PANHARD AUTOMOBIELCLUB NEDERLAND

PANHARD KOERIER

№ 208 Jr. 53, 01-09-2021

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

Het is begin september 2021 en we hebben nét de eerste, fysieke bestuursvergadering in anderhalf jaar gehad ter voorbereiding van de ALV over 2020… Waar we dat normaal gesproken ergens in de koude januarimaand doen, zaten we dit keer negen maanden later in de zonnige tuin van Wim en Mya. Ik wil maar zeggen: het zijn rare tijden, maar dat wist u al.
Het goede nieuws is dat we langzaam terug kunnen keren naar de nieuwere clubactiviteiten die we in 2019(!) hadden ingezet naar aanleiding van de leden-enquête eerder dat jaar: vaker en ook verschillende workshops over revisie en onderhoud van onze Panhards vóór en dóór leden. Meer (samen) doen met de clubauto. We gaan ook de vertrouwde praatavonden op locatie weer opstarten nu het weer mag, maar de online-praatavond met ZOOM houden we erin!
We hebben dit jaar nog maar zo'n twee maanden tot de winterslaap van onze oldtimers, maar we gaan een kleine eindspurt van PAN-activiteiten inzetten. Snel tot ziens allemaal!

André

VAN DE REDACTIE

Nu langzaam de wereld weer opstart en we benieuwd zijn, wat het nieuwe normaal gaat worden geldt dat ook voor de PAN, zoals de voorzitter al aangeeft! Voor de Koerier verandert er weinig, we gaan gewoon door!
Wederom dank voor de bijdragen, blijft u vooral stukjes opsturen, misschien meer nog dan nu! Technische tips, of ga uw Panhard-maatje eens interviewen, probeer de liefde voor uw Panhard eens op papier te zetten, we kunnen het allemaal goed gebruiken om de Koerier interessant te houden.
130 jaar Panhard was vooral een Frans feestje, verdeeld over verschillende evenementen; door corona kon er geen geen mooie club-karavaan georganiseerd worden, zoals in het verleden bij zulke mijlpalen gebeurde..
In deze Koerier aandacht voor uiteenlopende zaken als de PL F-65 Camionette, het Heteren-evenement, Hans Landsuser's familefoto's, Jay Leno, Monopole, Ies langestraat in de Van Rijswijk Junior, de drukte bij Chappe Frères & Gasselin, Andrés bezoek aan Claudio Sassi in Italië en een leuk overzicht van alle personenauto's die in Frankrijk in 1951 op de markt waren.

Jaap Margry

AGENDA

Houdt U de website in de gaten, en uw mailbox! Check vooraf voor de zekerheid!

26 november Praatavond
18 februari Algemene Levenvergadering

OMSLAG

Heteren, een leuke middag met Panhards en smalspoortreinen!

INHOUD

Colofon 2
Van de voorzitter 2
Van de redactie 2
Jay Leno loves Panhard / RIP 3
Bijeenkomst Heteren 4
Ies Langestraat op Zandvoort jaren '50 6
Panhard F-65 Camionette 7
Advertentie Karel Suyling 8
DRINGENDE OPROEP / Veilingen / Motorfiets 9
12 jaar blauw op het circuit 10
Rallye-tip voor X-rijders 13
Familiealbum Hans Landsuser / Paturi 14
Sassi - André Ros 15
Het Franse wagenpark in 1951 19
Jean Gasselin vertelt 20

Jay Leno loves Panhard

Voor wie het nog niet is tegengekomen op Facebook, Youtube of waar dan ook: de afleveringen van zijn programma Jay Lino's Garage zijn meestal erg leuk. Daarin rijdt hij in auto's uit zijn eigen enorme verzameling, en geeft hij redelijk deskundig uitleg voor, in de eerste plaats, het Amerikaanse publiek. Een beetje zoals de filmpjes van Nico Aaldering Presents, maar dan een half uur. Leno is een Amerikaanse presentator, komiek en tv-producent met een enorme bekendheid. Vaak zijn het supercars, maar Jay heeft ook een bijzondere voorliefde voor kleine en bijzondere Europese auto's als Tatra, Lancia, Bugatti, Citroën en Panhard! Hij maakte twee kostelijke PL-afleveringen; eerst over de PL17 en nu, 5 jaar later, sinds kort te zien, over de 24BT. *Very unusual cars*. De Amerikaanse standaard voor een Europese auto is de VW, dus wordt alles meteen daarmee vergeleken. Hij vindt het eigenlijk onbegrijpelijk dat er niet véél meer Panhards zijn verkocht! *The PL17 it puts a smile on my face when I drive it, because it loves to rev! A space age dash!*

Het brengt hem tot mooie filosofische oneliners: *Driving a slow car quickly is more fun than driving a fast car fast!* En over de hoeveelheid asbakken: *French cars are ash-trayed everywhere…* en wonderlijke statements als *Panhard was hughely popular in France….*

Bij de 24 BT doet Jay het nog eens dunnetjes over: *Looks much better* (dan een VW), is ruimer, ligt veel beter op de weg, presteert veel beter met een motortje half, nouja tweederde, maal zo groot, twee keer zo sterk, zuiniger, was misschien 10 % duurder (nb 2 x zo duur), maar de *French* deden geen moeite om ze in de USA te verkopen, in Frankrijk trouwens ook niet…. *This was to compete with Volkswagen…. This could have been the volkswagen….*

Heel grappig allemaal, hij ratelt maar door over alle rare en bijzondere Franse oplossingen (motor hangt aan de uitlaatbuizen!) en de eenvoud van het motortje, met zelfs uitleg over de torsieklepbediening! Zijn 24 BT ziet er superstrak uit, zij het met trommels (die vindt Jay óók geweldig) en lederen bekleding, dat vond hij beter bij zo'n mooi model passen! *More fun to drive* dan een supercar, vind Jay! Positieve aandacht voor onze troetelkinderen van zo'n internationale coryfee kan natuurlijk geen kwaad, en dit is echt genieten! Inderdaad, een goed rijdende Panhard is eigenlijk het leukste wat er is!

Jay illustreert de torsiestaaf-klepbediening!

JM

RIP

Op 31 juli jl. overleed **Frank Keuls** op 64 jarige leeftijd, jarenlang lid van de redactie van de Panhard Koerier. Frank én Ina zijn eigenlijk 'weer terug in de club' nadat hij zijn oude 17 Relmax bij toeval kon terugkopen op het RIPL in Doorn. Met zijn weer rijdende 17 Relmax kon Frank nog aanwezig bij de laatste rit in Heteren. We wensen Ina en de kinderen heel erg veel sterkte. We zijn blij dat zoon Bruno de Panhard-hobby voortzet!
Op 28 juli jl. overleed **Sjoerd Heringa**, een kleurrijk lid van onze club en die van Zwitserland op 85 jarige leeftijd in Hengelo. Sjoerd dook op de meest onverwachte momenten op met onderdelen of met een belangstellende vraag over dubbele ontsteking.
Eerder dit jaar overleed ook **H.R. Verhulst** uit Leiden, zo vernamen wij van de familie.
We wensen de nabestaanden sterkte.

Een mooie bijeenkomst bij het Gelders Smalspoormuseum

Heteren 20 juni 2021. Door uw speciale verslaggever.

***Co Berends** en **Henk van Maaren** organiseerden een erg leuke dag: **Panhard en smalspoor**, een mooie combinatie! En dat na zo'n lange tijd! Koffie petitfour en een smakelijke lunch op kosten van de club! Geen wonder dat de opkomst enorm was! Met sfeervolle muziek van **Avec Plaisir**, die menige Franse muzikale klassieker uit de jaren 50 en 60 weer tot leven bracht! En die grappige treintjes.*

Het belangrijkste is natuurlijk elkaar weer eens te ontmoeten, na al die corona-maanden. Voor mij is het de eerste keer dat ik de gerestaureerde CD kan meenemen. In Veghel Pierre en Minèt opgehaald, die voor de MX-5 (?!) hebben gekozen; later zou ik begrijpen waarom. Er wacht ons een lekker zonnetje en een hapje en een drankje, wat wil je meer?

Het is fijn Ina en Frank Keuls te zien met zijn zwarte 17b; ondanks zijn ernstige ziekte heeft hij energie gevonden om naar Heteren te rijden. Jelle en Erik hebben hun CD's meegebracht; de Fam. Sindern uit Recklinghausen is er met een beter-dan-nieuw gerestaureerde 24CT. Bovendien hebben ze foto's van de auto toen die nog werd gebruikt door haar ouders! En Pascal nam de clubauto mee.

Het museum is zeker de moeite waard: een oude steenfabriek met een enorme hoeveelheid industriële smalspoorlocs waarvan er een aantal rondrijden over het parcours, met een tour langs de Nederrijn voor de Panhardisten! Een draaischijf, overal wissels, kortom heerlijk met treintjes spelen.

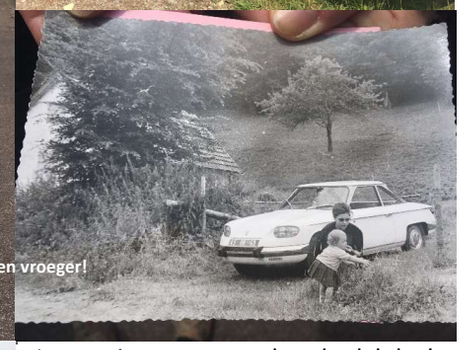
Terug naar huis komen Hilde en ik tot de conclusie dat de CD geweldig stuurt, maar dat roestvrijstalen demper zijn werk bar slecht doet! Boven de 100km/u is een gesprek eigenlijk niet mogelijk. Ook blijkt de verwarming niet helemaal te sluiten, zodat ik met een half geroosterd scheenbeen in Eindhoven arriveer. Er is dus nog werk aan de winkel. Een MX-5 is dan nog niet zo'n gekke keuze. JM

Drie zeldzame schoonheden

Ina, Peter en Frank bij de 17b

De 24CT van de Sinderns, nu en vroeger!

Don's 24CT erchter.



Impressies van een geslaagde clubdag!

