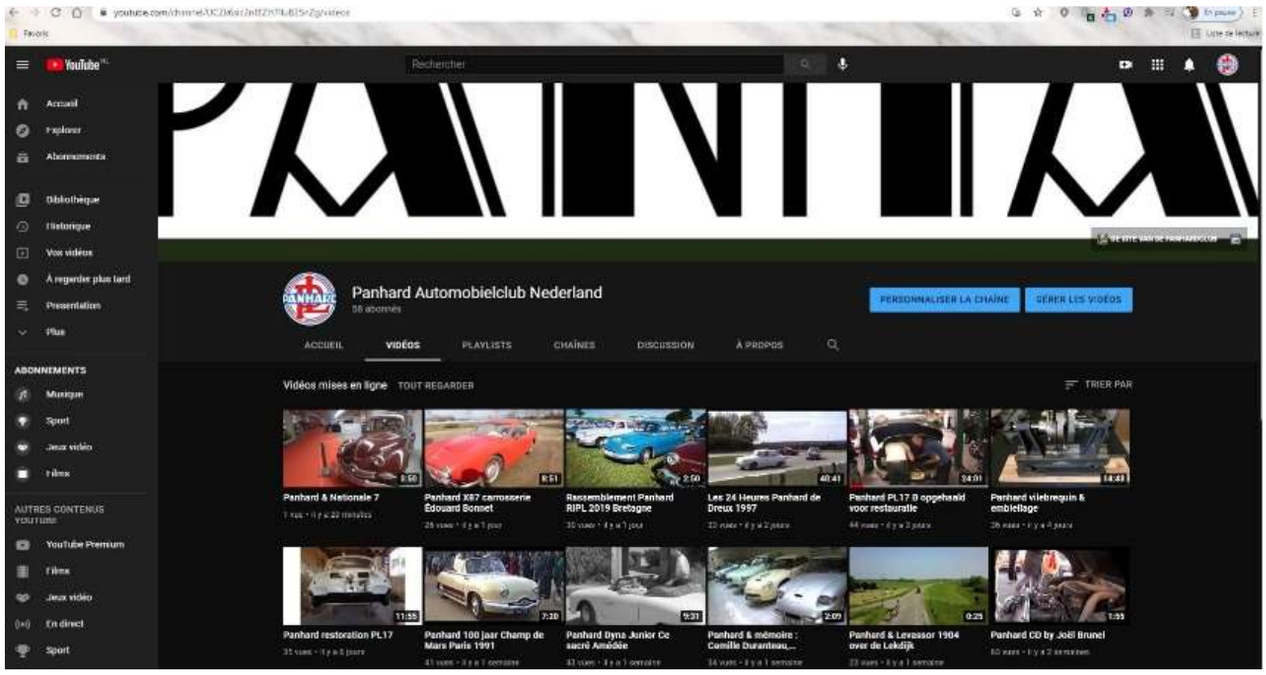
POIDS
1 400 kg environ.

VITESSE
115 km/h.

Ondanks dat de auto in zijn tijd zo veel lovende kritieken had, zelfs van een zeer geestdriftige Charles Faroux in het tijdschrift La Vie Automobile (die anders vrij kritisch en zuinigjes was) en nog vergroot door de prachtige advertentie-illustraties van de beroemde Alexis Kow, en dat de auto ook bij de Panhard productie slechts een plaats in de marge had, verdient de wagen een plaats als icoon voor de verzamelaars.

Blijft natuurlijk: vìnd er maar eens eentje. Vooral als ie compleet moet zijn en in rijdende staat….
Maar is voor de werkelijke liefhebber het plezier van de zoektocht niet even belangrijk als de vondst?

Naschrift
Deze Panhard Dynamic 1937 met centrale besturing staat in het museum Malartre in Rochetaillée- sur- Saone. Internet: www.musee-malartre.com
De auto staat er permanent opgesteld. Henri Malartre was in 1929 een autosloper die al het bruikbare opsloeg een ¨pionier du démontage rationel¨. De waarheid gebiedt te zeggen dar deze wagen qua chassis nummer en uitvoering en produktie wel van 1937 is, doch enige elementen niet. Bumpers en grille van 1938 (bumpers horen zonder ribbel te zijn en niet recht doch enigszins oplopend en spits uitlopend (en wellicht van aluminium en deze zijn van staal)en heetten ¨ corne de buffle¨ ofwel buffelhoorns. En de grille heeft een centraal ornament dat er in 1937 niet was. Dit alles natuurlijk om hem zo als alle auto´s daar weer rijdend en compleet te krijgen; deze onderdelen zijn nu niet bepaald makkelijk om te vinden……



