PANHARD AUTOMOBIELCLUB NEDERLAND
PANHARD
KOERIER
Nº 211 Jr *54*, 01*06*2022

AU n QUE

JANVIER 1965 N°53 2F

ENFIN !
DÈS 1965
VACANCES
ÉTALÉES
SUR 4 MOIS

ESSAI

PANHARD 24 CT

5 cv 160 km/h

...et des freins à disque

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

Na zeven 'Voorzitterswoordjes' gewijd aan COVID, is het plezierig om deze Koerier in te luiden met leuker nieuws over het herstarten en inhalen van onze clubactiviteiten en plannen. Het beste bewijs dat Panhard lééft in Nederland: we hebben deze maand de grens van 170 leden bereikt! Eind april had onze penningmeester een leuke bijeenkomst en rit georganiseerd waarvoor 40 leden en aanhang naar Eemnes kwamen. De week daarna vond op vliegveld Twente het eerste grote Citroën-evenement plaats sinds COVID: Citro-Classica. Na vele jaren Citromobile in Vijfhuizen voelde het wat vreemd met alle clubs en standhouders verspreid over enkele F16-hangars maar de sfeer was goed net als het weer. Met de mooie 24ct van Joost van Noorden hadden we overigens een blikvanger van jewelste waardoor veel Citroën-liefhebbers oprechte belangstelling toonden voor ons merk. Ook de aanwezigheid van de clubauto en de mogelijkheid eens in een Panhard te rijden, werkte goed.
Nu de blauwe 'Ottevangers PL17' de definitieve clubauto wordt en blijft, staat die andere (groene) clubauto inmiddels te koop op Marktplaats. Als u nog iemand kent die geïnteresseerd is in een PL17 1963 in nette staat met veel nieuwe onderdelen en een door clubleden gereviseerde motor, maak diegene dan even attent op de advertentie.
Tevens hebben we de ALV over 2021 'ingehaald' in mei waarbij de aanwezig leden met een luid instemmend applaus het bestuur steunden om onze (sinds maart 1982!) magazijnmeester Wim Boers het zeldzame erelidmaatschap van onze club te verlenen voor 40 jaar dienstbaarheid aan de club (en Wim gaat door voor de 50 jaar!). Proficiat Wim!
Wim is overigens bij uitstek de man de onze Panhards rijdend houdt met zijn onderdelen. Want dat moesten we maar eens doen komende weken en maanden: rijden! Panhards worden namelijk niet beter van stilstaan…
André

VAN DE REDACTIE

Een extra dikke Panhard Zomerkoerier met diepgang! Naast vrolijke verslagen natuurlijk van voorjaarsrit, Wim's jubileum, vakantiebelevenissen en Jaco de Boer over de Voiture du Bled-(Dank Jaco!) vertaalden we ook de enige uitgebreide Franse roadtest van de Panhard 24CT met de M10S motor, van Alain Berthaud in l'Action Automobile (omslag) uit 1965: waar zit nu het verschil met de eerdere versies, en maakt het wat uit? Een uitvoerig artikel over de in de club inmiddels legendarische Pichon-Parat Dolomites! Wim Boers' zoektocht naar de naam Panhard bij de defensie-fabrieken. Hoe leuk is de Dyna X Cabrio? Wat zegt de ANWB als die in 1960 wordt gevraagd of het verstandig is, een Panhard PL17 te kopen? En last but not least een interview uit de jaren '90 van John Pressnell met Jean Panhard, over het leiden van een bedrijf dat het niet gemakkelijk heeft! Kortom, prima vakantie-leesvoer! En blijft u vooral kopij insturen!
In mei overleed Jacques Hubert, ook wel "de derde tovenaar van D.B", Hij ontwierp o.m. D.B racers voor Le Mans met de motor centraal/achter, volgde René Bonnet na de scheiding en tekende o.a. de Missile, de F2/F3 René Bonnet, zijn chef d'oeuvre de Djet en de Matra MS1. Misschien wijden we er nog eens een artikel aan. Zo blijft van de generatie, die het allemaal zelf heeft meegemaakt steeds minder over. Aan ons om de verhalen levend te houden!
Jaap Margry

INHOUD

Colofon	2
Van de voorzitter	2
Van de redactie	2
Inhoud	2
La voiture du Bled-Jaco de Boer	3
De Voorjaarsrit	4
Pichon Parat Dolomites	6
Wim Boers 40 jaar magazijn	11
Test 24CT M10S	12
Museum Malaga	16
Interview Jean Panhard	19
Koopadvies ANWB 1960	18
Panhard Verleden Tijd	23
Dyna X Cabriolet	25

LA VOITURE DU BLED

***Jaco de Boer** verblijdde ons met dit stukje over een intrigerend voertuig met Panhard techniek !*

George Irat, de beroemde Franse auto ontwerper, begon net na de 2e WO aan een Noord Afrikaans avontuur. De bedoeling was een “all terrain” zgn. VDB vehicle te produceren voor gebruik in de Franse Koloniën in Noord Afrika. Dat hij daarbij voor de aandrijving (op de achterwielen) koos voor de ons welbekende 2 cylinder flattwin, mag niet onvernoemd blijven,

De eerste serie was uitgerust met een 610 cc motor uit de Dyna X, de tweede serie werd voorzien van een 745 cc versie en werd geproduceerd in Casablanca door de Société Chérifienne George Irat, deze was voorzien van een zgn. *locking differential*, zodat de aandrijfkracht tegelijk op beide achterwielen terecht kwam, dit vergrootte de tractie in de zanderige omgeving van Noord Afrika aanzienlijk.

Leuk detail is nog dat het wagentje van 2 reservetanks was voorzien zodat de actieradius tot wel 1500 km kon zijn. Dat het autootje slechts op 1 as werd aangedreven mocht voor het gebruik in zanderig terrein geen probleem zijn, vermoedelijk was de wieldiameter voldoende om de benodigde frictie te bewerkstelligen.

Vanwege de concurrentie met de Jeep die bij Hotschkiss in licentie werd gemaakt en waarbij de aandrijving moeiteloos van 2 x 2 naar 4 x 4 kon worden overgeschakeld heeft het eigenzinnige wagentje niet het gewenste verkoopsucces opgeleverd. Toch zijn er enkele honderden stuks van geproduceerd en is er heden ten dage een club van die onder de naam “la voiture d’elite” zich inzet voor het behoud van dit wagentje. De naam van de club is een eerbetoon aan de constructeur George Irat die vooral in de jaren 20 en 30 grote faam had verworven als auto designer, wellicht over zijn ontwerpen wellicht een ander keer.

Jaco de Boer

PANHARD
PRÉSENTE

LA VOITURE DU BLED

Zie ook blz. 24 !

VOORJAARSRIT 2022

Van uw speciale correspondent

Maar liefst ***20 Panhards*** en ***40 Panhardisten*** zijn aanwezig op 24 april. **SIEWERT P**. heeft een leuke rit uitgezet met het *vanouds bekende* etablissement **De Witte Bergen** als begin- en eindpunt, met halverwege een *culinaire onderbreking* in **Lage Vuursche**. Maar het feest begint al meteen op de parkeerplaats! Veel rijders hebben ***hun dames*** en/of ***familie*** meegenomen! Onze **Président ANDRÉ R**. is present met de **clubauto**, de geweldig rijdende PL17 van *Henk Ottenvanger* RIP, zodat **KEES** en **ELLEN Veugen** al wat kunnen proeven van de **beloning** die hen te wachten staat als hun restauratie voltooid is! Leuk kennis te maken met de **generaties MELSE**, ook hen wacht straks een gerestaureerde PL17! Indrukwekkend om de ***Sans Soupapes*** van **PETER B.** van de spectaculaire **CX transporter** te zien glijden! Siewerts **sexy Junior** rijdt nu zoals het hoort, met bekleding van **exotisch slangenleer**! Achteloos staan de **3 snelle CD's** geparkeerd, tussen de schitterende **PLs** en **Dynas Z.** Nog meer vreemde voertuigen: **JOOST v. N.** op nota bene een ***elektrische fiets*** komt een sierstrip ophalen, die tot *hilariteit* slechts ***dubbelgevouwen*** in de fietstas past, en de zeer moderne **Alpine** van **HENK D**. (Eigenlijk de *enige moderne auto* die ik zou willen hebben, hoor ik **Peter D**. verzuchten!) (Mee eens.) Warempel maar één **24**, maar dan wel die mooie **BT** van **RIES K**. Onze sinds kort *Bekende Nederlander* **PIERRE P**. dropte de familie op **Schiphol** en is keurig op tijd voor appelgebak en zijn *onmisbare adviezen.* De lenterit stuurt de karavaan over **idyllische** wegen en dreven naar het *legendarische pannenkoekenparadijs* ***de Bosrand*** dat niet berekend is op zo'n onverwachte toeloop

zodat **HENRY O.** en uw verslaggever heerlijk op het zonnige terras plaatsnemen en genieten van een *vette pannenkoek* en een **aanhoudende rij klassiekers door de dorpsstraat**. Hier sluit ook **Co G**. aan met zijn ***Dyna X impeccable***! Forten, paleizen, landhuizen en lanen, het is een *vorstelijke omgeving*! Dank aan **bestuur** en **organisatie** voor dit **heerlijke Panhard-evenement.**

JM

JX-01-RL
Z-93-63

SPORTIEF MAATPAK

Panhard Ultra Light!

Een heel bijzondere Panhard staat de laatste tijd veel in de spotlights: de spectaculaire ***Pichon-Parat Dolomites*** van ***Nico Aaldering,*** niet alleen omdat die al zo lang bij ***Pierre Peters*** op het erf staat, maar ook door de verschijning in ***Werners Garage*** op de televisie! ***Auto Retro*** is een Frans klassiekerstijdschrift. In het januarinummer (no 404) van ***2016*** testten ze het autootje. Toen al was duidelijk dat het nog niet zo simpel zou zijn om hier een soepel rijdend racemonstertje van te maken! Hierbij onze vertaling.

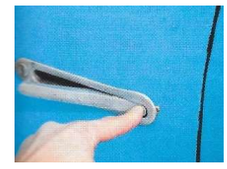
Deutsch en Bonnet zijn veruit de bekendste, maar ook andere kunstenaars wisten het uitstekende mechaniek van Panhard sportief aan te kleden. In hun werkplaats gevestigd in Sens slaagden de carrosseriebouwers Pichon en Parat erin een kleine serie sportwagens te bouwen, de Dolomites waarvan we hier één van de weinigen die nog zijn overgebleven presenteren.