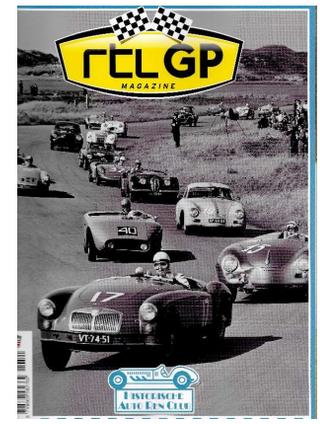
De 3 CD's op één foto.

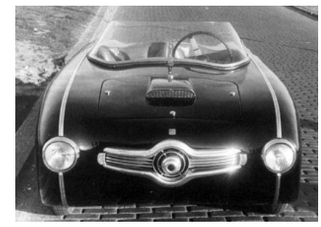
Ruige schoonheid.

Ambiance in de kantine.

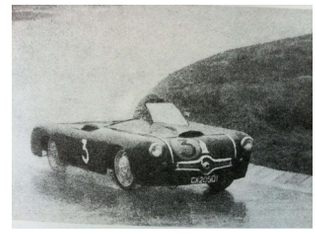
Onder de kap alleen tweecilinders!

ZANDVOORT JAREN VIJFTIG

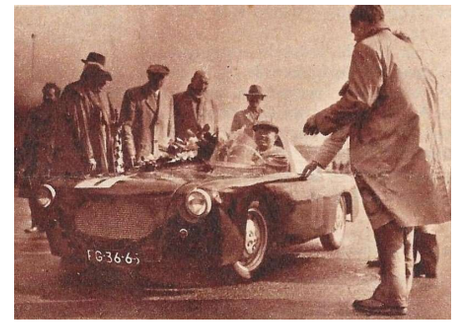




Leden van de Historische Auto Ren Club (HARC) ontvangen RTL GP met een aangepaste omslag; niet gericht op het grote publiek, maar meer op de echte liefhebber. Nummer 3 van 2021 is getooid met een fraaie racefoto met een geweldige verzameling oude MG's, Porsches, eigen fabrikaten als de Hirondelle en de Porata, en wat al niet meer. Nadere bestudering van het achterveld toont iets wat op een Bugatti lijkt, MG TF en MG A en de speciale Panhard van **Ies Langestraat**! Op een foto van de Le Mans-start staat Ies met nummer 40 tussen allerlei exotisch racemateriaal. Prachtig. Die foto's komen uit het archief van de familie Deken. Op Facebook vonden we ook nog wat foto's van de Van Rijswijk Panhard, oorspronkelijk een super luxe Junior, gebouwd in opdracht van Panhard importeur Englebert voor zijn zoon... Vertimmerd tot een echt racemonster! Andere tijden! JM



Eerste, tweede, derde neus…



Uit: La Vie de l' Auto nr 1977 juli 2021.

Een bestelwagen voor het circuit

Met deze praktische variant van de PL17 volgde Panhard zijn concurrentie. Economisch en haast sportief, is deze F-65 WL 4 uit 1961 klaar voor de wedstrijd en voor zeer snelle bezorging!

Net als de andere Franse autofabrieken wil Panhard niet meteen een compleet gamma aanbieden voor zijn belangrijkste model, de Dyna Z, van 1963. De bestelvariant, D-65 genaamd voor 650 nuttig laadvermogen, verschijnt pas in oktober 1958 als pick-up en met open laadbak, na enkele maanden gecompleteerd met een geheel gesloten stalen versie. Voor de PL 17, die de Z in juni 1959 opvolgt, verschijnen de bestelwagens F-65 type WL 3 van 500 kg "Zone Bleue" en de WL 4 met 650 kg nuttig laadvermogen. Qua mechaniek vinden we de krachtige luchtgekoelde tweecilinder boxer die 42 pk levert bij 5250 toeren/m, en een vierbak. Veelvuldig bekroond op Le Mans, lijkt dit dappere kleine machientje nauwelijks geschikt voor het zware werk met een koppel van 6,5 mkg bij 3500 toeren. Maar de voorwielaandrijving, en meer nog de superieure wegligging ten opzichte van de concurrentie gaat gepaard met een buitengewoon lage laaddrempel en een groot laadvolume van 3,26 m3. Deze Panhard blijft betrekkelijk zeldzaam, want tot 1965 zouden er slechts 2500 gebouwd worden, alle typen samen. Helemaal door eigenaar Maurice gerestaureerd, een specialist van de "mechaniek van de 1000 overwinningen", is deze bestelversie met ruiten WL 4 van 1961 een van de eersten zonder de beruchte zelfmoordportieren. Helemaal achter ontsluiten twee grote openslaande deuren de enorme laadruimte, verlicht door 4 zijruiten. (Die deuren kunnen desgewenst plaats maken voor een dubbele achterklep). Terwijl ik plaatsneem op de comfortabele voorstoel, tref ik het tableau van de PL17, met zijn gecombineerde teller met de bedieningsorganen. Achter het stuur, bij de bedieningsschakelaar voor de lichten, richtingaanwijzer en claxon, omvat de plastic console al de bedieningsknoppen voor ruitenwisser, parkeerlichten, snelheidsmeter, benzinemeter en laadlampje. Een zeer vernieuwend concept voor die tijd, die het rechter deel van het dashboard helemaal vrij maakt, ver van de passagier, wat ook de veiligheid ten goede komt. Contact en starter onder het stuur met de choke. De flattwin snuift en schudt de hele koets even om te stabiliseren als hij stationair loopt. Het bekende gepruttel (Panhards worden niet voor niets Pan-Pan genoemd), dat eerder doet denken aan de sportieve prestaties van een D.B dan aan het thuisbezorgen van kratten met verse groenten. De bak laat zich niet zomaar bedienen. Eén naar boven, maar achteruit is echt voor ingewijden, maar ik zal u het geheim onthullen: trek de hendel omlaag naar het stuur terwijl je hem licht naar rechts duwt. Kraak! Twee omwentelingen aan het stuur en ik rij weg. De besturing is wat zwaar, maar heel precies, en op snelheid komend rijdt de PL bestel als op rails! Hij helt niet over, de versterkte achtervering, voor de grotere belasting, verbetert de wegligging zelfs, zonder dat dit ten koste gaat van het comfort. Eenmaal in vier, vergeet je de flattwin bijna. Jammer dat het laadgedeelte op geen enkele wijze van het passagiersdeel is gescheiden, het geeft wat resonantie. Ik rij natuurlijk leeg en de grote metalen ruimte vormt een soort klankkast. De remmen, trommels waar de velgen aan vast zijn geschroefd, blijken voldoende onder deze omstandigheden en de F-65 hoeft absoluut niet jaloers te zijn op de sportieve wegligging en prestaties van de PL17.

Accessible par deux portes en armoire, la soute offre un volume utile de 3,26 m³, éclairé par quatre fenêtres latérales.

▲ Le tableau de bord reprend la présentation de la berline PL 17 avec son volumineux capotage sous le volant regroupant les principales commandes.

FICHE TECHNIQUE

Moteur : bicylindre à plat en porte-à-faux AV, refroidi par air, tout alliage ; cylindrée : 848 cm³ (84,85 x 75 mm) ; 1 arbre à cames central entraîné par pignons, soupapes culbutées rappelées par barres de torsion ; un carburateur simple corps Zenith 36 ; taux de compression : 7,8 : 1, puissance : 42 ch à 5 250 tr/min, couple : 6,5 mkg à 3 500 tr/min ; vitesse : 110 km/h ; consommation : 8 l/100 km

Transmission : roues AV motrices, embrayage monodisque à sec, boîte 4 vitesses + MA, levier au volant

Trains roulants : roues AV indépendantes, 2 ressorts à lames transversaux superposés, amortisseurs hydrauliques ; essieu AR en V articulé sur traverse, 3 barres de torsion transversales de chaque côté, amortisseurs hydrauliques ; direction à crémaillère ; freins à tambours AV/AR en alu ; roues étoile en 155R15 (AV) et 165 (AR)

Structure : caisse autoporteuse acier, cabine 2-portes/3-places, benne, plateau bâché ou tôlé avec ou sans vitres

Dimensions-poids : L x l x h : 4,28 x 1,72 x 1,65 m, empattement : 2,80 m, voie : 1,30 m ; poids : 835 kg à vide, PTC : 1 280 kg, charge utile : 650 kg

Production : 1 190 exemplaires de ce type (2 500 environ au total)

Cote : 10 000 €

Jean Decker

wie graag sportief rijdt, rekent als een econoom en rekening houdt met

zijn gezin, kiest de uitzonderlijke

Panhard PL17

"Een topsnelheid van 130 km per uur, acceleratie van 0-80 km per uur in 16 sec. en een benzineverbruik van 1 op 15 - dat is een welhaast unieke combinatie van eigenschappen". Zo vat een Nederlands autoblad de prestaties van de Panhard PL17 samen. En inderdaad, deze uitzonderlijke auto bevredigt individualisten met zeer uiteenlopende wensen. Als hoofd van hun gezin zien ze met genoegen de brede banken en vlakke vloer met ruimte voor 5 à 6 personen (en de grote bagageruimte, die voor zakelijke doeleinden vergroot kan worden tot 1.90 m lengte door de achterbank vooruit te klappen). Als sportief rijder ervaren ze waarom de wonderlijke luchtgekoelde motor meer dan 1000 overwinningen bevocht. De wegligging, de voorwielaandrijving, de tikvrije hydraulische klepstoters, de robuuste bouw, de geluiddemping met glaswol fascineren hen - terwijl ze als bedachtzame economen tevreden zijn met het lage benzineverbruik, de vele accessoires die standaard zijn in de Panhard PL17 voor f 6375,-. Hij wacht, samen met de luxueuze Panhard "Grand Standing" voor f 6850,-, op uw proefrijden bij de Citroën-agent.