ONS EIGEN YOUTUBE-KANAAL !

door Hans von Meijenfeldt

Het YouTube kanaal van de club bestaat inmiddels zo'n 2 maanden. In die tijd is er het respectabele aantal van 86 video's gepubliceerd. Het gaat veelal om wat ouder materiaal, filmpjes die bij andere kanalen gevonden zijn, maar ook originele video's die nog nergens anders te zien waren. Het aantal abonnees begint voorzichtig, met 58. We zouden denken dat toch ten minste alle leden van de club zich moesten abonneren om te profiteren van het verrichte werk.

In dat kader plaatsen we een oproep: wie leuke (vakantie)filmpjes heeft met de Panhard, originele opnames van ritten en/of bijeenkomsten, of wat er ook maar direct of zijdelings met ons merk te maken heeft, vragen we om deze in te sturen voor publicatie op het YouTube kanaal van de club.

Uiteraard zal er bij de beschrijving vermeld worden wie de auteur van het werk is, met eventueel en indien gewenst een link naar je eigen kanaal.

Dus graaf in de videotheek en help mee ons kanaal te maken tot het beste en mooiste ter wereld op het gebied van ons geliefde merk. Stuur een mail naar Hans von Meijenfeldt: tradufrance@msn.com. Dan kunnen we bekijken om je video via een site zoals bijvoorbeeld WeTransfer te uploaden. En vergeet niet: ook oude videocassettes kunnen worden gedigitaliseerd. Alvast dank voor de medewerking.

In de zoekbalk van YouTube kun je de naam van de club typen, of je plakt deze link direct in je browser: https://www.youtube.com/channel/UCZk6sic2nIBZH7IluB25nZg

Weet ze te herkennen!

Handleiding voor reconstructie een Panhard Junior.

Door Titus Yocarini, speciaal voor de Panhard Koerier!

Mark Zaan kocht op internet een Citroën 11B oftewel Traction Avant, gefabriceerd in België meer dan 60 jaar geleden. Hij rijdt daar dagelijks mee. Het enige wat hem niet beviel was de drie versnellingsbak in het huidige verkeer en gigantische herrie, die de auto boven de 90 maakte. In drie jaar tijd paste hij een motor uit een Citroën DS aan en rijdt daarmee naar zijn werk. Verder deed hij niks aan de buiten en binnenkant van deze Traction. Dans son jus zouden de Fransen zeggen. Zie https://youtuAYQeisYrXKg.be/

Sinds ik de trotse eigenaar ben van een Dyna Junior uit 1953 vraag ik mij af of de reconstructie van zo'n Junior wel mogelijk is. Moet ik mij scharen bij die leden van de club, die als ware puristen net zolang zoeken dat ze er zeker van zijn dat het vignet Dyna op de motorkap correspondeert met het luchtrooster, dat ook zo kenmerkend is voor de Dyna X?

In het boek van Yann Lelay en Barnard Vermeylen kunnen Panhard bezitters aan de hand van tekeningen en jaartallen de wijzigingen volgen die de Dyna Z en de PL17 in de loop van de jaren zijn ondergaan. Handig als je je auto in originele staat wilt terugbrengen. Voor de Dyna Junior is er nog geen uitgebreide beschrijving van aanpassingen, die er tussen 1952 en 1954 zijn gedaan. En die er wel staan in de Etude Technique van de Junior zijn zeer summier en sporen niet altijd met de realiteit. Veel afbeeldingen, die ik heb gevonden van Juniors leveren daarvan het bewijs.

Een ding weet ik zeker. De Junior, die Erik de Jonge uit Los Angeles liet overkomen en die ik nu onder handen heb, werd op 23 augustus 1953 naar Amerika getransporteerd. Joël Brunel kon me aan de hand van het chassisnummer dat vertellen en bevestigde dat het hier gaat om een roadster.
En dan begint de puzzel hoe deze roadster er in 1953 uitzag toen die naar Amerika vertrok en of het dezelfde auto nog is die nu in mijn garage staat.