Ach, wat een gezellige ambiance in de Action, een bar op enkele passen van de Arc de Triomphe. Als onderdeel van de burelen van het blad ¨l´Action Automobile et

Touristique¨ gelegen aan de Avenue d´Iéna, is het in het begin van de jaren 50 de typisch ontmoetingsplaats bij uitstek in Parijs van liefhebbers van sportauto´s.
Bij de bar waar Monique, de vriendin van de Amerikaanse coureur Harry Schell, de cocktails schudde, kon men dikwijls Stirling Moss of Jean Behra tegen het lijf lopen of de oude monteur van Bugatti die de laatste mop kwam vertellen, of Amédé Gordini tijdens een potje klaverjassen. Ook enkele jonge rally rijders kwamen er graag. Onder hen Bernard Pichon die met zijn spontane allure de meiden het hoofd op hol kon brengen. Toch was hij daar niet om de playboy uit te hangen, maar meer om te netwerken met rijke sportievelingen in een poging om hun de auto´s te verkopen die hij ontwierp en zijn jeugdvriend André Parat in elkaar zette in zijn carrosseriebedrijf in Sens.
Een carrosseriebedrijf? Laten we zeggen een oude boerenschuur waar sinds 1947 oude Amerikanen worden omgebouwd tot stationwagens of ambulances. Met de

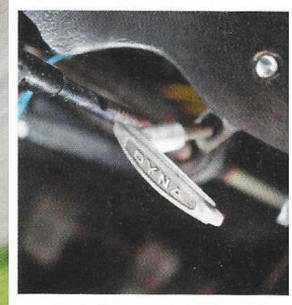
komst van de Ford Vedette kregen zij de gelegenheid om hun talenten te showen. De ronde vormen van de Ford waren maar lelijk vonden de vrienden, die er een drie keer groter model van maakten, nog lelijker! De station-wagon die zij van de Vedette maakten oogstte zoveel succes onder herenboeren en ziekenvervoerders dat ze besloten een stand te huren op de 38e Salon d¨Auto. Een kleine stand, zeker, maar opvallend genoeg om de publieke aandacht te trekken voor hun break-versie van de Vedette en een kleine coupé van de Renault 4. Terwijl

André Parat met zijn medewerkers het plaatwerk klopt, rijdt Bernard Pichon mee in enkele rally's als goedwillende amateur. Tijdens Luik-Rome-Luik merkt hij dat de kleine Panhard Dyna onverwacht veel succes oogst. Het volstaat kennelijk om met een lichte koets op een briljant onderstel een absoluut wapen te hebben in de begeerde 750 cm3 klasse, aldus onze amateur autostilist. Terug in Sens tekent hij een kleine elegante sportcoupé. Zijn vriend André, opgeleid als luchtvaartlasser, materialiseert het ontwerp in de werkplaats aan de Rue Mocquesouris. Met Duralinox op het chassis van een Dyna Junior, een Spartaanse cabriolet door Panhard eind 1951 op de markt is gebracht.



Van deze Dyna Junior hebben onze twee vrienden al een coupé versie gemaakt en in hun catalogus opgenomen. Met deze coupé als uitgangspunt en wat schetsen van Bernard Pichon maakt André Parat zijn aanpassingen in de vorm van twee kleine vleugels uitgaande vanaf de koplamp en een geprofileerde motorkap, een sterk verlaagd dak en aflopend naar een kofferdeksel met aan weerskanten weer een aanzet tot een vleugeltje voor een beter effect. Zonder enige studie in de windtunnel lijkt dit zeer empirisch tot stand gebracht model elegantie

Le rétroviseur intérieur est fixé sur la planche de bord.



Les propriétaires de Dyna X auront reconnu la poignée de frein à main de leur voiture.

Sur cet exemplaire, la commande de boîte a été modifiée au cours de l'existence de l'auto. Si l'intention était bonne, le résultat est laborieux !

La Dolomites se singularise par une très bonne tenue de route. Et impossible de s'endormir au volant en raison du boucan à bord !

Le capot ouvert de cette façon permet juste de contrôler les niveaux. Pour les opérations plus importantes, toute la partie avant peut basculer d'un bloc !

te combineren met aerodynamische efficiëntie. De uit twee delen bestaande en sterk achterover liggende voorruit is van glas maar de andere ruiten zijn van plexiglas hetgeen in combinatie met het intensief gebruik van Duralinox voor de koets het gewicht van de auto terugbrengt tot rond de 500kg.

A la carte

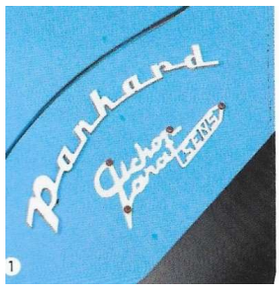
In de loop van augustus 1953 wordt de kleine sportcoupé getest en in de maand oktober gepresenteerd op de Autosalon van Parijs onder de naam Dolomites, refererend aan de duizelingwekkende beklimmingen van de bergtoppen in de Luik-Rome-Luik rally in die tijd.

De karig en sober uitgevoerde reclamefolder die op de beurs wordt verspreid vermeldt dat de Dolomites naar keuze van de cliënt geplaatst kan worden op het onderstel van een Panhard Junior of een D.B.
De vermelding van D.B is niet zo onschuldig als het lijkt, want het merk uit Champigny heeft zojuist op dezelfde Salon de Paris zijn nieuwste model gepresenteerd, de HBR, geheel uitgevoerd in polyester; het merk geniet een enorm sportief prestige sinds het op een haar na de overwinning van de prestatie-index van de 24 uur van Le Mans van 1953 misliep.
Het verhaal gaat dat Bernard Pichon als de handige charmante jongen een Dolomites op een D-B chassis wist te verkopen aan de jongedame Cibié, erfgename van het gelijknamige merk van koplampen en verstralers. Trouwens Pichon was niet te beroerd om met bezweet overhemd (ja, in die tijd reed men nog rally's in jasje-dasje) in heel wat races achter het stuur van een Dolomites te kruipen.

Naast de Mille Miglia, Luik-Rome-Luik en diverse regionale rally's finishte hij ook als 5e in de rally Routes du Nord in 1956, samen met Bernard Consten, toen nog aan het begin van zijn carrière.
Waarom zouden een paar rally-liefhebbers besluiten een op maat gemaakte Dolomites te laten maken bij Pichon-Parat?
Allereerst het voordeel van het vakmanschap: wilt u twee of vier koplampen? Een gril die op de Ferrari lijkt of met een neus uitgevoerd met bumpers? Een voorruit in twee delen of een panoramische uitvoering uit één stuk? Het zelfde voor de motorisering van Panhard: de 850 cm^3 van de Dyna Z, goed voor 42 pk of de opgepepte 745 cm^3 die de voorkeur had van de meeste rallyrijders omdat die praktisch onverslaanbaar was in de 750 cm^3-klasse?
Sommigen monteerden zelfs een compressor uit de D-B die het vermogen (vast niet voor lange tijd) van de 850 cm^3 motor naar 55 pk kon verhogen.
In 1956 verliet een kleine serie Dolomites de werkplaats in Sens waar men ook nog steeds druk was met de ombouw van berlines naar een break en weldra ook met de esthetische grootheidswaanzin van de fantastische stilist Raymond Loewy die wel hield van het snelle werken (en ongetwijfeld ook de lage tarieven) van André Parat.

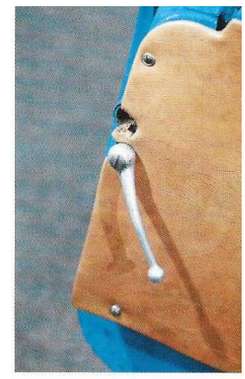
Overgebleven

De Dolomites die Alain Mikli me vandaag toevertrouwt is naar mijn mening één van de drie of vier overgebleven exemplaren: ¨*Zoals zoveel van deze half kunstzinnige auto-ontwerpen die min of meer voor het racen werden ontworpen hebben het er maar weinig overleefd. Na hun eerste glorieuze optreden zijn de meesten verwaarloosd of verder aangepast. Dat is het lot van veel in onbruik geraakte rally-auto´s*¨ erkent Alain die als een blok is gevallen voor de zeldzaamheid van dit model waarvan hij niet precies weet hoeveel er zijn gemaakt. ¨*Ongetwijfeld minder dan 50 maar dat is lastig om te controleren bij gebrek aan een goede administratie bij het carros-seriebedrijf Parat-Pichon*¨
Ondanks de kleine afmetingen moet ik erkennen dat deze kleine sportcoupé een zekere elegantie heeft, met zijn lange achterruit die is geïnspireerd door een prototype op een basis van Panhard, welke door de carrosseriebouwer Guichard d´Aurillac werd gemaakt voor zijn ¨makkers¨, de gebroeders Chancel, de grote specialisten van het merk aan de Quai d´Ivry.



De lijnen aan de achterzijde worden verlevendigd door de aanzet van twee dunne vleugeltjes die de opening van de kofferbak omlijsten met daaronder twee uitlaatpijpjes. Met zijn voorruit in V vorm is deze Dolomites vast en zeker één van de eersten geproduceerd in 1954, maar zijn vier koplampen en een grille als een fritessnijder suggereren dat het hier toch om een ¨serie 2¨ gaat. Deze naar de wensen van zijn toekomstige eigenaar op maat gemaakte auto´s, hebben natuurlijk tijdens een rally wel eens een klap gemaakt en werden dan met beperkte middelen hersteld. Op zijn plaats gehouden door twee lederen riempjes op de A stijl scharniert de gehele neus aan de voorzijde om zo makkelijk toegang te geven tot de 2 cilinder motor, maar voor de gewoonlijke controles van olie-onderhoud is er een kleine motorkap die naar voren opent. Al deze openingen in het koetswerk zijn werkelijk ultra light uitgevoerd, net zoals het dunne deurtje dat ik sluit, na me achter het houten drie-spakige stuur te hebben geworsteld. Voor me drie klassieke Jaeger klokken, voor vitale informatie zoals de toerenteller met 8000 op het scherm voor maximaal 5000 te behalen toeren, de beloofde 160 km op de snelheidsmeter, en één met wijzertjes voor benzinemeter, ampèremeter en oliedruk, met verrassend weinig activiteit.