PUBLICATIE VAN AUTOMOBILES CITROËN N.V. STADIONPLEIN AMSTERDAM

DRINGENDE OPROEP

De website panhardclub.nl is anno 2021 het belangrijkste 'uithangbord' van de Panhard Automobielclub Nederland: de site 'trekt' tussen de 50-100 unieke bezoekers PER DAG. De meeste nieuwe leden vinden de club online en de steeds maar uitdijende hoeveelheid informatie en documentatie is —met behulp van Google Translate— erg in trek bij Panhardisten buiten Nederland en Frankrijk. De website is belangrijk voor de onze club en promotie van het merk Panhard. Al met al en een fantastische prestatie van onze webmaster Ries Kruidenier!
Echter, Ries heeft dringend hulp nodig van iemand die het leuk vindt om de website samen met hem te managen en verder uit te bouwen. Diegene hoeft niet persé lid te zijn van de PAN! We zijn we op zoek naar een

(Hulp)Webmaster — (deeltijd, PAN-lid of niet, M/V)

In tegenstelling tot wat velen denken, is het werk aan de website is niet heel technisch: er komt geen programmeertaal aan te pas maar werkt in de omgeving van DIVI & Wordpress waar je met het kijken van veel YouTube-filmpjes en hulp van Ries best uitkomt. Het is meer puzzelen en content zoals teksten en foto's aan elkaar knopen 'aan de achterkant' zodat iedereen kennis kan nemen van de informatie over Panhard die de site biedt. Er staat nooit druk achter, dus je helpt en bouwt mee wanneer je zin en tijd hebt.
Mocht je interesse hebben om te Ries helpen en tegelijk veel te leren over het bouwen en managen van websites met Wordpress, neemt dan contact op met Ries via webmaster@panhardclub.nl of bel 071-5316195/06-5323381

VEILINGEN

Aguttes Parijs 20 juni
1955 Pichon Parat Dolomite orig. goede staat 65.260
1965 Matra Djet V5 s origineel goede staat 47.560
1965 17B origineel, slechte staat 788

Demouville 29 juni
1959 D.B Le Mans Luxe 30.500
1950 Dyna X86 cabriolet half gerest 11.470
1955 Z1 origineel, matig 3.540

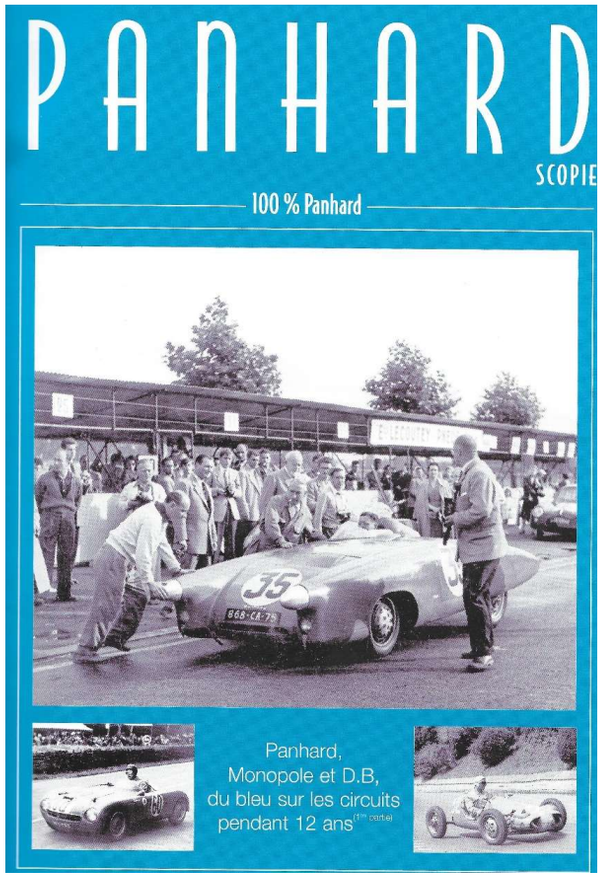
Grenoble 29 mei
1955 Dyna Z alu gerest 6.400
1963 17B gerest 4.900
24 CT épave 2.500

MOTORFIETS

Erik de Jonge vond wat foto's van deze Panhard powered motorfiets!

Erik meldt verder: *Museum Savigny les Beaunes, weet niet of dat nog bestaat, was circa 6 jaar geleden. Ik weet er niet meer van dan op het bordje staat (Dat hij in 1970 door J.P Buche is gemaakt in Frankrijk.)*

Panhard, Monopole en D.B.
12 jaar blauw op het circuit.



Het onvolprezen Franse **Citroscopie** bevat altijd een Panhard-katern, dit in tegenstelling tot onze Citroexpert, waar zelfs een foto van een Panhard streng verboden is. Onderstaand stuk komt uit Citroscopie nr. 73- oktober 2019 en beslaat 2 delen, waarvan **Boyo Teulings** het eerste vertaalde.

Bugatti, Delahaye, Delage, Talbot en Gordini, Franse merken verleenden glans aan het blauw op de vooroorlogse circuits. Na de oorlog zijn Talbot en Gordini financieel doodgebloed, Renault is nog niet zover, Citroën en Peugeot staan aan de zijlijn en in het begin der jaren '50 nemen alleen Panhard, en zij die het mechaniek daarvan omarmen, de uitdaging op het circuit weer aan.

Moedige liefhebbers met een klein maar doelmatig fabriekje, dappere constructeurs, zoals Monopole en D.B; zij hadden allemaal één ding gemeen: het Panhard tweecilindertje en wat daarvan afgeleid was. En vanuit dat verleden zien we de getuigenissen van hen die daar bij waren. Rijders, waarvan één meer recent, en één man die er als opperhoofd bij was (René Bonnet).
Op de circuits stelt de Franse deelname niet zoveel voor na de oorlog, bij gebrek aan financiële middelen, terwijl de Italianen juist hun grote rode bolides naar voren schoven. Ferrari wint de 24 uur van Le Mans, en in de formule 1, uitgevonden in 1950, zien we Alfa Romeo , gevolgd door Maserati, Lancia en Ferrari. En het British Racing Green, met Jaguar en Aston Martin dient zich ook aan.

Een motor gemaakt voor de circuits
In het begin van de jaren 50 zijn de auto´s met kleine cilinderinhoud zoals Renault en Fiat of Osca nog niet wedstrijdwaardig. Er is hier in Frankrijk maar één motor die sportieve genen heeft: een motor met twee cilinders, naaldlagering (waardoor minder frictie) bijna halfbolvormige verbrandingsruimtes voor optimale verbranding en een hoger rendement, torsieveren bij de klepbediening zodat bij hogere toerentallen het beruchte zweven van de kleppen niet optreedt, en met luchtkoeling zodat er geen waterpomp en radiateur meegesleept hoeft te worden…..

Dat is niet aan de aandacht ontsnapt van enkele rijders die goed op de hoogte zijn van de techniek en van enkele kleine autobouwers, zoals Pantiveau, Raymond Gaillard (van Calista), Monopole, D.B. en natuurlijk de firma Panhard zelf, die daar al direct of indirect bij betrokken is via rally's. En ook deelneemt in Le Mans, Angoulême, Avignon, Reims-Gueux, Monthlérie, Rouen-les Essarts, Monaco, Grand prix van Caen, Cadours en Tour de France autorally, allemaal races, nog onderstreept door prima resultaten op de grote circuits van Nürnbergring en Sebring (USA). Op de toenmalige permanente, dan wel stratencircuits (die in die tijd goedgekeurd waren) schuiven de Panhard-motoren toch echt wel naar voren. En tel daar ook de resultaten van heuvelklims bij op.

Eervolle deelnames aan de wedstrijden in de Racer 500 klasse
Eerst even een uitleg, Direct na de oorlog in een verarmd Europa was racen natuurlijk erg duur, en echte racewagens waren dat dus ook. Om toch veel mensen er aan mee te laten doen (en naar het circuit te lokken) was de formule 500 in het leven geroepen: bouw een race-

Le Mans: Jean Hemard wint zijn klasse met de 612 cc D.B

autootje rond een 500cc motor- vaak uit een motorfiets.

Panhard bouwde dus zijn twee cilinder, verkleind tot 500cc, in een Panhard racer. Jammer was dat de Engelsen een eencilinder Jap of een Norton uit een motorfiets direct achter de bestuurder inbouwden en in die lichte constructie bijna onverslaanbaar waren- er groeiden hel grote coureurs uit zoals John Cooper en Stirling Moss, twee hele grote jongens in de F1. De racer klasse was er maar kort, zo tot 1953, ze zou ongeveer 5 jaar bestaan en in sommige landen wat langer. Twee D.B racers werden met koplampen uitgevoerd (van een 2CV lijkt me) om mee te doen aan de Bol d´Or van 1950, een behoorlijk belangrijke race voor kleine auto´s. Deze 24 uurs race (zonder aflossing!) brengt één DB de klasse-overwinning in de 500cc, de andere, uitgerust met de ´gewone´ 610 cc motor gaat met de klasse-overwinning tot 750 cc aan de haal.

De tweecilinder van Panhard inspireert andere autobouwers

Na decennialang grote luxe auto´s met schuivenmotoren gebouwd te hebben, begrepen de bazen van de fabriek van het oudste Franse automerk (la *marque doyenne*) dat de toekomst is aan de lichtgebouwde kleinere auto´s, maar wel met een motor die prestaties levert.

In oorlogstijd, en in het geheim, construeren motorman Louis Delagarde en Louis Bionier voor de opbouw, een auto die, Dyna geheten, een sensatie is. Het is slechts een 3cv autootje, maar met die 3cv is de Dyna even snel als een 11 cv (tweeliter) van voor de oorlog en de vooruitzichten zijn veel belovend. Op Le Mans wint een Panhard-Monopole de prijs voor de beste prestatie naar inhoud gemeten (Indice de Performance), terwijl er 1 D.B (bestuurd door René Bonnet himself en Elie Bayol) en 3 gewone seriewagens van Panhard over de finish komen: het begin van een prachtig avontuur.

Vanaf 1949 ontdekken de liefhebbers het potentieel van de Panhard Dyna en zijn opmerkelijke motor. Sommigen schrijven zich in voor een rally; zo wordt een eerste plaats gehaald in 1949 in de rally van Zweden – de allereerste van de 1800 overwinningen van het Panhard mechaniek!