Wat komt er overeen met een Junior uit 1953? Oftewel welke kenmerkende details uit 1953 zijn aan mijn roadster te herkennen. Het exemplaar is zonder bumpers, koplampen, stuurwiel, ruitenwissermotor, zijflanken bij de motor, achterlicht en kapconstructie aangekomen.

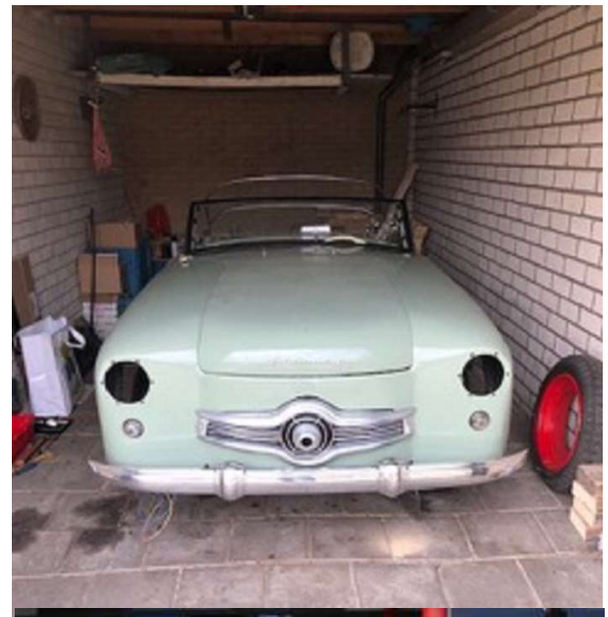
Wel met het pregnante luchtrooster, het dashbord met een enkele gecombineerde wijzerplaat, de motor versie 850cc maar met een Amerikaanse carburateur, lampen voor de richting-aanwijzing.

In de grote hoeveelheid onderdelen, die bij de auto zaten, viste ik een kapot achterlicht, maar niet dat van de Dyna X en een kapotte motor voor de ruitenwissers met de daarbij horende techniek.
De uitlaat heeft alle kenmerken van een Dyna Z, zoals die op de Z 12 van mijn Panhard in Frankrijk zit.
Het voorruit ziet er uit als een snel in elkaar geflanst exemplaar zonder de houders voor de bevestiging van de kap.

Wat hoort er nu wel en niet bij mijn roadster en is niet origineel?
De deuren met deurgrepen aan de buitenkant en een gleuf bovenin voor de portierramen horen niet bij een roadster. De Amerikaanse velgen met de Michelin 380-15 banden ook niet. De verchroomde scharnieren van de deuren en de motorkap aan de buitenkant ontbreken. De deuren scharnieren als die van een cabriolet. De uitlaatbochten van een Dyna Z die op de motor aansluiten zitten tegen het chassis aan.
De gaten in de motorkap en achterop wijzen op het monogram Panhard in letters. In 1952 zat er op de motorkap echter het embleem van de Dyna X en op de achterbumper de naam Panhard.
De wieldoppen hadden ook de naam Panhard in een rood vlak.
Het achterlicht, dat ook tevens remlicht is en de nummerplaat verlicht is in het begin van de Junior productie nog identiek aan dat van de Dyna X.
De voorruit van een roadster heeft twee zijraampjes, die onderaan elegant om de carrosserie buigen. Die zijstukken glas zijn met een rubber verbonden met de voorruit.

Ik ben dus de eigenaar van een Panhard met alle kenmerken van een Junior roadster en cabriolet. In mei 1953 verdwenen de scharnieren aan de buitenkant en kwam het monogram Panhard op de motorkap en op de achterkant. Daarmee verviel het monogram op de bumper.
Eind juni 1953 werd het rooster voorzien van een enkele staaf ook wel de tong genoemd. Dan volgt nog in juli een dashboard met twee wijzerplaten.
En in september van dat jaar sluit de motorkap met een borgpen.

Tenslotte wordt nog vermeld dat op 15 oktober 1953 'extinction de Roadster'.
Van de 4707 Juniors zijn er een aantal naar Amerika geëxporteerd. Roadsters en Cabriolets. Werden daar andere eisen aan gesteld, zoals bij de Dyna Z? Konden klanten in Amerika kiezen uit bepaalde onderdelen?
Het zou best kunnen dat mijn Junior met het inlaatrooster van de Dyna X en het dashboard verder alle wijzigingen, die in 1953 werden toegepast, al bezat.
Of men is in Amerika begonnen aan een restauratie met de spullen die daar nog voor handen waren?