Racing-blauw



Cette poignée de porte est aussi d'origine Panhard.
Light is right !

De liefhebbers van Panhard zullen niet gek opkijken als ze de typische handremhendel uit hun geliefde Dyna herkennen en vooral het vertrouwde PanPan geluid als de motor eenmaal de vrije teugels krijgt. Een oorverdovend geluid uit de dubbele uitlaat dat versterkt wordt door de klankkast van het interieur, dat al snel meer begint te lijken op een sauna. Claustrofoben, begin er niet aan! De enige verse luchttoevoer komt van een opening in de zijruit van plexiglas, die nauwelijks groter is dan de klep in een brievenbus. Verwarming? En waarvoor dan? Te meer daar de temperatuur nog verder stijgt bij het bedienen van de versnellingspook. De bezitters van een Dyna X weten maar al te goed wat *je* moet doen om behendig maar subtiel door de versnellingen te gaan, met de half onder het dashboard verborgen versnellingspook. Bij deze Dolomites heeft ¨iemand¨ het een goed idee gevonden de pook wat te verlengen tot een soort twijgje gezaagd uit een bamboe hengel, gekoppeld aan de originele Panhard versnellingspook. Het is prijzenswaardig knutselwerk van een Willy Wortel die de bediening heeft willen verbeteren door de pook beter onder handbereik te brengen. In de loop van de tijd heeft dit loodgieterswerk er alleen maar toe geleid dat men eerst van twee naar vier moet schakelen om de derde versnelling te kunnen bereiken Het is onbegonnen werk om met deze pook te schakelen!! Na wat kilometers lukt het alleen met bruut geweld en dubbel clutchen zonder slag of stoot op te schakelen naar de derde versnelling hetgeen te meer een belonende handeling is met de wetenschap dat de auto geen achterremmen heeft. Let wel, men had me van te voren gewaarschuwd en me met bevend hart laten vertrekken in de vaste overtuiging dat ik bovenop mijn voorganger zou knallen bij de eerste beste noodstop. Bij het wegrijden bleef ik doof voor de adviezen van Alain Mikli's monteurs, maar nu ben ik evengoed doof! De op toeren gejaagde tweecilinder PanPan lijkt op een eskader Lancasters! Maar het uitstekende weggedrag en de zeer directe besturing zorgen ervoor dat ik het rempedaal bijna niet heb hoeven te gebruiken.

De Dolomites, die enkele maanden eerder in 1954 op de markt verscheen dan de D.B HBR, had de

Une fois les deux lanières de cuir ôtées, on accède au coffre ou plus exactement à la roue de secours qui prend presque toute la place !

Belangrijke jaartallen van Pichon-Parat
1947
Start van de activiteiten van Bernard Pichon en André Parat in Sens waar zij tweede hands Amerikaanse auto´s verbouwen tot een stationwagon of tot ambulances
1951
Eerste deelname aan de Salon de l´Auto in Parijs met een verbouwde Ford Vedette en een Renault 4 CV
1952
Oprichting van de carrosseriefabriek Pichon-Parat in Sens, rue Moquesouris
1953
Ombouw van de Panhard Junior naar coupé en presentie van de Dolomites op de Autosalon van Parijs
1954
Op maat gebouwde Dolomites en enkele Salmson 2300 S met verbouwde carrosserie
1955
Overwinning van de Dolomites op de 500 km van de Nürnbergring in de GT klasse onder de 1000 cm^3
1956
Einde van de ´série´ Dolomites en presentatie van een coupé Izoard met vleugeldeuren op basis van een Reanault 4CV
Ombouw van twee Talbot-Lago carrosserieën voor de 24 uur van Le Mans
1957
Fabricage van een BMW 507 coupé ontworpen door Raymond Loewy en van de eerste ¨Pipa-kart¨
1958
Prototype van een coupé Peugeot 403 en fabricage van Panhard Dyna Breaks.
1959
Vespa 400 stranduitvoering en een nieuwe produktie voor Raymon Loewy: een sterk veranderde Cadillac coupé
1960
Bernard Pichon verlaat de onderneming
1961
Parat modificeert een Vedette voor de film *La Belle Américaine* van Robert Dhéry
1964
Uitvoering van een Citroen DS coupé met dubbele koplampen van Panhard
1965
Nieuwe opdracht van Raymond Loewy: personaliseren van zijn Jaguar E type
1966
Produktie van een kleine serie BMW2000 Break en prototypes Matra 620 voor de 24 uur van Le Mans
1971
Veranderingen aan de Ligier JS2 voorafgaande aan de lancering van dit model in serie
1977
Fabricage van een Peugeot 604 break voor Bernard Consten
1980
Beëindiging activiteiten van de firma Parat-Pichon. Een bladzijde in de geschiedenis van de Franse carrosseriebouw wordt omgeslagen
1983
Overlijden Bernard Pichon. Uitschrijving van de firma Pichon-Parat
1995
Overlijden André Parat.

ideale auto kunnen zijn van de gentleman-racer, die de blauwe Franse racekleur hoog in het vaandel wilde houden, zowel in races op het circuit als in rallyes. Niet Pichon en Parat maar juist Deutsch en Bonnet zullen uiteindelijk de geschiedenis ingaan als het succesvolle ontwerpers-duo.

De aanschaf van een Pichon-Parat Dolomites

Wat je moet weten!
Wat is er overgebleven van de vermoedelijk 30 -50 exemplaren die zijn gemaakt? Naar mijn weten is dat van drie stuks vastgelegd, en allemaal zijn ze anders in uitvoering (grille, bumpers, motorkap, voorruit….), hetzelfde voor de Panhard motorisering, 750 cm^3 of 850$cm^{3.}$. Zoals bekend bij de Panhard specialisten vereist de motor speciale zorg, (verstopping van de olieleidingen, distributietandwiel in celeron, zorgvuldige afstelling van de ontsteking).
De versnellingsbak staat niet echt bekend om zijn robuustheid en vraagt wel enige handigheid. Alle onderdelen van de carrosserie zijn natuurlijk nergens te vinden en het repareren ervan is een klus voor de echte vakman. In het sober en spaarzaam uitgevoerde interieur herkent de verschillende onderdelen van Panhard (snelheidsmeter, pookjes, stuur). Het allerbelangrijkst is de geschiedenis van de auto. Trouwens de Dolomites wordt toegelaten in het merendeel van de historische rally's (Le Mans, Mille Miglia, Monte Carlo etc.)

Wat moet ie kosten?

Veel zeldzamer dan een D-B of een Panhard CD, is de Dolomites op sportief vlak weinig bekend, behalve bij Panhard rally-fanaten die ook houden van de Monopole of Arista.
Het is moeilijk om een richtlijn te geven. Afhankelijk van de staat waarin de wagen verkeert zou men er 20-30 duizend euro voor kunnen geven (Autoretro 2016).

Vertaling Cees Visser

Pierre en Nico in de auto in discussie over de versnelling tijdens de uitzending van Werners Garage.

WIM BOERS 40 JAAR MAGAZIJNMEESTER!

Op de Algemene Ledenvergadering van 15 mei is aan Wim Boers het erelidmaatschap van onze club toegekend. En dat is dik verdiend: al 40 jaar beheert Wim het onderdelenmagazijn van onze club. En is hij de meest constante factor in het bestuur! En voor velen, ook in het buitenland, het gezicht van de club. Slechts weinigen van ons zullen nog nooit aan de St. Janstraat in Veldhoven de Heilige Zolder van het Nederlandse Panhardisme hebben betreden, om te vertrekken met een pakkingsetje, uitlaat of ruitenwisser! Bovendien is Wim altijd met onderdelen aanwezig op de praatavonden en evenementen. Duizenden kilometers legde hij af op zoek naar Panhard onderdelen; bij Brunel in Parijs of op de talloze klassiekerbeurzen in La France. Alles minutieus vastleggend in de boekhouding, zodat controles van de kascommissies min of meer formaliteiten zijn geworden. Hulde en dank Wim, en ga zo voort!

Wim wordt op passende wijze gefeliciteerd door onze voorzitter.

REUNION DES DYNA Z: Hans von Meijenfeldt stuurde deze ontmoeting in pasteltinten. De Dyna's zijn van Peter van Leeuwen, die wij erg missen, en uiteraard van Hans. Bedankt Hans!

Essai de la Panhard 24 CT 1965

Patrice Vergès plaatste op Faceboek foto's van deze Franse roadtest van januari 1965. Hij schrijft er bij:

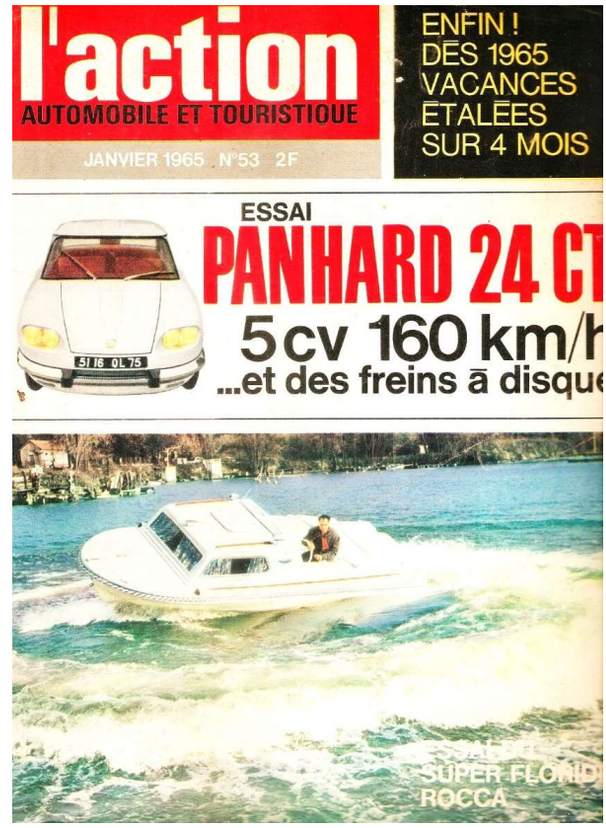
L'Action Automobile is het enige Franse autotijdschrift dat destijds de Panhard 24 CT 1965 testte met de " M10 S " motor. De andere autobladen reden liever de grote nouveauté van het merk eind 1964: de langgerekte versie 24 BT.