In 1949 racet D.B op Le Mans met Citroën-motoren na tien jaar van onderbreking,

De directie van Quai de Javel heeft dan nog niet zijn veto uitgesproken over dat gebruik. Bij de kleine auto´s is het niet druk, qua deelname: 1 Renault 4 (met motor achterin, 750 cc en 18 pk) en 2 Aero Minor (klein Tsjechisch 750 cc tweetakt autootje, maar dat zal het volgende jaar beter worden).

1950 4 deurswagens en racewagentjes

In 1950 loopt qua inhoud het aanbod van auto´s bij de 24 uur van Le Mans van de vierenhalf liter Talbots naar microben zoals de 4cv Renault (met toen nog 760cc). Na sportief succes bracht Renault de auto terug naar 747 cc om goed te kunnen scoren in de 500-750 cc klasse en wonnen ze die klasse in de ruige endurance wedstrijden als Targa Florio en Mille Miglia. Verder deden ook ukkies mee als de Simca 5 (de Franse vertaling van Fiat Topolino), een strikt tweezittertje met 670 cc. Wat die te zoeken had, behalve publiciteit voor het uitrijden, weet ik niet. Maar misschien had iemand zijn lenzen verloren, en die zie je makkelijk net die snelheid. Cadillac en Bentley deden ook mee, verkleed als Goliath. En onder de Davidjes verder vier vierdeurs Dyna´s, 2 Monopoles en 2 D.B´s.

De Monopole-Panhards bereden door Montremy en Hemard wint de Indice de Performance, gevolgd door de D.B van Bonnet en Bayol. Verder rijden drie Dyna´s de race uit, waaronder die van Gaillard en Chancel. De sportieve naam van Panhard staat op de kaart!

Een maand later winnen Beaulieu en Arnaud dezelfde prestatieprijs in de 12 uren van Parijs. Een paar weken later wint de altijd kalme, onverschrokken Belgische journalist/rijder Paul Frère met zijn 4deurs Dyna de Grote Prijs voor standaardwagens in Francorchamps. Het was voor hem bijna een rijtest, als journalist. Overigens, in 1960 zien we die man Le Mans winnen in een …….Ferrari. En aan het eind van het seizoen zien we op het circuit van Montlhéry een D.B en een Monopole nog een serie

records bijeen rijden, (die we ook al eens aan u gerapporteerd hebben in Citroscopie nr. 34)

In 1951 worden de doorbijters van ons merk (zij die er gek van zijn) steeds groter in aantal: races in Agadir, Nice, Silverstone, de 24 uur Bol d´Or, de Tourist Trophy, Cadours en natuurlijk weer de 24 uur van Le Mans. Een D.B met Bonnet en Bayol in de klasse van 851 cc eindigt als 21e en Montremy en Hemard winnen met hun 610 cc Monopole-Panhard weer de prestatieprijs. En onder finishers bevinden zich ook nog een Calista (met Panhard-techniek) en een DB.

D.B manifesteert zich

In 1952 gaat het Panhard mechaniek verder met het opvreten van de circuits. Bij de stand van de 24 uur van Le Mans staan er twee D.B¨s, waarvan één weer bestuurd door René Bonnet, de moedige constructeur. Ze eindigen dit keer niet, maar het geluk glimlacht wel naar de Monopole met 612 cc bestuurd door Jean Hemard en Eugène Dussous die de prestatieprijs weer naar huis nemen.

En op de finishlijn zien we ook een Dyna 850, bereden

De D.B 500 racers waren niet opgewassen tegen de Engelse lichtgewichten

door Charles Plantiveaux en Robert Chancel die als twaalfde eindigen en een Dyna 611 cc bereden door Raymond Gaillard en Pierre Chancel (16e). Pierre Chancel en Robert Chancel blijven het Panhard merk lang trouw. René Bonnet, nu uitgevallen op Le Mans, ontdekt echter de USA. In de 12 uur van Sebring rijdt-ie met de Amerikaan Robert Cook de prestatieprijs bij elkaar voor een stomverbaasd Amerikaans publiek dat versteld staat dat zo´n klein Europees wagentje zo lang zo hard kan rijden. En in juli op het circuit van Reims rijdt een andere D.B, bereden door Georges Tours, naar de klasse-overwinning van 750 cc in twee uur en 17 minuten met een gemiddelde van 119,209 km/u.

In 1953 en de jaren erop zien we pakweg hetzelfde programma en de zelfde resultaten. René Bonnet gaat weer naar Sebring ondanks dat hij berekend heeft hij dat voor de Indice de Performance nu 99,70 km/u moet rijden i.p.v. de 99 die hij het jaar ervoor reed. Sebring is een harde strijd dat jaar, één auto wordt gediskwalificeerd, de D.B coupé, ontworpen door Frua, komt na een botsing ion de strobalen terecht (en blijft daar) maar het wagentje van René Bonnet zijn co-équipier Wade Morehouse uit New York wint de Indice wéér, net voor een Aston Martin, met 1196 km in 12 uur en een 11e plaats in het algemeen.

Panhard en DB tegenover elkaar!

Bij de 24 uur van Le Mans is de D.B niet meer alleen. Op de vertreklijn staan D.B´s met 745 en 851 cc. Maar ze moeten rekening houden met de zeer gestroomlijnde Panhard racewagens, ontworpen door Ir. Riffard, een specialist in aerodynamica, die voor de oorlog de Caudron-Renault vliegtuigen ontwierp. Hoewel de platte, gestroomlijnde wagen van Riffard, bestuurd door de Chancel broers 8 kilometer minder aflegt dan de D.B van René Bonnet en André Moynet, krijgen ze toch de Indice de Performance met hun kleinere 611 cc. De D.B wint de categorie 501-750 cc.

En, zoals altijd, is er na Le Mans, een maand later 12 uur van Reims. Voor, zoals men nu vaak zegt, als revanche voor Le Mans voor hen die daar uitvielen. De race duurt van 12 uur ´s nachts tot 12 uur midden op de dag. De broers Chancel starten nu met een auto met 750 cc en winnen hun klasse ruimschoots met een gemiddelde van 134,425 km/u! Panhard schittert ook in de GP van Caen.

24 uur achter het stuur! Racer 500 wint de Bol d' Or op Montlhéry.

Als je alle successen in rally's en races bij elkaar optelt harkt onze flat-twin dat jaar 184 overwinningen bij elkaar.

Al 500 overwinningen in rallyes en races

1954 In ´54 loopt het aantal overwinningen sinds 1949, op naar 500. Op Le Mans zijn ze er weer, de D.Bs, Panhards en Monopoles aan de start. Er zijn zelfs twee D.B´s met een Renault;t motor. Natuurlijk doen de Chancel broers weer mee met een Panhard-Monopole van 612 cc, maar ze krijgen pech in het 15e uur. Maar voor D.B lacht het lot: Bonnet en Bayol winnen weer de Indice in de categorie 750cc. Onder de talloze overwinningen dat jaar, nu ook de Tourist Trophy.

Aan de wieg van de eerste formule Monotype.

In 1954 vindt de Panhard motor een nieuw maatje: de motor in de formule Monotype, in het leven geroepen om meer mensen te laten racen in een klasse van exact

gelijkwaardige auto´s. Een één-merks race, zoals later de Simca´s en Renault Gordini, de Formule France en de Formule Bleue om maar wat te noemen. Debutanten doen er aan mee, en voor wat meer sjeu nodigt men beroemdheden uit zoals Alfonso de Portago of Harry Schell of Hermano da Silva Ramos. Toch nog even een grappig voorvalletje vermelden. De anekdote komt van een goede vriend die ik wel vertrouw. Op Montlhéry werkte toen een bekwame sleutelaar die zijn kennis en kunde graag uitleende aan rijders die geen mecanicien konden betalen. Hij zei dan altijd dat hij monteur van de grote Fangio was geweest. Waarschijnlijk had hij wel eens een gevallen sleutel op geraapt…….

Bij de circuit tests in de ochtend komt de Portago de stand in met een kapotte motor, en gaat maar naar het restaurant A la Potinière, het resto van het circuit. Voor het vertrek trekt zijn mécano Portago echter achter zijn tafel vandaan: komen, man, hij loopt weer! Portago springt in zijn bolide en rijdt blij verrukt zijn race. Minder verrukt is de eigenaar van de Dyna die bij het starten maar niets hoort. Hij opent de motorkap en ziet…. Dat zijn motor is verdwenen! Tja… niemand had in die tijd een slot op zijn motorkap.

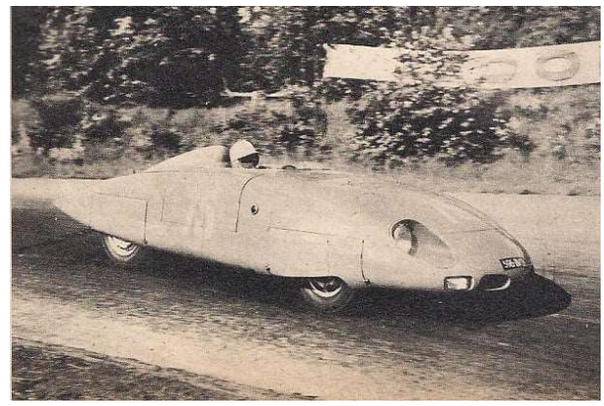
De races met Monomil worden maar 4 jaar lang georganiseerd (met zelfs een wedstrijd in Senegal, dan een kolonie), maar dankzij die races komen talenten als Claude Storez, Jo Schlesser en Gérard de Laureau bovendrijven. De laatste wordt zelfs nog één der beste fabrieksrijders van D.B.

Formule Junior

De Formule Junior was een internationaal initiatief, om een éénzits racewagen met een bescheiden budget te kunnen racen. Met motoren tot 1100 cc uit serie-auto´s. Italiaanse auto´s profiteerden er volop van (Stanguellini zette een kop met twee bovenliggende nokkenassen op het bekende Fiat 1100 blok). De Engelsen komen (Lola zette DKW motoren, ernstig gekieteld, in hun auto´s). En met slechts 850 cc konden de DB´s niet goed meekomen. Maar is het belangrijkste niet de Olympische gedachte dat meedoen meer telt dan winnen?