Ga ik nu alles volgens de regels in originele staat terugbrengen. Wat is origineel? Moet hij er als nieuw uitzien? Kan ik erop vertrouwen dat de wijzigingen in juni 1953 ook al op mijn roadster zijn uitgevoerd.
Of neem ik voor lief wat ik heb en maak ik er weer een mooi geheel van. Voor die aanpak heb ik gekozen.

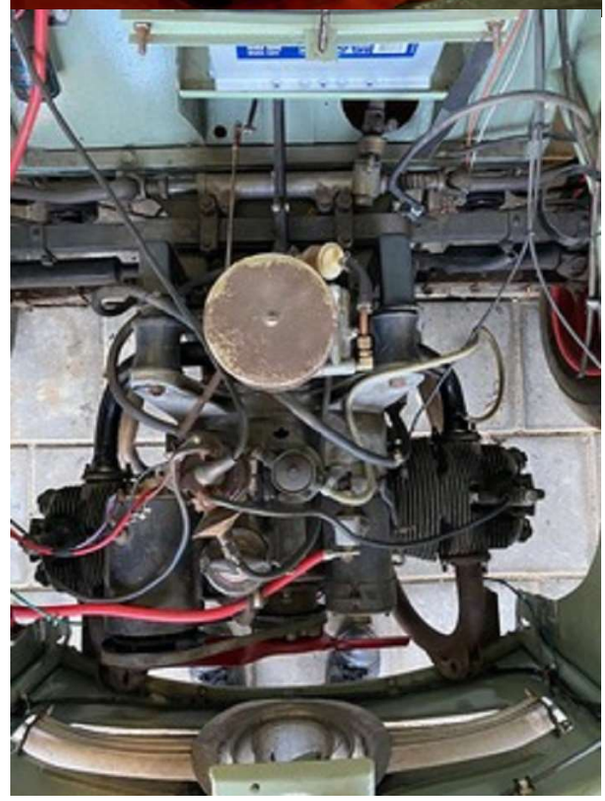
Wel handig die handgreepjes op de deuren. Mooi dat je bij Panhardis nog bumpers kunt krijgen. Ik vind het prachtig dat op de achterbumper de naam Panhard is gegraveerd.
Ik ga twee inzetramen maken met plexiglas op basis van de raamframes, die ik bij de Junior kreeg en die ik in de deuren kan inklemmen. Dit in plaats van de plasticflappen/zijramen, die aan de kap bevestigd moeten worden, zoals oorspronkelijk bedoeld.
De voorruit met de bestaande constructie pas ik aan. Of ik de iets elegantere zijruitjes daarbij kan laten maken verwacht ik wel.
De Amerikaanse velgen met nog goede Michelin banden worden nog niet meteen vervangen.

Is dit vloeken in de kerk? Moet niet alles tot in de finesses beantwoorden aan de het origineel uit 1953? Moet je de motor en uitlaat zo laten of mag je daar vermogen of verbeteringen in aanbrengen?
Laat je een véhicule de collection dans son jus of maak je er een plaatje van? Waar ligt de grens?
Als ik de verhalen op de praatavonden hoor wordt er heel wat gesleuteld en aangepast! Kan dat zomaar? Zijn daar internationaal afspraken over?

Op de Amsterdamse grachten wilde een nieuwe bewoner het aanzien van zijn monument weer terugbrengen in de staat van de 17e eeuw, hoewel er zogezegd aan de ramen geknoeid was. Niet alles was meer hout en enkel glas.
De commissie die daarover moest oordelen vond dat de wijzigingen of verbeteringen over de eeuwen heen best zichtbaar mochten blijven. Het helemaal terug restaureren zou daar geweld aan doen.
Zo zal ook op de Notre Dame de torenspits terugkomen, die in latere tijd is toegevoegd.
Het filmpje over de Citroën Traction Avant van Mark Zaan, die hem aanpaste met een DS motor met vier versnellingen en verder de roest liet voor wat het was laat ook een opvatting zien.

Bovenstaand verhaal is natuurlijk voor de fijnproevers. Ik stel me zo voor dat ik die met mijn Junior in Frankrijk straks niet zo gauw tegen zal komen. Interessant om te weten hoe automusea daarover denken.

Titus Yocarini



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

Panhard
Spécialiste
Peter Breed Garage Service

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

info@panhard.nl