"Deze uitgebreide test van 4 pagina's is heel informatief. Er werd meer dan 2000 km afgelegd door Alain Bertaut, een geweldige autojournalist met wie ik het genoegen had veel samen te werken. Ik meen me te herinneren dat we in 1989 zelfs samen de Alfa 164 hebben uitgeprobeerd op het circuit van Francorchamps.

Alain was briljant en extreem snel; hij had tussen 1962 en 1967 verschillende keren op Le Mans in CD's geracet en won zelfs de *Indice de Performance* in de CD Panhard uit 1962. Hij was een goede vriend van de familie Panhard en persvoorlichter Etienne de Valance. We hebben een sterk vermoeden dat de geteste 24 CT extra goed was afgesteld voor de pers. Of de gewone auto's voor klanten dezelfde prestaties haalden is lang niet zeker! Tot slot, Alain hield van Panhard en ook gelet op de moeilijke relaties tussen Jean Panhard en Pierre Bercot (directeur Citroën), toont hij meer clementie dan André Costa van de *Auto JournaL*, die vaak minder lovend was over Panhard. Maar Bertaut was niettemin een integere journalist en een prima auto-analist. Hij overleed in 2016, nadat hij zeer actief was geweest voor de 24 uur van Le Mans.

Extra hard opgepompte banden

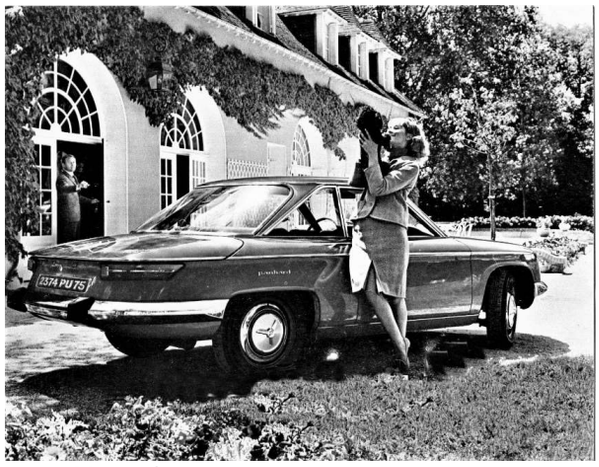
We lezen dat hij, om 157 km/h chrono te bereiken, de X-banden extra spanning had gegeven, zoals hij in zijn artikel uitlegt. Hij beschrijft de verbeteringen tussen het '64 en 1965 model; de CT had gemiddeld 5 km/u gewonnen in een rondje op het Montlhéry-circuit, vooral dankzij de efficiëntere remmen. Op de dag dat ik mijn eigen gebruikte 24 CT 1966 kocht had ik dezelfde ochtend een '64 model geprobeerd en ook ik kon het duidelijk voelbare verschil tussen de twee jaargangen opmerken. Ondanks het verschil in prijs, is dit wat mij ertoe aanzette om het 1966 model te kopen. In deze test merkt Alain het bekende optimisme van de Panhard snelheidsmeters op, aangezien die bij 157 km/u bleef staan op 180! Deze test zal de gemiddelde Panhard-liefhebber boeien en 24 CT adepten natuurlijk in het bijzonder, maar zelfs voor een gewone autoliefhebber is het een leuk verhaal."



DE TEST:

ALAIN BERTAUT AAN HET STUUR VAN DE PANHARD 24 CT

Hoewel de 24 CT pas twee jaar geleden het licht zag, onderging zij een aantal wijzigingen, die vooral de techniek betreffen. In een eerder stadium zijn in- en uitlaatsysteem van de tweecilinder flattwin aanzienlijk aangepast, dat betreft al het model 1964. In het tweede stadium, bij de laatste Salon, verving de M10S motor de oude; verbeteringen aan in- en uitlaat met twee lange "geshunte"(?) uitlaatpijpen die in de dwarse demper achter uitkomen. Zie ook een andere overbrenging voor de vierde versnelling (0,708 in plaats van 0,736), dus een "langere vier". En vooral maken de vier trommelremmen plaats voor schijven, met als bijzonderheid twee remklauwen op de twee voorremmen. Tegelijk is het interieur nog wat verder geperfectioneerd. Het is duidelijk dat de wijzingen vooral tot doel hebben de prestaties van de auto te verbeteren. Om te beginnen waren de schijfremmen hard nodig, net al bij Peugeot, om de problemen met de trommels volledig op te lossen. Het heeft het karakter van de auto veranderd; hij positioneert zich nog meer als een Grand Tourisme. De prestaties die



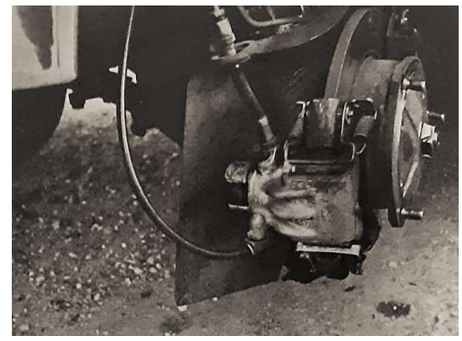
we op Montlhéry bereikten zijn verbazingwekkend, en we concluderen dat de Panhard 24 CT een unieke plaats in de markt inneemt.

Neem je de prijs als vergelijkingscriterium (12.000 ffr.), dan kom je tussen Franse middenklassers (Simca, Peugeot, Citroën), waarmee zij onmogelijk kan concurreren qua binnenruimte. Maar praat je over prestaties, dan kan ze de confrontatie veel beter aan, ondanks de kleine cilinderinhoud; ongeveer de helft. Refereren we aan zijn cilinderinhoud en aan zijn categorie, dan is zij duidelijk in het voordeel tegenover een Renault Caravelle (1108 cc) of een Simca 1000 coupé (944 cc) van ongeveer dezelfde prijs. Je ziet ook dat ze niet bang hoeft te zijn voor een aantal zogenaamde sportwagens.

De motor M10S

Jaar na jaar slagen de Panhard-ingenieurs erin, de flattwin te verbeteren, een krachtbron die ons blijft verbazen vanaf het begin. Het leek onwaarschijnlijk dat het vermogen, zonder structurele ingrepen, ooit zou worden opgeschroefd tot de actuele 60 SAE pk (plm 52 DIN pk), maar we moeten constateren dat dit met de laatste aanpassingen vrijwel is gelukt. Gegeven het feit dat een andere motor niet tot de mogelijkheden behoort, moeten er zijsporen worden bewandeld en oplossingen gezocht buiten de motor zelf. Dat verklaart het perfectioneren van in- en uitlaat (er gaan nu twee flexibele luchtslangen naar het luchtfilter in plaats van één) en de uitlaatpijpen waarover we eerder spraken. Om nog maar niet te spreken van verfijning van de carburatie.

Waar de motor weinig van de vorige verschilt qua karakteristieken en maximum vermogen en koppel (7,5 mkg); we zien een lichte toename van de regimes waarop die worden bereikt (5800 t/m in plaats van 5750 t/m voor vermogen en 3600 in plaats van 3500 t/m voor koppel), je moet dan nog iets vinden om de topsnelheid te verhogen. En dat hebben ze gevonden: door een andere overbrenging van de vierde versnelling bleek het mogelijk een aantal extra km/u te vinden bij een merkbare afname van het toerental.



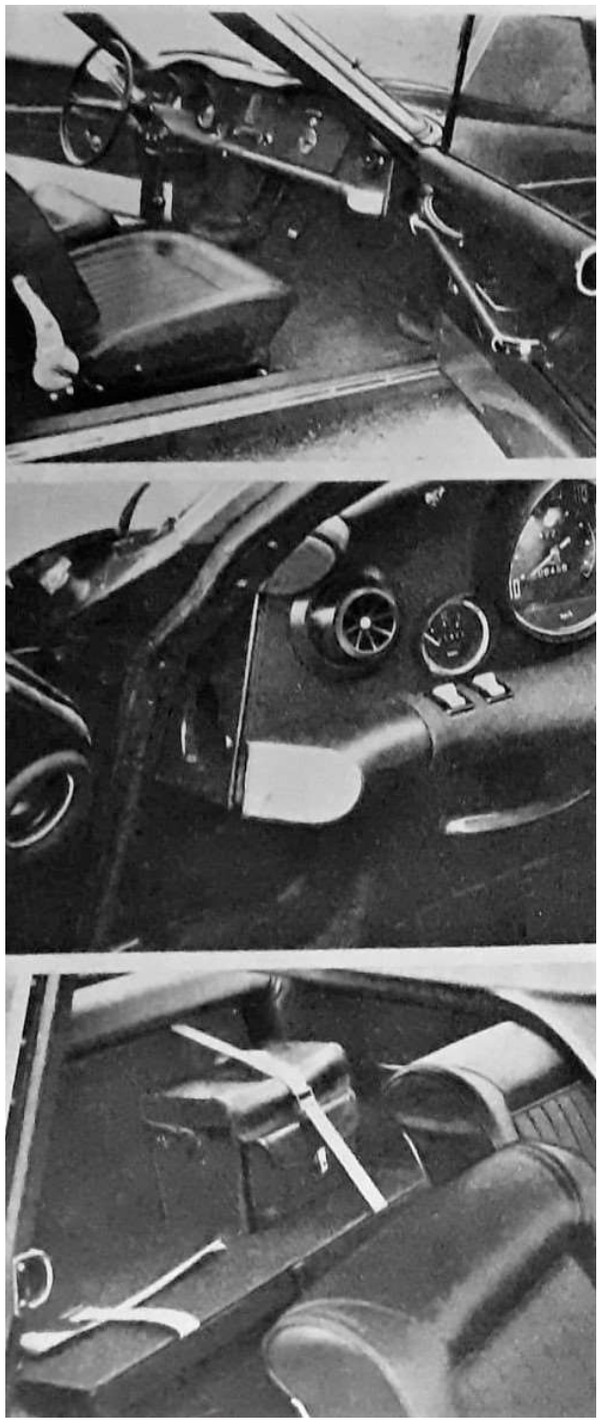
De linker voorrem, zie de twee klauwen en de dikte van de schijf en de beschermings plaat die tevens de koeling verbetert.