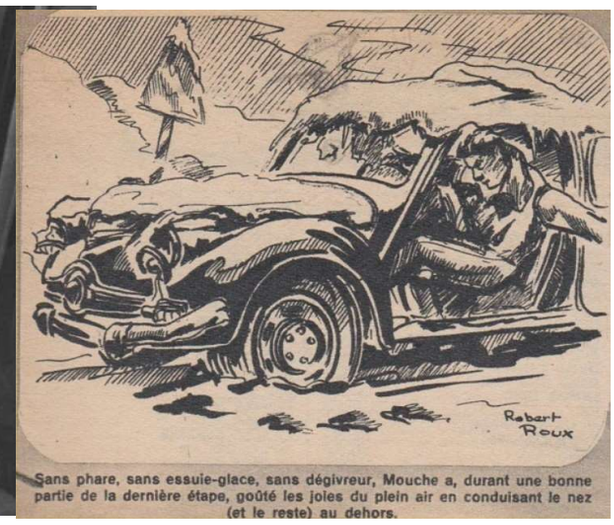
Benoit Pérot vert. Boyo Teulings dank Cees Visser voor het typen!

Dit was deel 1. Als iemand beschikt over deel 2 (wellicht in Citroscopie no 74), dan kunnen we het verhaal completeren! – JM



Raymond Stempert en Lucien Bonnet winnen de 24 uur au Bol d'Or 1955

Rallye-tip voor de X-rijders: in de Monte Carlo 1952 eindigden 3 Panhards Dyna X op de eerste drie plaatsen in hun klasse! De preparatie was top, zoals blijkt uit de binnenzijde van het portier van Marchand – Deschamps, die derde werden! Andere tip: rij niet tegen een plataan, zoals Mouche. Er lag extreem veel sneeuw, en na de aanrijding nabij Valance moest hij verder zonder ruitenwissers, verwarming en portier! Hij reed de rit wel uit: 12^{e} in klasse. (Uit de leuke website Panhard Racing Team van Charly Rampal).



Sans phare, sans essuie-glace, sans dégivreur, Mouche a, durant une bonne partie de la dernière étape, goûté les joies du plein air en conduisant le nez (et le reste) au dehors.

Hallo Panhard vrienden!

Een Belgisch familiealbum van Hans Lansuser met mooie plaatjes uit de jaren zestig! Bedankt Hans!

“Ik heb jullie reeds verteld dat mijn grootouders in de jaren ’60 met een Panhard PL17 rondreden. Hun allerbeste vrienden Cyriel en Maria, die reden toen in een Trabant overal mee, samen hebben ze duizenden kilometers afgelegd, dat was trouwens hun allereerste auto.

Op foto 1 zie je pepe & meme Panhard tijdens één van hun duizenden uitstappen op zondag en daarachter zie je Maria leunend tegen hun Trabant.

Op foto 2 zie je mijn mama poseren bij de Trabant van Cyriel en Marie. Leuke foto’s he?

Op foto 3 zie je vlnr: Cyriel, Pepe & Meme Panhard met hun dochter Sabrina, mijn mama met mijn broer Otto op haar arm, mijn vader Achille en daarvoor Maria. En achter de Panhard staat de Trabant 600.

Hieronder een advertentie van 1964 over de Trabi. Met 4 personen op het dak van de nieuwe Trabant 600!!!

Vele groetjes aan iedereen vanwege Hans.

DE PATURI

Een wel zeer kortstondig Nederlands Panhard-avontuur! Deze leuke annonce dook op in Facebook. Zoals U wellicht al weet is zouden van dit ontwerp van Riffard 2 exemplaren door Paturi zijn gebouwd, waarna de auto’s spoorloos zijn verdwenen!

BEDEVAART NAAR NOVARA (IT)

*Door uw star-reporter **ANDRÉ ROS!***

Volgens Wikipedia is een bedevaart een reis naar een oord dat een bijzondere betekenis heeft binnen een religie. Nu zou ik onze Panhard-hobby geen religie willen noemen, maar er zijn wél plaatsen die zich goed lenen voor een soort-van-Panhard-bedevaart. De Panhard-verzameling van Mathieu Cognet in Sandaucourt is zo'n plek, of de garage van Bernard Coural in Dourdan… Er zijn er vast nog meer.

Met het door de Italiaanse club georganiseerde RIPL in mei 2016 werd de Noord-Italiaanse stad Novara ook een bijzondere plek. Vanaf de Citromobile dat jaar vertrok de 'Expeditie Hannibal' waarmee uiteindelijk negen Nederlandse en zes Duitse 'équipes' over de Zwitserse Simplon-pas trokken richting Novara. Daar beleefden we een geweldig evenement met >100 Panhards uit heel Europa in een decor van prachtige stadjes, pleintjes, klassieke tuinen en uitstekend eten!
De Italiaanse club wordt gedragen door de familie Sassi uit Novara —Giuseppe en Claudio, vader en zoon— en zij waren twee jaar bezig geweest met de organisatie inclusief het verkrijgen van speciale vergunningen om onze Panhards op centrale 'Piazze' in mooie Italiaanse stadjes te mogen parkeren. Iedereen was het erover eens: dit was één van de allermooiste en leukste RIPL's in de meer dan 20 jaar dat het evenement georganiseerd wordt.

Alhoewel veel leden van onze club Giuseppe en zéker Claudio regelmatig treffen op de Rétromobile in Parijs of AutoExpo in Lyon, is er eigenlijk nooit echt tijd om ervaringen uit te wisselen laat staan dat de gelegenheid zich voordoet om in elkaars 'schuurtjes' kijken. Toen ondergetekende de zomer-vakantie voor dit jaar plande in Noord-Italië, hebben we onze komst al vroeg aangekondigd bij de familie Sassi; we waren van harte welkom om een dagje te komen naar het Panhard-Mekka van Italië: Novara!

Een eigenlijk niet-bestaande CD
De ontvangst en het weerzien was allerhartelijkst. Aan de rand van Novara heeft vader Giuseppe ooit een grote, wat oudere loods kunnen kopen van een formaat waar we in Nederland alleen maar van kunnen dromen. Claudio gebruikt de loods om te werken sinds COVID ook in Italië toesloeg en thuiswerken de norm maakte.
Als eerste valt de prachtige CD op. Deze CD heeft 'een verhaal' want het is eigenlijk een niet-bestaande auto. Claudio en Giuseppe hebben in 2008 de carrosserie en het chassis van deze CD gevonden in een loods in Italië en het bleek een van de carrosserieën te zijn die in Italië voor Panhard gemaakt zijn door ALPA, een scheepswerf voor zeilboten in Offanengo tussen Milaan en Cremona. Deutsch en Panhard onderkende destijds de productie-en kwaliteitsproblemen met de eerste serie CD-carrosserieën bij Chappe en dachten die op te kunnen lossen door in zee te gaan met het Italiaanse ALPA met hun ervaring met het bouwen van polyester zeiljachten. De samenwerking is uiteindelijk niet van de grond gekomen; de Italianen konden technisch meer dan Panhard en Deutsch leverden aan tekeningen en mallen. De carrosserie en het chassis die de Sassi's in 2008 ontdekten, zijn destijds door nooit afgebouwd tot een complete auto. Dat gebeurt pas zo'n 50 jaar later in Novara. Maar waar vind je de ontbrekende onderdelen van een auto die al superzeldzaam is als je alleen een carrosserie en een chassis hebt?
Claudio heeft uiteindelijk alle ontbrekende onderdelen van de CD —eigenlijk alles behalve de carrosserie en chassis— moeten kopen of zelf moeten maken; veelal met

hulp van andere CD-bezitters waaronder onze Pierre Peters die zijn CD in dezelfde periode onder handen nam. Voorbeeld van inventiviteit van Claudio: de stoelen zijn gemaakt van frames van de Fiat 124 cabriolet die vervolgens door een kundige stoffeerder bekleed zijn

Guiseppe en de Dyna X

zoals het hoort in een CD. Het resultaat is verbluffende mooi en je moet heel goed kijken om een paar kleine verschillen met de latere CD-productie te zien. Uiteindelijk heeft het hele CD-project 12 jaar geduurd!

Een nét gerestaureerde X86, een 24ct en 2 x PL17

We kijken verder in de ruime loods. We zien een grijze X86 die echt nét klaar is. Een project van vijf jaar volgens Claudio. Een werkelijk prachtig interieur en aan de buitenkant glimt alles. Alleen een paar kleine details moeten nog worden afgewerkt. Claudio is blij met de nieuwe Michelin 400-banden die hij voor de X op de kop wist te tikken. De 24ct wordt ook even onder de hoes uitgehaald: het blijkt de gezinsauto van de familie Sassi te zijn geweest in de jaren 70 en de auto waarin Claudio heeft leren rijden. Later op de dag gaan we met Claudio en Giuseppe naar een grote garagebox onder een flatgebouw in de buurt. Daar staan de twee PL17's waarmee het Panhard-avontuur voor de familie Sassi is begonnen in de jaren 60. Eén van de PL17's was van Giuseppe's vader Dino en is al sinds 1963 in de familie! Stamvader Dino Sassi komt later in dit stuk nog aan bod want ook dat was een inventieve en ondernemende man;

Giuseppe en Claudio hebben het niet van een vreemde zullen we maar zeggen…

Ik loop verder rond in de immense ruimte. Alles is even netjes en geordend. Ik ben jaloers en dat komt waarschijnlijk doordat ikzelf te weinig ruimte heb, slecht ben in ordenen en daarom dingen soms niet kan vinden. Het toppunt is de prachtige werkruimte met twee werkbanken, keurig geordend gereedschap met zelfs een 'molentje' met verschillende sleuteltypes om zélf autosleutels te kunnen maken. Er is nog een aparte ruimte met veel kastjes en vakjes met elektronische componenten (vader Giuseppe heeft zijn werkende leven als elektromonteur voor industriële toepassingen doorgebracht). Terloops meldt Giuseppe dat hij zo'n 300 oude radio's (van die mooie houten…) heeft waarvan vele door hem reeds gerestaureerd. Een andere specialiteit van Giuseppe zijn uitlaten: hij heeft van tekening vijf achteruitlaatdempers gebouwd voor de CD waarvan en drie op Nederlandse CD's gemonteerd zijn. Tja, sommige mensen kunnen alles…

FB Mondial

Na de Panhards en de werkruimte te hebben gezien en besproken, gaan we naar een andere passie van Claudio: het Italiaanse motormerk FB Mondial. Mondial was uitermate succesvol in de jaren 50 in de 50cc, 125cc en 250cc klassen en wist in een aantal keren wereldkampioen

In opa's schuur

te worden. Helaas is het merk midden jaren 60 ter ziele gegaan, maar ze hebben prachtige machines gemaakt. Ik vraag Claudio hoeveel hij er heeft en hij antwoordt: hier en op een paar andere plekken in Novara: in totaal 22! Overigens is hij pas zeven jaar geleden begonnen met het verzamelen van Mondial en ik zag in de grote ruimte in Novara al 5, 6 motorfietsen die prachtig gerestaureerd waren. Let wel: deze man —Claudio dus— werkt gewoon overdag, speelt en wint internationale tafeltennis-toernooien voor veteranen, schrijft boeken over Panhard en Italiaanse folkmuziek, produceert een band (muziek) en ziet dan ook nog kans om een Panhard CD, X86 en zo'n 6,7 FB Mondial motoren te restaureren. Ik doe het 'm niet na!