Wat de remmen betreft, die zijn het resultaat van een nauwe samenwerking tussen Panhard en Bendix. Hun originaliteit blijkt uit de montage van twee remklauwen op elk voorwiel, rekening houdend met het overgewicht bij het remmen, temeer daar het een voorwielaandrijver is. Er is ook een remkrachtverdeler die voorkomt dat de achterremmen blokkeren. Dikte van de schijven: 12 mm.

Andere wijzigingen

Van binnen is alles vergelijkbaar met de auto die we vorig jaar reden. Toch is het deksel van het handschoenenkastje (afsluitbaar en van binnen verlicht) voorzien van een binnenthermometer. Ook is de portier aan de passagierskant voorzien van een extra handgreep aan de binnenzijde, die zat er eerst niet. Verder geen veranderingen, het interieur is een lust voor het oog, logisch van opzet en opvallend goed doordacht: verstelbare afstand van het stuur, stoelen verschuifbaar en in hoogte instelbaar (voor en achter bij de zitting), de rugleuningen verstelbaar tot in horizontale positie. Op de achterbank passen twee kinderen of, voor korte afstand, een volwassene, en te gebruiken voor als uitbreiding van de kofferruimte door het neerklappen van de rugleuning en voorzien van banden om de koffers vast te zetten.

Het dashboard is overzichtelijk en compleet, met kilometerteller en dagteller, elektrisch klokje,



Het interieur: zie de extra handgreep op het portier en het luchtkanaal voor de verwarming; detail van de draaibare frisse luchttoevoer en de opening in het portier aansluitend op de verwarming. Het achtercompartiment geschikt voor koffers; de riemen zijn reeds aanwezig. Ook hier het vervolg van de verwarmingsbuis.

toerenteller, ampèremeter, leeslampje etc. Toch nog iets te verbeteren: de panoramische achteruitkijkspiegel is non-sens, waardoor je je in de afstanden vergist, er is geen grootlicht lampje, het is lastig de lichtschakelaar te bedienen zonder de claxon aan te raken. Hetzelfde voor de knipperlichtbediening (?). Van een andere orde: de veer van de buitenhandgrepen op de portieren is te zwak en bemoeilijkt soms het op slot doen van de auto. De oliepeilstok is moeilijk bereikbaar en we zien dames (en ook wel heren) al verwoede pogingen doen om de bak voor het reservewiel dicht te krijgen! Het oliecarter is wat kwetsbaar en tenslotte zouden we graag een olietemperatuurmeter zien.

Prestaties

De metingen werden verricht op Montlhéry bij bewolkt weer in een auto met 9000 km op de teller.

Maximum snelheid: op de snelheidsbaan 157, 083 km/u, wat correspondeert met 160 km/u “chrono” op de weg, zoals wij konden vaststellen. De snelheidsmeter staat dan op 180 km/u, de toerenteller op 6100 - 6200 t/m. Met de 24CT van 1964 haalden we op het circuit bij dit regime 153,405 km/u.

Snelheidsmeter

Km/u	60	80	100	120	140	160
echt	54	71	90	107	125	143
t/m	2050	2800	3500	4100	4800	5500

Acceleratie, staande start

400m meter in 20,3 sec., tegen 21 voor model ’64 en 21,2 voor het model ’63.
1000 m in 37,8 sec., tegen 39,1 s. voor model ’64 en 39,7 voor model ’63.
0 – 100 (echte) km/u in 17 sec., tegen 19,3 voor model ’64 en 20,7 voor model ’63.

Versnellingsbak

Bij het maximale toerental van 6500 t/m haalt de eerste versnelling 45 km/u, de tweede 90 km/u en de derde 135 km/u.

Op het circuit (9,181 km): snelste ronde gemiddeld 106,279 km/u tegen 102,648 km/u voor model ’64 en 101,67 km/u voor model ’63. Dat is een enorme winst die (vooral) kan worden verklaard uit de sterk verbeterde remmen en anderzijds door de hogere bandenspanning, speciaal voor de omstandigheden op Montlhéry.

Ons oordeel

Na een test van 2000 km kunnen we het volgende concluderen. Met een top van 160 en een rondetijd van 1.06 op het circuit van Montlhéry is de Panhard 24CT uitgestegen boven de gemiddelde toerwagens. Ze is een echte GT geworden met prestaties die zich kunnen meten met een heleboel sportwagens, zie de vergelijkende tabel.

Presentatie en afwerking: Naar de geest van de auto afgewerkt tot in de puntjes, met enkele lacunes die we al bespraken. We zien een groot veegbereik van de ruitenwissers met 2 snelheden, de slimme bediening van de verwarming en de wielkasten waarop je voet kan rusten.

PERFORMANCES COMPAREES

Marque et Type	Cylind. (cm3)	Prix (F)	Dimensions		Accélérations		Vit. max.	Moy. Montl.
			Long.	Larg.	400 m	1000 m		
Panhard 24 CT	848	12 000	426	163	20,3	37,8	160	106,279
Sunbeam Alpine	1592	16 490	394	154	19	35,8	158	106,967
Ford Corsair GT	1498	11 200	449	161	19,2	36,3	149	105,938
Triumph Spitfire	1147	12 900	368	145	19,3	36,7	146	103,679
Simca 1000 Coupé	944	12 000	393	153	20,6	39,4	140	102,363
Renault Caravelle	1108	10 900	426	158	21	39,7	140	99,797

Comfort: dat vinden wij uiterst bevredigend en de rijpositie is excellent. We zouden de zitting misschien iets gebogen willen zien, maar niet helemaal als een kuipstoel.

Ruimte: opmerkelijk groot voorin. We praten niet over de achterbank, die is alleen voor noodgevallen. De toegang is gemakkelijk door de grote portieren en naar achter door de glijdende voorstoelen.

Koffer: diep, groot, plat; er is 350 dm3 volume, wat voor een auto als deze groot genoeg is. En dan kun je nog de achterbank gebruiken.

Motor: de zegeningen van de laatste wijzigingen manifesteren zich in de souplesse. Het gaat natuurlijk nog altijd om een tweecilinder, die stationair flink vibreert. Maar we vinden, net als in de vorige versie, een beter opklimmen vanuit 1500 toeren vergeleken met de oudere Tigre-motoren. Onder de 4000 toeren is het vermogen bescheiden, jammer van het zware vliegwiel. Een flinke roffel geeft hij wel, zonder hinderlijk te worden.

Versnelling: het toepassen van een lange vier beperkt zijn mogelijkheden bij lagere toeren. Door de motor-aanpassingen wordt de maximumsnelheid echter net zo snel bereikt als eerst. De synchronisatie tussen 3 en 4 is wat lui, je moet langzaam overschakelen, waardoor de toeren zakken. De bak is wel vrij lawaaierig (fluiten). De bediening is gemakkelijk, al moet je wat wringen voor de achteruit als de bestuur-dersstoel erg naar voren staat.

Vering: die draagt sterk bij aan het algehele comfort wat wij al bespraken. Ze biedt een goed compromis tussen de eisen van comfort en die van de wegligging.

Besturing: zeer direct, altijd stevig, wordt zwaar bij parkeermanoeuvres.; dit zou herzien moeten worden om te voldoen aan de tegenwoordige normen. Wat ons betreft mag de besturing heel direct zijn, maar voor de meerderheid van de bestuurders zal hier minder blij mee zijn. Het is jammer dat je steeds zoveel kracht moet zetten. Je hebt het gevoel dat je heel het gewicht van de auto in je armen hebt.

Wegligging: een gemiddelde op Montlhéry van 106,279 km/u hoeven we eigenlijk niks meer te zeggen. De wegligging laat veiligheidsmarges, zowel op droog als op nat wegdek. Het onderstuurkarakter verandert als de snelheid in een bocht toeneemt; op de limiet wordt de auto neutraal en gaat pas oversturen onder zeer slechte omstandigheden (grind of regen). Bovendien hebben we gemerkt dat, door de bandenspanning voor en achter gelijk te houden, het onderstuurkarakter verdwijnt, wat voor ervaren rijders prettig is. Voor het circuit van Montlhéry hebben we de bandenspanning verhoogd naar 1,8 kg rondom, in plaats van 1,450 voor en 1,550 achter die de fabriek adviseert Hiermee verbetert de wegligging nog eens flink en wordt de besturing lichter. Dit gaat ten koste van comfort (vooral op klinkers) en trillingen.

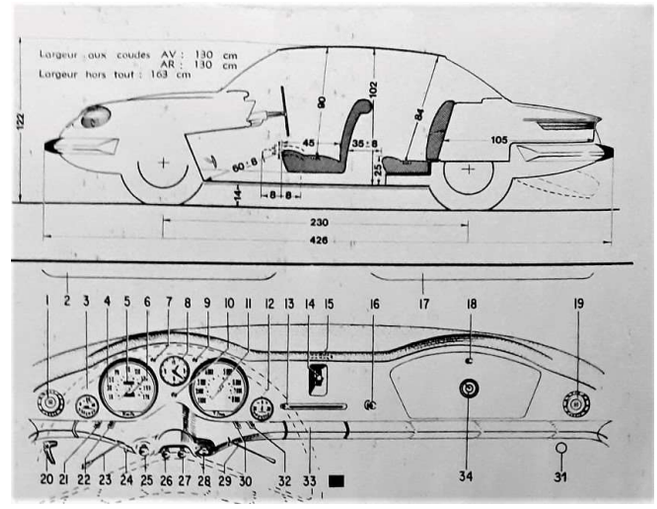
Remmen. Waar we hier in de vorige jaargangen veel problemen hadden, gelet ook op onze rijstijl, op de weg zowel als op het circuit, zijn we ditmaal helemaal tevreden. Kracht, langdurig gebruik, stabiliteit, ze verdragen de kwellingen op Montlhéry perfect. De

problemen zijn opgelost, en hoewel er servo-bediening, is de vereiste pedaaldruk niet excessief. We bespeurden dat het pedaal iets dieper gaat na langdurig extreem gebruik.

Rijplezier: aanwezig! We hebben ervan genoten de Panhard te besturen op het maximum van zijn mogelijkheden, zowel op het circuit als op de weg. Maar dat geldt ook voor normaal gebruik op een lang recht traject. Voor het beste resultaat moet je bekwaam gebruik maken van de versnellingsverhoudingen en het motortje. Dan laat de Panhard zijn ware gezicht en temperament zien. Maar ze voelt zich meer op haar gemak op de weg en niet in de stad.

Prestaties: een sportief temperament, zoals blijkt uit onze metingen en uit de vergelijkende tabel. Tot onze verrassing reden we Parijs-Nevers-Parijs, zonder records te hoeven breken, lichtvoetig met een gemiddelde van 100 km/u! Dat behoeft verder geen commentaar.

Verbruik: op dit traject verbruikten we 8,1 liter op 100 km, wat zeer redelijk is bij een gemiddelde van 100 km/u. Onder andere omstandigheden, waarbij de helft in de stad (veel verkeer) en de rest zeer snel op de weg werd gereden, bedroeg het verbruik 9 liter op 100 km, wat je als maximaal kunt zien. Bij rustig rijden daalt het verbruik gemakkelijk onder de 8 liter.



Conclusie: het comfort van een berline, de prestaties van een GT met een wegligging en remcapaciteit die voldoen aan alle eisen van de sportieve rijder. En een zeer verleidelijk silhouet….

Alain Bertaut vert JM

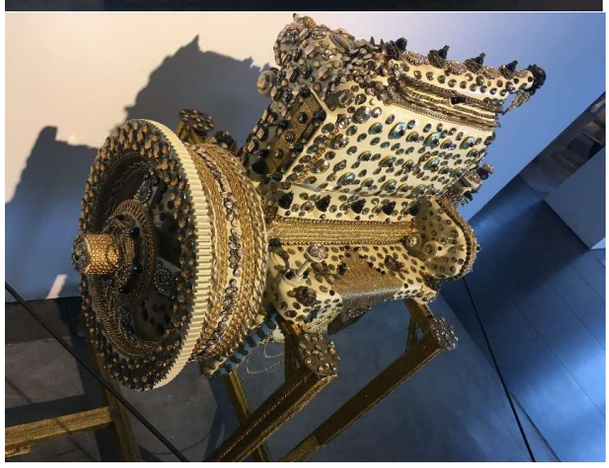
MUSEO AUTOMOVILISTICO

Y DE LA MODA in MALAGA

Aanrader: een museum voor hij en zij!

*Onze speciale verslaggever meende een **warm weekje** in maart door te brengen in de hoofdstad van de **Costa del Sol**. Maar ach, het weer viel tegen. Gelukkig telt deze culturele parel vele musea. Eentje viel bijzonder in de smaak, en ook bij zijn **lieftallige echtgenote!** Bij de fraaie automobielen wordt **topmode** uit het desbetreffende tijdsgericht getoond, op **typisch Spaanse**, uitbundig artistieke wijze.*

De collectie bevat enkele topstukken, zoals de 250 GTO, Bugatti, Cisitalia, Tatra, Studebakers, een wel heel



speciaal gerestaureerde Matford en… een wit-lila Panhard Dynamic coupé alsmede een Panhard & Levassor Landauet 1911, de "Aristocratic"! Bekend om zijn luxe interieur vervaardigd uit zijde, fluweel, hout, kristal en kostbare gouden details. Een telefoon waarmee met de chauffeur kon worden gesproken, zowel als een gedeeltelijk neerklapbare kap, bekend als Landauet. Aangezien er nog geen elektrisch licht was, branden de

De zeer speciale Matford…

koplampen op gas en werd de motor gestart door een slinger die aan de voorzijde in het voertuig werd gestoken. Hij was gebouwd door de prestigieuze firma Bellvalet op de Rue Moret in Parijs. Ook grappig zijn de met edelstenen beplakte historische motorblokken.

Charmante modellen

PS Aan het museumplein staat tevens een dependance van het **Russisch Staatsmuseum** van Sint Petersburg waar, hoe wrang, de expositie ***Oorlog en Vrede*** werd getoond.

JM

U KUNT BETER IETS ANDERS KOPEN!

met dank aan

***Co Giezen** ruimde zijn Panhard-mappen op en vond onder meer dit grappige aankoopadvies, dat we u niet willen onthouden*

KONINKLIJKE NEDERLANDSCHE TOERISTENBOND

Uw brief van 4.12.61 Technische afdeling ANWB 's Gravenhage 20 december 1961

Geachte heer Visée,

Aan uw verzoek u van advies te dienen betreffende de aankoop van een nieuwe auto willen wij bij deze gaarne voldoen.

Voor wat betreft de Panhard PL17 delen wij u mede, dat deze wagen zeer ruim is. Bovendien kan gesproken worden van uitstekende rijkwaliteiten. Daartegenover staat echter dat voornoemde auto niet een grote voorkeur geniet bij het nederlandse publiek. Dit is iets, waarmee rekening gehouden dient te worden, daar de restwaarde door zulke omstandigheden zeer zeker zal worden beïnvloed. Ook is de motor van de Panhard op een bijzondere wijze geconstrueerd. Dit heeft tot gevolg, dat niet elke monteur eventuele gebreken gemakkelijk zal kunnen verhelpen, daar de ervaring ontbreekt. Hierdoor zullen voor u de servicemogelijkheden dus worden beperkt. Ook kan de Panhard niet als een uitgesproken gebruiksvoorwerp aangemerkt worden, daar deze auto sportieve rijkwaliteiten biedt en dienovereenkomstig moet worden gereden. Ook geven deze kwaliteiten in het algemeen iets hogere exploitatiekosten. Daar u de exploitatiekosten zo laag mogelijk wilt houden, zouden wij van de door u genoemde merken in de eerste plaats de Renault Dauphine en de Fiat 1100 willen noemen.

Deze wagens kenmerken zich in zekere zin ook door een sportief karakter, maar zijn desondanks in eerste instantie goedkoper in aanschaf en bovendien lager in exploitatiekosten. Eveneens mag verwacht worden dat de restwaarde na verloop van tijd redelijk zal zijn. Naar onze mening zal dit voor u ook van belang zijn daar u de wagen vermoedelijk meerdere jaren zult gebruiken. Op de laatste plaats zouden wij in dit verband de Austin Seven en de B.M.W 700 willen noemen. Ook zijn deze wagens aanmerkelijk kleiner dan voornoemde.

Wij menen u tevens van dienst te zijn door bijgaand een inlichtingenblad te doen toekomen met de catalogusprijzen plus enkele kostenbegrotingen.

In de hoop u naar wens te hebben ingelicht, verblijven wij,

hoogachtend,
Koninklijke Nederlandsche Toeristenbond ANWB.

Ir J. van Rosevelt, chef Technische Afdeling.

Bijlagen: 1 inlichtingenblad.
6 kostenbegrotingen.

JEAN PANHARD

LEIDING GEVEN IN MOEILIJKE TIJDEN

Geboren in 1913, hielp Jean Panhard zijn vader Paul het familiebedrijf gedurende 3 decennia te leiden. Hier zijn visie en getuigenissen, door Jean Panhard zelf verteld aan de journalist John Pressnell.

Het was in 1937 dat Jean Panhard, vers van de Technische Hogeschool, als technisch directeur bij Panhard kwam. "In 1937 ging het niet goed met Panhard, dat is duidelijk. Ik wist wat me te wachten stond. Maar het was erger dan ik dacht: de auto's verkochten slecht. De houtbewerkingsmachines, waarmee het bedrijf oorspronkelijk is begonnen, zijn van goede kwaliteit, maar de markt was erg klein en de marges erg smal. Wat de vrachtwagens betreft, godzijdank had Panhard een heel mooie order gekregen van het Franse leger... en dit tegen een zeer gunstige condities. Het stelde ons in staat om door een extreem moeilijke periode te komen. Wat de militaire voertuigen betreft, daarvan waren de marges goed, maar het was slechts een klein deel van de productie. Het was een precaire situatie.

De Panhardfabriek had zeer gevarieerde productielijnen, wat lastige problemen opleverde. We hadden veel geschoolde arbeiders die van de ene machine naar de andere moesten lopen. De series waren klein, dus de arbeiders moesten heel veelzijdig zijn. En ook had Panhard sterk verouderd machinepark. We probeerden veel te veel dingen zelf te doen, met verouderd gereedschap. Mijn vader rekende meteen veel op mij. Ik regelde snel een bestelling voor Defensie waarmee we machines in de Verenigde Staten konden kopen. Het was een grote order waardoor Panhard door een zeer moeilijke periode kon gaan".

DE ONGELUKKIGE DYNAMIC

Een van de redenen voor de problemen bij Panhard was de slechte verkoop van de Dynamic, met zijn motor zonder kleppen. Die motoren hadden twee tekortkomingen, aldus Jean Panhard "Ze waren abominabel duur en de zuigers waren lastig te maken. Óf ze rookten – de Panhards lieten een wolk van blauwe rook achter zich– of de zuigers liepen vast. Het was noodzakelijk om ze tot op de micron te produceren: en dat de maximaal toegelaten speling niet overschreden werd. Was die te krap, dan liep hij vast; was hij te wijd dan kreeg je enorme rook." Naast de pech om ten tijde van het Front Populaire te worden gelanceerd (het Volksfront, een linkse regeringscoalitie 1936-1938), had de Dynamic ook last van zijn enigszins bijzondere esthetiek. "De Dynamic was ongetwijfeld een buitengewone auto, in veel opzichten - een volledig stalen carrosserie, geen chassis, zes echte en zeer comfortabele stoelen. De vering was erg goed, de wegligging uitstekend en de kleploze motor gaf veel pk's.

Het uiterlijk baarde veel opzien – dat was totaal anders dan andere auto's. Hij was ontworpen door Bionier en die ging in die tijd helemaal zijn eigen gang. Wat ook bijdroeg aan het ongemak was dat we het stuur in het midden hadden gezet. Het leek heel logisch, maar als je twee mensen wilt laten zitten en de chauffeur zit in het midden, is het helemaal niet handig. Het heeft veel mensen afgeschrikt en we moesten de besturing naar links verplaatsen. Geconfronteerd met deze mislukking, overwoog Panhard om de Dynamic opnieuw uit te rusten met een Hotchkiss-motor, we zijn ook gesprekken gestart met Mercedes-Benz voor licentie-productie van de Mercedes 170 "

Maar uiteindelijk, na serieus de productie van een berline met een Hotchkiss koets te hebben overwogen, valt de keuze voor een vervanger van de ongelukkige Dynamic, opnieuw op een hybride voertuig, uitgerust met een nieuwe Panhard-motor met kopkleppen

De motor stond al op papier. Ze zou geen koets van Hotchkiss maar van Matford krijgen. Omdat we geen perserij hadden, was het idee om een bestaande koets te nemen. Dus het carrosserieprobleem opgelost, we moesten gewoon een goede motor onder de motorkap zetten, waartoe Panhard zeker in staat was."