De oude werkplaats en tractor van Dino Sassi

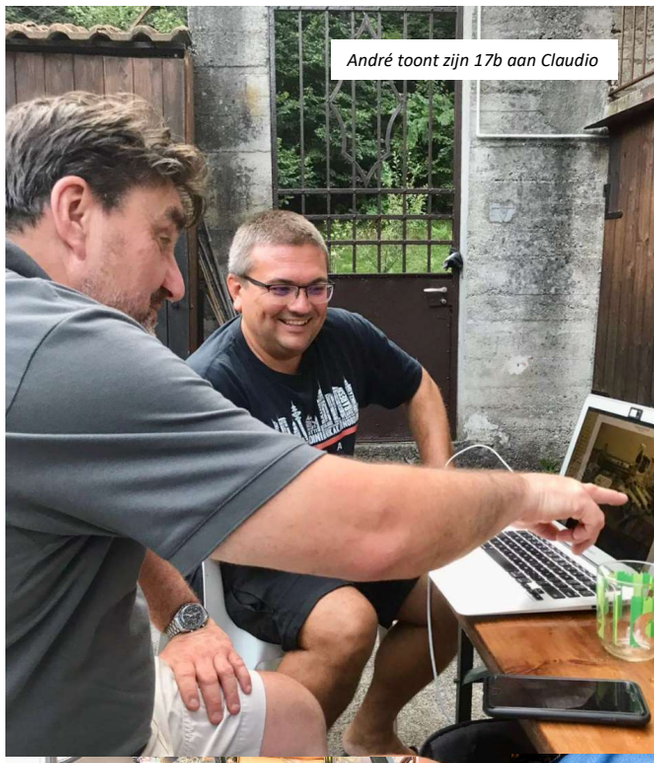
Nadat Elly en ik ons een paar uur hebben vergapen aan de Panhards, de FB Mondials, de buizenradios en nog veel meer, is het tijd om wat te gaan eten: aperativo! Dat vindt plaats op een andere locatie, namelijk een oude smederij/werkplaats midden tussen de uitgestrekte rijstvelden (muggen!) waar Novara en het naburige Vercelli om bekend staan. Moeder Fiorella voegt zich bij ons en leidt ons rond over de moestuin met een prachtige vijgenboom. Dit blijkt de werk- en woonplaats te zijn van waaruit Dino Sassi — de stamvader van de familie en opa van Claudio — na de oorlog is begonnen met een constructiebedrijf. Omdat er in het Italië van na de oorlog grote behoefte was aan landbouwmechanisatie, legde hij zich onder andere toe op het produceren van een kleine

De Sassi tractor

Wat een mooi magazijn!

tractor met Ford-motor. Het was geen commercieel succes maar Dino bouwde toch nog zo'n 20 van die tractoren. De familie heeft uiteindelijk zo'n tractor kunnen vinden en dit lijkt het volgende restauratieproject te worden. Er liggen nog aardig wat onderdelen van die tactoren in de oude

De speciale CD uitlaat



André toont zijn 17b aan Claudio

werkplaats en als de familie Sassi een halve Panhard CD kan namaken, dan moet het met de ontbrekende onderdelen voor de Sassi-tractor uit 1948 ook wel lukken.

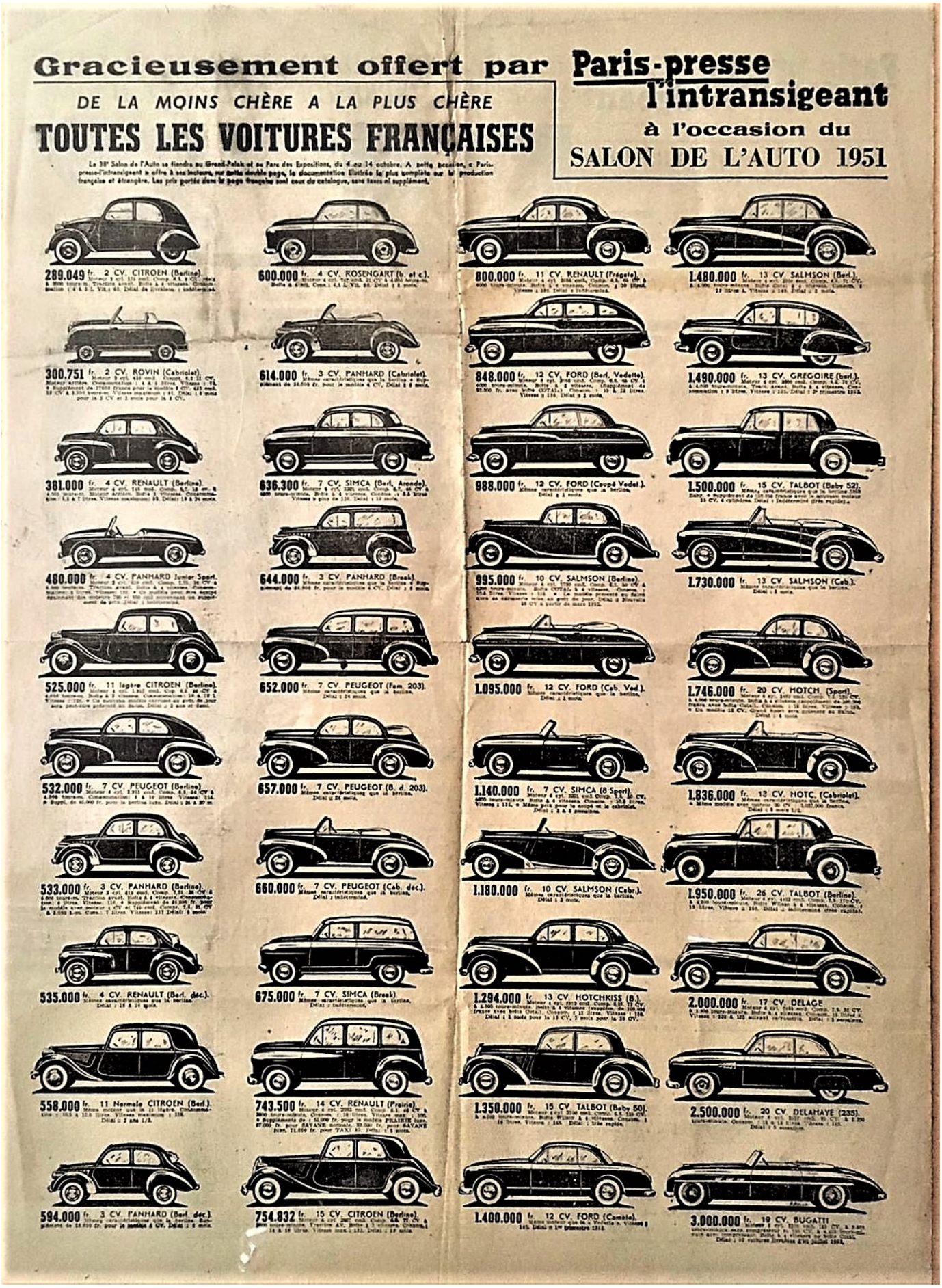
Zoals altijd in Italië wordt de dag afgesloten met een goed diner met antipasti, een primo, seconde en een dolce, in die volgorde. De zus en zwager van Claudio en hun dochtertje voegen zich bij ons in het restaurant van een Claudio's vriend Ernesto en na een zeer copieuze maaltijd keren Elly en ik' s-avonds laat terug naar onze camping nabij Acqui Terme. We kijken terug op een ontzettend leuke en hartelijk ontmoeting met Panhard-vrienden in Italië. Vrienden die we moeten koesteren, en dat doen we dan ook. We kunnen niet wacht tot de Sassi's een keer naar Nederland komen om hier in ónze schuurtjes te komen kijken.

André Ros

Fiat 124 cabrio stoelen in een CD!

Oude radio's....

Lambretta...



Gracieusement offert par Paris-presse l'intransigeant à l'occasion du SALON DE L'AUTO 1951

DE LA MOINS CHÈRE A LA PLUS CHÈRE

TOUTES LES VOITURES FRANÇAISES

Le 38e Salon de l'Auto se tiendra au Grand-Palais et au Parc des Expositions, du 4 au 14 octobre. A cette occasion, « Paris-presse-l'intransigeant » offre à ses lecteurs, sur cette double page, la documentation illustrée la plus complète sur la production française et étrangère. Les prix portés dans le page française sont ceux du catalogue, sans taxes et supplément.

289.049 fr. 2 CV. CITROEN (Berline).

600.000 fr. 4 CV. ROSENGART (b. et c.).

800.000 fr. 11 CV. RENAULT (Frégate).

1.480.000 fr. 13 CV. SALMSON (Berl.).

300.751 fr. 2 CV. ROVIN (Cabriolet).