De Dynamic

TIJDENS DE OORLOG

Maar het project komt niet ver: Frankrijk is volledig door de Duitsers bezet. "We kwamen eervol uit deze periode", zegt Jean Panhard. We vochten als leeuwen met de STO (Service du Travail Obligatoire- verplichte tewerkstelling) om zo min mogelijk personeel naar Duitsland te sturen, slechts een paar honderd vertrokken naar Borgward. De bezetter had een bestelling geplaatst voor duizend Borgward-rupsvoertuigen. Dit zou het grootste deel van onze productie moeten worden. Eind 1944 hebben we echter alleen een prototype uitgebracht, meer niet. En we leefden van vooruitgang. Uiteindelijk bleken de Duitsers niet allemaal slecht.

We hadden het geluk dat we een ingenieur van Borgward als Gauleiter (regionale Nazi-vertegenwoordiger) hadden. Hij probeerde zo min mogelijk problemen te krijgen en hij accepteerde alle verzoeken om een aanbetaling... We barstten van de onderdelen, maar we hebben niet één enkel voertuig in elkaar gezet. Gelukkig was het een aardige gast, anders was het een ramp geweest voor mijn vader en mij... "Tijdens de oorlog begon Panhard met de studie van een kleine voorwielaangedreven twee-cilinderwagen, maar in 1944 veranderde het huis van koers en nam het zich voor om de Franse aluminium Grégoire-auto (AFG) van Jean-Albert Grégoire te gaan produceren - aluminium werd gezien als een Frans materiaal. Maar na de Bevrijding werd het bedrijf uitgesloten van het Pons-plan en beperkte de productie zich tot die van vrachtwagens. "Voor ons was het een enorme ramp." zegt Jean Panhard. "Door de staatstoewijzingen kregen we geen grondstoffen. We kregen helemaal niets.

VAN DE AFG TOT DE DYNA X

Panhard vindt met de AFG de uitweg uit het plan Pons, profiterend van de aluminium constructie van de auto. "Inderdaad, het lukte en we mochten auto's produceren die volledig van aluminium waren gemaakt" Op de Parijse Autosalon van 1946 verschijnt de Dyna X. "Van het prototype van Grégoire was niet veel meer over", geeft Jean Panhard toe. "De motor was een andere, de versnellingsbak was anders, de ophanging was anders, de carrosserie was ook anders, maar het had nog steeds een chassis van gegoten aluminium en aluminiumplaten." Ondanks de verschillen tussen de Dyna en de AFG, zijn er genoeg punten van overeenkomst voor Grégoire, om een rechtszaak aan te spannen tegen Panhard.

"Het prototype van de Grégoire-auto werd voorgesteld door *l'Aluminium Francais*, die me met Grégoire kwam opzoeken. Het was niet noodzakelijkerwijs deze auto die we moesten bouwen - zolang het een voertuig van aluminium was," merkt Jean Panhard op, "de Dyna had bepaalde kenmerken van Grégoire 's auto, maar het was geen Grégoire. Wat betreft het proces – dat we overigens hebben gewonnen – moet gezegd worden dat ik meer verzoenend had kunnen zijn. Maar voor zowel Delagarde als Bionier was Grégoire de duivel. .. Grégoire was met het idee gekomen, zonder twijfel. Grégoire 's auto was het idee waaruit de Dyna is ontwikkeld. Grégoire was betaald voor wat hij had gedaan. We waren hem niets verschuldigd. Maar Grégoire heeft een enorm ego. Het was "Ik ben Grégoire. Ik ben de sterkste. Ik ben de intelligentste. "Voor de andere ingenieurs was het heel vervelend dat hij de hele tijd zei "Ik doe dit, ik doe dat, ik ben de beste". "Er was Gregoire en er waren de anderen. De mensen hielden daar niet zo van.

Het ontwerp van de Dyna X is vrij duur met al zijn aluminium, en de winstgevendheid is middelmatig," geeft Jean Panhard toe. Vergeleken met de vooroorlogse periode was de productie van de Dyna X een enorme sprong. Helaas constateer ik met spijt – en ik heb van nogal wat dingen spijt– dat het ongetwijfeld winstgevender zou zijn geweest als hij in een assemblagefabriek buiten Parijs was vervaardigd. Achteraf gezien was het een vergissing om in Parijs te blijven. De omstandigheden op Avenue d'Ivry waren acrobatisch. De montage gebeurde in een gebouw met meerdere verdiepingen – in het ene maakten we de motoren, in het andere deden we het spuiten – dit in het hart van Parijs. We spoten gewoon verf op Parijs. Ondertussen doet Panhard mee aan de competitie, in samenwerking met de firma D.B. "Zonder twijfel, vanuit commercieel oogpunt, waren de overwinningen in de races iets buitengewoon interessants", zegt Jean Panhard. "In zijn klasse was Panhard jarenlang koning. Panhard won bijna elke race waaraan hij deelnam. Dat kostte ons haast niets. De prijs-kwaliteitverhouding was buitengewoon! Met weinig middelen hadden we heel veel succes in de competitie."

Inmiddels is de kleine Junior gearriveerd, ontworpen door Di Rosa, een carrosseriebouwer uit de regio Parijs die vooral bekend is om zijn vrachtwagens. "Di Rosa liet ons de auto zien, die werkelijk de eenvoud zelve was. Wel moesten we de voorruit hoger maken. In de eerste auto's kon je niet rijden. Het was mijn hoofd dat de kap ondersteunde. De relatie met Di Rosa verslechterde vrij snel: op een dag zien we Di Rosa huilend naar buiten komen na een ontmoeting met Paul Panhard: "Het ging slecht met Di Rosa" bekent Jean Panhard. "De eerste auto's waren onverkoopbaar, dus besloten we de carrosserieën in Orleans te laten maken, waar we een uitstekende werkplaats hadden. De vormen kunnen heel eenvoudig geperst worden en in Orleans werden de koetsen samengesteld. Maar het volume was niet genoeg. Daar kun je niet van leven. »

OP WEG NAAR EEN FUSIE?

Het was in deze tijd, in 1951-1952, dat Jean Panhard pogingen deed om te fuseren – met Ford-SAF en

AFG en Dyna X

vervolgens met Peugeot. "Er was François Lehideux, de schoonzoon van Louis Renault, die Ford-France leidde. Ik wilde proberen een deal te sluiten met Lehideux omdat Ford op dat moment een assemblagefabriek had – net wat we nodig hadden - en we hadden motoren die goed ontworpen waren. Daar hadden we het probleem van Panhard kunnen oplossen en auto's onder normale omstandigheden kunnen assembleren. Ik had veel gesprekken met Lehideux, maar plotseling verdween hij - hij werd ontslagen. We waren nog niet heel ver, maar we waren begonnen met het opstellen van een plan. Hij zou president worden en ik algemeen directeur. Mijn idee was dat Panhard in zijn omvang niet kon overleven, vergeleken met andere concurrenten. Anders stevenden we af op een ramp.

De winstgevendheid van Panhard was onvoldoende. Bij Peugeot was het [Maurice] Jordan, en hij zag niet wat Panhard voor Peugeot kon brengen. Hij was niet geïnteresseerd. Dat was duidelijk. Inderdaad, de auto's die Panhard uitbracht waren nogal concurrenten voor Peugeot, maar hij waardeerde niet wat Panhard naar Peugeot had kunnen brengen - namelijk een zeer efficiënt ontwerpbureau. "

DE DYNA 54

Het bewijs van deze dynamiek was de Dyna 54, die Jean Panhard na aan het hart ligt. "Technisch gezien was het een zeer opmerkelijk revolutionair model – zo sterk zelfs dat Jean-Pierre Peugeot me twee jaar later zei: 'Weet je, toen je met die auto kwam, waren we echt bang'. Het was een zeer succesvolle auto, en zijn tijd ver vooruit. Een auto die 130 km/u reed, zes zitplaatsen had en 6 liter per 100 km verbruikte, maar slechts 630 kg woog, het was echt iets. Alles in zijn constructie was logisch. We hebben veel discussies gehad, Bionier en ik, en we hebben samen de specificaties voor deze auto opgesteld. Mijn idee was dat we, omdat we geen financiële middelen hadden, de gebruikte mechaniek moesten nemen en van daaruit moesten proberen een veel grotere auto te maken met een zeer goede aerodynamica - en het zo licht mogelijk te maken.

De Dyna 54 werd vervaardigd door Chausson, die een uitstekende perserij had, met kwaliteitsmensen, en de kostprijs van de carrosserie was bijna als die van grote series. Met deze auto dachten we ons te kunnen scharen bij de fabrikanten van massaproductieauto's. Het had gekund. Maar het struikelblok was de montage. Bijna onmenselijk, als je erover nadenkt. We kunnen aan alles wennen, maar toch. . . Bionier – die echt een geniale vent was – had deze auto zo ontworpen dat het voorste en achterste deel apart gemonteerd waren. We zouden dus een kortere keten kunnen hebben. Je vertrekt bij de carrosserie, je monteert de vooras en de achteras over een korte lengte, om zo min mogelijk ruimte in te nemen, aangezien we op verschillende etages werkten. Als we er een normaal chassis onder hadden gezet was het ons nooit gelukt. Met betrekking tot het lassen van aluminiumplaat is Bionier erin geslaagd om, in samenwerking met de fabrikanten, de klemmen voor de lasstations (postes de soudure) te ontwikkelen. Hij was een genie. Hij heeft alles op deze auto ontworpen."