614.000 fr. 3 CV. PANHARD (Cabriolet).

848.000 fr. 12 CV. FORD (Berl. Vedette).

1.490.000 fr. 13 CV. GREGOIRE (berl.).

381.000 fr. 4 CV. RENAULT (Berline).

636.300 fr. 7 CV. SIMCA (Berl. Aronde).

988.000 fr. 12 CV. FORD (Coupé Vedet.).

1.500.000 fr. 15 CV. TALBOT (Baby 52).

480.000 fr. 4 CV. PANHARD Junior Sport.

644.000 fr. 3 CV. PANHARD (Break).

995.000 fr. 10 CV. SALMSON (Berline).

1.730.000 fr. 13 CV. SALMSON (Cab.).

525.000 fr. 11 légère CITROEN (Berline).

652.000 fr. 7 CV. PEUGEOT (Fam. 203).

1.095.000 fr. 12 CV. FORD (Cab. Ved.).

1.746.000 fr. 20 CV. HOTCH. (Sport).

532.000 fr. 7 CV. PEUGEOT (Berline).

657.000 fr. 7 CV. PEUGEOT (B. d. 203).

1.140.000 fr. 7 CV. SIMCA (B. Sport).

1.836.000 fr. 12 CV. HOTC. (Cabriolet).

533.000 fr. 3 CV. PANHARD (Berline).

660.000 fr. 7 CV. PEUGEOT (Cab. déc.).

1.180.000 fr. 10 CV. SALMSON (Cabr.).

1.950.000 fr. 26 CV. TALBOT (Berline).

535.000 fr. 4 CV. RENAULT (Berl. déc.).

675.000 fr. 7 CV. SIMCA (Break).

1.294.000 fr. 13 CV. HOTCHKISS (B.).

2.000.000 fr. 17 CV. DELAGE

558.000 fr. 11 Normale CITROEN (Berl.).

743.500 fr. 14 CV. RENAULT (Prairie).

1.350.000 fr. 15 CV. TALBOT (Baby 50).

2.500.000 fr. 20 CV. DELAHAYE (235).

594.000 fr. 3 CV. PANHARD (Berl. déc.).

754.832 fr. 15 CV. CITROEN (Berline).

1.400.000 fr. 12 CV. FORD (Comète).

3.000.000 fr. 19 CV. BUGATTI

Een fascinerend overzicht van **alle Franse automobielen van 1951**, van goedkoop naar duur!

DE BROEDERSCHAP

Soms besteden de grote Britse mainstream-klassiekerbladen aandacht aan zaken die ook voor ons interessant zijn! En niet alleen Panhard; Classic & Sportscar's Jon Pressnell wijdde in haar meinummer van 2021 maar liefst 6 pagina's aan die kleine voetnoot in de Franse automobielhistorie, namelijk Chappe Frères & Gasselin. Weer zo'n heerlijk inkijkje in de jaren zestig, door een spil in het wereldje van de hele kleine Franse autobouwers. Met een sappige onthulling: niet Jean Rédélé ontwierp de Alpine A 106, maar Jean Gasselin!

Jean Gasselin haalt herinneringen op aan dagelijkse leven van het familiebedrijf dat niet alleen de Franse CG's sportwagens maakte, maar nog veel meer!

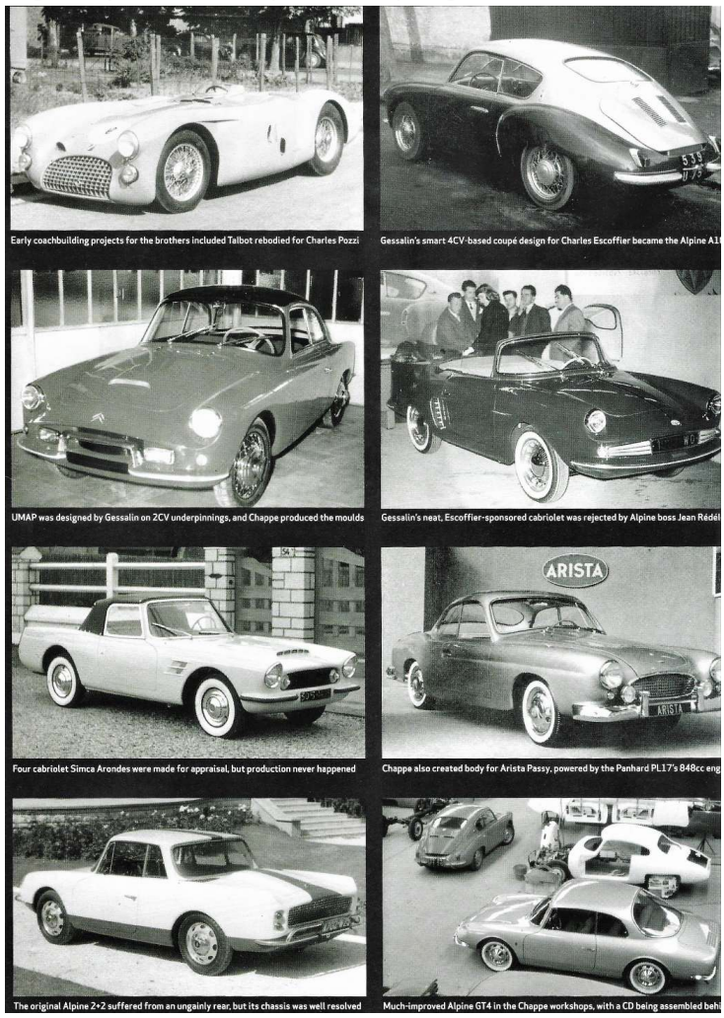
Wie überhaupt de naam Chappe al kent als het familiebedrijf achter CG, die weet waarschijnlijk niet welke sleutelrol het bedrijf speelde bij de totstandkoming van vele andere kleine autoproducties. Sterker nog, Chappe Frères & Gasselin, zoals het voluit heet, was een echte vernieuwer wat betreft de rendabele productie van glasfiber carrosserieën in Frankrijk. Begonnen in 1939 als wagen- en karrenmaker in St Maur des Fossés, ten zuidoosten van Parijs, runt Jean Chappe met succes een werkplaats voor koetsen voor vracht- en bestelwagens, veelal voor Delahaye. Na zijn dood in 1945 wordt het bedrijf geleid door zijn 3 zoons en zijn schoonzoon. Louis Chappe werkt met aluminium en ook bekleding. Broer Abel's kracht ligt in de techniek en lakken, en in het begin ook hout. Broer Albert doet veel koetswerken maar wordt de manager van het bedrijf. Nummer vier is Amedée Gessalin, die met Jean Chappe's dochter is getrouwd. In 1947 komt hun zoon Jean Gasselin (geboren 1933) als leerling in de firma, hij wordt later technisch directeur. Meteen na de oorlog worden onder meer oude personenwagens tot bedrijfswagens verbouwd. Begin 1950 komen meer een bijzondere opdrachten, zoals de koets voor de Pons-Rédélé Renault racer voor de '53 Le Mans, samen met een Talbot voor Charles Pozzi, en de Renault 4CV Bosvin-Michel Spéciale met middenmotor.

Maar het kleine familiebedrijf heeft het moeilijk. "Er was vrijwel alleen reparatiewerk voor veewagens, niet echt interessant. Na een paar Simca bestelwagens viel het droog. We maakten wel een paar "woodies", die er overigens prima uitzagen", zegt Jean Gasselin. Glasfiberversterkt plastic zou Chappe's redding betekenen. Het begint met de Stera van autojournalist Jean Bernardet (Panhard-powered!) in 1953. "Mijn ooms wisten niets van glasfiber. Als voor meer Franse bedrijfjes werd het een ontdekkingstocht. Ik keek eens rond, en zag een Amerikaanse polyester auto op een expositie van chemische producten". Hierna produceert het bedrijf neusstukken voor de D.B Monomille racers. "De hars kwam uit USA en was vreselijk duur. We hadden geen idee hoeveel harder erbij moest. We zagen de resultaten iedere zondag, na de races van zaterdag! Bij een aanrijding spatten de neuzen zo'n beetje uit elkaar, als glas! Uiteindelijk voegden we een flexibele hars toe, onze eigen mix, want er was niks in die tijd". De broers ontdekken dat de lagen te snel loslaten door de dichte weefsels, waardoor de hars niet kan penetreren. "We ontwikkelden een opener weefsel, dat lang bekend stond als het Chappe-kleedje"! Rond die tijd start D.B de productie van de HBR5 coupé, met een koets gemaakt door een afdeling van koets- en radiatorspecialist Chausson. Iedereen leert gaandeweg, en de Chappes delen collegiaal hun nieuwe ontdekkingen. "We wisselden ervaringen uit, onze deur stond open. Chausson stuurde wat ingenieurs om te zien hoe we de Monomille-neuzen maakten".

De eerste complete glasfiber auto van het bedrijf was wat de Alpine A106 zou worden. Vaak gepresenteerd als een idee van Alpine-oprichter Jean Rédélé, is die feitelijk bedacht en gemaakt door Jean Gasselin, op eigen initiatief. Hij wordt afgebouwd niet door Rédélé, maar door zijn schoonvader Charles Escoffier, die een Renault garage heeft in Parijs. "Bij Renault noemde ze het "Escoffier's auto". Maar niet voor lang; Rédélé overtuigt zijn schoonvader dat hij de auto moet overnemen. "Ik heb nooit begrepen waarom hij de A 106 claimde als zijn eigen ontwerp. Hij vond hem lelijk, zei hij. Maar dat belette hem niet met de eer te gaan strijken. Waarom, als ie lelijk is? Het is geen onaardig autootje, al is ie wat dumpy."

Het project A106 was gestart toen Gessalins ooms suggereerden dat hij eens een eigen ontwerp moest maken, als leerling-project. "Vòòr ik in dienst ging, had ik het ontwerp klaar en was er een houten mal gemaakt , op

een R4 platform. Toen ik maart 1955 terugkwam was het een rijdende auto van staal! Omdat Charles Escoffier hem zo interessant vond, moest hij in productie. Glasfiber bleek het antwoord. Ik was gefrustreerd omdat ik niet bij de afbouw betrokken was. Maar toen zei Escoffier dat hij ze zou kopen, als we er 25 konden produceren, ongelooflijk toen. Dat hielp ons echt op weg."



Early coachbuilding projects for the brothers included Talbot rebodied for Charles Pozzi

Gessalin's smart 4CV-based coupé design for Charles Escoffier became the Alpine A11

UMAP was designed by Gessalin on 2CV underpinnings, and Chappe produced the moulds

Gessalin's neat, Escoffier-sponsored cabriolet was rejected by Alpine boss Jean Rédél

Four cabriolet Simca Arondes were made for appraisal, but production never happened

Chappe also created body for Arista Passy, powered by the Panhard PL17's 848cc eng

The original Alpine 2+2 suffered from an ungainly rear, but its chassis was well resolved

Much-improved Alpine GT4 in the Chappe workshops, with a CD being assembled behi

Chappe leverde de gespoten en afgewerkte bodies, die werden bevestigd op 4CV platforms van Renault met de wielkasten en andere bruikbare onderdelen. "Onze metaalbewerker knipte of boog overtollig metaal weg, vrij eenvoudig. Dan werd de koets erop gezet en kon hij naar buiten, alleen nog zonder motor en bak."

In 1956 ontwierp Gasselin een cabriolet voor Escoffier die dat jaar op de Parijse salon stond, maar niet in productie ging. "De banden tussen Rédélé en Escoffier waren erg nauw, denk ik. Escoffier liet de auto maken omdat Rédélé een cabriolet wilde voor Italië. Ik ontwierp het cabriootje in 14 dagen, toen ik verlof had. Een beetje veramerikaanst, met kleine vinnen, maar dat wilde Escoffier." De A106 was een tijdje Chappe's belangrijkste activiteit." De firma heeft nu de reputatie als hèt adres voor polyester koetsen, en in 1957 worden ze benaderd door UMAP (Usine Moderne de l'Application Plasique). Die maakt oa plastic ijskastinterieurs en wil hun range verbreden met een plastic coupé op basis van de Citroën 2CV. "Ik ontwierp een model volgens de specificaties van UMAP, maar was er niet erg blij mee. Hij leek wat op een Salmson die in de was gekrompen was. Maar qua wegligging was het een verrassing! Als een speer, hij had de EPAF tuning gear." UMAP maakt de carrosserieën, Chappe alleen de mallen. Twee Chappe-broers blijven 5 of 6 maanden bij UMAP om de productie op te starten. Een belangrijker klant in die tijd is Simca, die in 1957 vraagt een cabriolet op de Aronde te maken. Pigozzi, de Simca-baas, ligt overhoop met zijn ontwerp-afdeling, die hij niet snel genoeg vindt werken. "We maakten een coupé en een cabriolet model 1 op 5, maakten een afspraak, ik met mijn oom, beide met een model onder de arm. Uiteindelijk maakten we een stalen prototype en drie cabrios van polyester. Toen kwam FIAT, mede-eigenaar van Simca, met de 1500 cabriolet, en wilde Simca niet meer. Hoewel was afgesproken dat dit er los van zou staan. Het had best iets kunnen worden…. Tegelijkertijd hielpen we de Parijse Panhard dealer Raymond Gaillard met zijn Arista Passy, op een PL17 onderstel." Chappe maakt de mallen en waarschijnlijk één of 2 bodies. "Ook maakten we de mallen voor de nieuwe 1959 D.B, de Le Mans. Dat kwam goed uit want de Alpine A106 liep op z'n eind in 1960, na 400 exemplaren."

Rédélé is inmiddels gestart met de door Michellotti ontworpen cabriolet in een nieuwe fabriek in Dieppe. De Chappe's worden naar de zijkant gedirigeerd, wat wordt versneld met de komst van de nieuwe Alpine Berlinette, ook in Dieppe. Als troost mag Chappe een nieuw A 108 2+2 model en chassis ontwerpen met Renault aandrijflijn. Het buizenchassis, bedacht door Chappe & Gasselin, wordt geadopteerd door Alpine voor alle volgende modellen, en legt het ook de grondslag voor de latere CGs. "Het chassis was niet zozeer iets nieuws, ik zag al eerder *tubular backbone frames*. Het is niet kopiëren; je zoekt inspiratie." Helaas, zo geeft hij toe, is het ontwerp van de koets met zijn lange achterkant en afgeknotte dakopbouw, niet erg geslaagd. "Ik kon het niet goed afronden. 2+2 met die wielbasis was lastig. 'T is geen meesterwerk. Maar het chassis was goed!"

Eind 1962 verschijnt de veel elegantere GT4, opnieuw door Gasselin ontworpen. "We verlengden het chassis en wijzigden het achterdeel zodat de achterzittingen lager konden. Twee keurige plaatsen achterin, terwijl bij de 2+2

alleen een kleuter achterin kon.” De GT 4 zou in kleine aantallen tot 1969 worden gebouwd. De firma is inmiddels verhuisd, in 1961, naar Brie-Comte-Robert een stukje zuidelijker. Ze raakt daar betrokken bij twee contrasterende kleine competitie-coupés, volgend op de scheiding van de twee D.B partners, Charles Deutsch en René Bonnet.

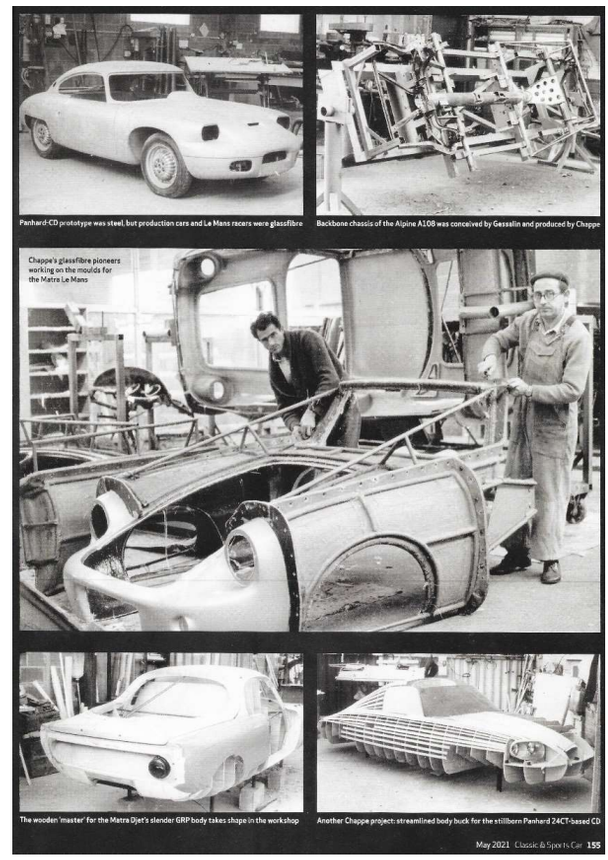
Louis Chappe, Amedée en Jean Gasselin, Bernard Boyer, Abel en Albert Chappe bij het CD-chassis

Deutsch’ Panhard CD is de eerste. Chappe bouwt het eerste prototype van staal, de vier polyester racers voor Le Mans 1962, en een aantal bodies voor de productiemodellen. Plus enkele complete auto’s. De zaken worden ingewikkeld als René Bonnet in januari ’62 Chappe opdraagt de prototypes te bouwen voor zijn nieuwe middenmotor coupé op Renault basis, wat later de Djet zou worden, en net als de CD bedoeld om dat jaar op Le Mans te rijden. De twee rivalen werden dus gelijktijdig bij Chappe ontwikkeld. “Best grappig, en het pakte goed uit!” zegt Gasselin, die de Djet onder zijn hoede krijgt. “We zorgden er wel voor dat de twee heren niet gelijk aanwezig waren. Ik kreeg een schaalmodel 1:10 en een voorruit. Ik denk van een Zagato Alfa. Dat was het belangrijkste, daarmee moest ik het maar uitzoeken. Ik kreeg een weinig exacte schets van het chassis. Ik was niet verantwoordelijk voor de vormgeving, maar ik heb de achterkant wat gewijzigd omdat ik die wel erg smal vond. In het begin stond ik er alleen voor, de metaalwerkers en de rest werkten allemaal aan de CD. Ik maakte daarom mijn eerste “master” van hout, om tijd te sparen. Anders hadden de metaalwerkers een complete stalen koets gemaakt. De Djet was een voorbeeld van een *good job quickly done*! We maakten erg veel uren, ook zondags!”

Deze avonturen waren geweldig, maar met een heel klein contract met Alpine, de CD die op zijn eind loopt en de Djet die door Matra wordt overgenomen, moet het 20 man sterke bedrijf nieuwe richtingen zoeken. In 1965 wordt het besluit genomen om de opgebouwde expertise te gebruiken om een auto te produceren onder eigen naam. Het resultaat daarvan, de CG, zou een succesvolle 7 jarige productie worden, maar dat is een ander verhaal.

Praten met Jean Gasselin maakt duidelijk dat in deze bescheiden familie een chemie ontstond die het boven zichzelf deed uitstijgen, en deed overleven in de marge van een Franse auto-industrie die nauwelijks ruimte bood aan kleine gespecialiseerde bedrijven.

“*It was a bloc – it was very special*.” De broers konden alles, echte artiesten! De toekomstige Matra-ingenieur Bernard Boyer, die bij ons was toen we de eerste CD bouwden. Hij zei later: “Als er een probleem was, dan kwamen ze met z’n alles bij elkaar om het op te lossen en bingo! Als ze het allemaal eens waren, gingen ze weer uit elkaar!” We werkten met Jean-Albert Grégoire aan zijn elektrische bestelwagen, hij schreef er later over dat hij niet snapte hoe wij konden functioneren. Voor hem leek het een onbeschrijflijke chaos, met verschillende auto’s overal verspreid over het atelier. Maar het was geen chaos, het was een zelf controlerend systeem. Er was geen animo-siteit, geen jaloezie. Als iedereen op de goede plek zit, dan werken dingen gewoon goed“. Jon Pressnell



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