EEN KOLOSSALE FOUT

Maar het succes van de Dyna 54 wordt bedreigd door een verkeerde berekening in de boekhouding! "Aan de ene kant ontbrak het ons aan de productiemiddelen, en aan de andere kant bedierf de prijs van aluminium bijna alles", zegt Jean Panhard. "Het was het Bureau des Methodes dat de kostprijs van de auto bepaalde. De vastgestelde voorlopige kostprijs ging uit van dezelfde prijs voor de aankoop van het plaatwerk als voor het opnieuw te gebruiken aluminium afval. Dat heeft niemand gezien. Het was een monumentale fout. Dit realiseerden we ons al snel toen *l'Aluminium Francais* het afval overnam; tegen een prijs gelijk aan 20% van wat we hadden berekend. Deze fout was ongeveer de winstmarge van de auto. "Als je bijvoorbeeld een deur maakt, ligt er minstens de helft van het plaatwerk op de grond. Bij de Dyna Z was er heel veel afval, zoals in alle auto's. Met staal maakt het niet uit, dat is niet duur. Maar aluminium werd ons erg duur verkocht door *l'Aluminium Francais*. Vanuit het oogpunt van kostprijs leidde dat voor ons tot bijna ondraaglijke prijzen. Daarom is de romp van de Dyna gemaakt van staal sinds de jaargang 1956, en voor het modeljaar 1957 zijn de deuren, motorkap en kofferdeur niet langer gemaakt van aluminium. We hadden moeten proberen langer bij aluminium te blijven, misschien door te besluiten de verkoopprijzen te verhogen", denkt Jean Panhard. "Door bij aluminium te blijven, hadden we het misschien toch langer volgehouden. Met een stalen carrosserie kreeg de auto niet meer de belangstelling als voorheen."

DE KOMST VAN CITROEN

Ondertussen stopt Panhard geleidelijk met de productie van vrachtwagens. Ze nemen veel ruimte in beslag en met een paar eenheden per maand zijn ze niet langer winstgevend; dus na 1954 werd de productie beperkt tot speciale modellen in bestelling, voordat die definitief eindigde in 1962. Aan de andere kant worden militaire voertuigen een belangrijke bron van levensonderhoud. Dit voorkwam de financiële crisis echter niet en in 1955 nam Citroën 25% van Panhards kapitaal over, een belang dat in 1958 opliep tot 45%. "Ons idee was dat Citroën Panhard zou gaan leiden", zegt Jean Panhard. "We dachten dat Citroën voor de toekomst een intelligente samenwerking zou bedenken, met een herverdeling van de productieprocessen. Maar dat is helemaal niet wat er gebeurde. Citroën zag in deze absorptie alleen de

middelen om 2 CV bestelwagens te produceren tegen vrij hoge tarieven en met zeer strakke kostprijsvoorwaarden.

Citroën zei dat Panhard verder zijn eigen ding kom doen. Maar Panhard kon dat helemaal niet. Dat was het nou juist! Toen Citroën deze overeenkomst sloot pasten de Panhard-auto's goed in het Citroën-gamma, met de 2 CV aan de ene kant en de DS aan de andere kant. Tussen de twee kon Panhard het gat vullen en vrij goed verkopen. Maar Citroën ging door met ontwikkelen en bracht met de Ami 6 een auto uit die een bedreiging was voor Panhard. Hoe wil je dat Panhard daarmee omgaat? Het was onmogelijk. De Ami 6 was een enorme concurrent voor Panhard, maar uiteraard met een heel andere kostprijs. "In het begin werkte het goed. Zolang er geen Ami 6 was, verkocht het Citroën-netwerk graag Panhards. Daarna verdween het Panhard-netwerk vrijwel helemaal, omdat het concurrerend was met Citroën-agenten en -dealers."

Volgens Jean Panhard hielp de productie van de 2 CV Sahara en de eerste Ami's 6 Panhard zeker niet: "De productie van de Ami 6 veroorzaakte bij ons vreselijke problemen – en het bracht geen geld op. We waren een soort productie startup-service voor Citroën, die veel van ons gebruik maakte, dat wel. Daarom hebben we geen geld verdiend. Zo had Panhard zich de komst van Citroën niet voorgesteld. "We hadden een visie op de integratie van de twee bedrijven. We dachten dat Citroën het ook zo zag", zegt hij. Maar het ontwikkelde zich tot een relatie die vergelijkbaar is met die tussen lijfeigene en meester. De enige manier om er nog iets uit te halen is de 24, ontwikkeld door Bionier onder leiding van Jean Panhard.

DE LAATSTE PANHARD

"Citroën akkoord met de ontwikkeling van de 24. Maar dan wel als nicheauto. Veel opties hadden we niet. We waren de gevangenen van onze mechaniek. Iets nieuws konden we ons niet veroorloven. In technisch opzicht hadden we een uitstekende motor en een zeer goede versnellingsbak kunnen uitbrengen. Maar de enige mogelijkheid was om een auto te maken met een vernieuwde carrosserie, en in een niche die niet door Citroën werd ingenomen. Ik herinner me Cadiou, de directeur d'Etudes Mechanique bij Citroën, die me zei: "Ik verbied je om een nieuwe motor te maken. Nee, nee, je gebruikt je eigen mechaniek." Maar voor Panhard betekende de 24 veel meer: het moest het Paard van Troje worden. "Hij was ook ontworpen om later uit te komen als vierdeurs. We hebben een vierdeurs voorbereid en we dachten dat we de viercilindermotor erin zouden plaatsen. Dat was het idee. Maar we konden het ons niet veroorloven. We hadden de middelen helemaal niet. Het maken van de 24 was een echt huzarenstukje; de enthousiaste ontvangst die de auto bij de lancering in 1963 kreeg, getuigt hiervan, zoals Jean Panhard zich herinnert. "Ik zie nog Roland Peugeot, toen hij naar de presentatie van de auto kwam. Hij zei: "Het is echt buitengewoon! Dat is je gelukt met je eigen technici. Wij zouden dat niet voor elkaar krijgen. Vergeleken met de jouwe zijn de auto's die we maken vrachtwagens" Maar verkopen deden ze niet. Men wilde geen tweedeurs auto's: die pasten niet bij de marketingbehoeften van die tijd." Met het stoppen van de PL17 en het niet verkopen van de 24 hoefde je niet lang op het resultaat te wachten: in 1965 kwam de totale absorptie van Panhard door Citroën, en in 1967 liep de laatste Panhard personenauto van de band.

"Wat ik Citroën verwijt, is dat ze ons niet genoeg bij de hand hebben genomen", zegt Jean Panhard met het pragmatisme dat typerend voor hem is. "Ze waren totaal ongeïnteresseerd in het wel en wee van hun dochter-onderneming. Maar toen ze zagen dat de ramp zich had voltrokken, waren ze niet blij. Ze werden gedwongen de fabriek over te nemen. Ze konden niet anders. Ik ben Machiavelli niet. Ik had dit niet voorzien, maar ze konden de dochteronderneming niet laten vallen." (Zoals bekend slaagde Jean Panhard erin, om vrijwel alle oud-Panhard medewerkers bij Citroën aan het werk te houden! – red).

Waar Panhards geschiedenis op het gebied van de personenauto zo eindigt, zo overleeft de naam via de SCMPL, de Société de Constructions Mécaniques Panhard & Levassor -dochter van Citroën, en later de PSA, die zich bezighoudt met militaire machines. Geleid door Jean Panhard tot zijn pensionering in 1978, en met Louis Delagarde als hoofdingenieur tot 1975, is de SCMPL, die aan Auverland zal worden verkocht, al lang een van de meest gerespecteerde producenten van militair materieel. (*Niet meer; zie blz 17.-red).*

Jean Panhard werd van 1967 tot 1989 voorzitter van de Parijse Autosalon en van 1979 tot 1981 voorzitter van de Chambre Syndicale de l'Automobile; daarnaast creëerde hij de vakbeurs Equip'Auto en speelde hij een sleutelrol in de transformatie van de Schlumpf-collectie tot een nationaal automuseum.

Hoewel hij zeker trots kan zijn, toont deze bescheiden patriciër dat zelden. En dan te bedenken dat, 114 jaar nadat zijn vader werd gefotografeerd in de eerste Panhard en Levassor-auto, de naam Panhard nog steeds zal bestaan in onze herinneringen en in onze harten van Panhardisten als het eerste merk ter wereld. Dit is niet het minste van de successen. Dank u wel meneer Jean...

Van Charly RAMPAL's ongeëvenaarde website Panhard Racing Team, gebaseerd op een interview met John Pressnell in de jaren 1990.

Jean Panhard overleed in 2014 op 101-jarige leeftijd.

Vert. JM

Paul Panhard, Louis Bionnier en Jean Panhard in de gouden jaren.

PANHARD ONDERWEG

Van uw buitenland correspondent

Marolles-en-H.
okt. 2012

Marolles-en-H.
sinds mei 2018

St.Germain-Laval
sept. 2021

Het PANHARD logo staat niet meer op de gevels van de fabrieken.
Nadat op 20 juli 1967 de productie van de personen-auto's stopte, ging de S.C.M.P.L. (Société de Constructions Mécaniques Panhard & Levassor) aan de Ave. d'Ivry verder met de fabricage van lichte pantservoertuigen met de merknaam PANHARD. Dit logo werd in 1935 ontworpen door Alex Kow en voor het eerst toegepast op de AMD 178 en gebruikt tot mei 2018.

1935 ontwerp van
A.Kow

In 1973 werd begonnen met de bouw van een nieuwe fabriek in Marolles-en-Hurepoix. In 1978 was er voor het eerst een "open"-dag met rondleiding door de fabriek, waarvoor alle Panhard clubs waren uitgenodigd. Daarna is er nog verschillende keren een "open"-dag geweest. De laatste in 2011. Helaas zal die er niet meer komen.

PANHARD fuseerde in januari 2005 met Auverland. Dit bedrijf in St. Germain-Laval maakte al langer terrein-voertuigen. In deze oude fabriekshallen werd de door Auverland ontworpen PVP gemaakt en met de naam PANHARD geleverd. Door deze fusie wordt de naam

v/h fabriek Auverland.
Panhard PVP in okt. 2010

Panhard General Defense. In het PANHARD-logo komt nu de "steenbok" van Auverland erbij. P.S.A. (Peugeot) blijft eigenaar van het merk PANHARD, maar geeft aan de nieuwe onderneming toestemming om de naam te gebruiken.

Op 25 oktober 2012 werd Panhard General Defense overgenomen door Renault Trucks Defense (R.T.D.), dat weer eigendom is van Volvo Trucks. De naam PANHARD

Marolles-en-H
sept. 2011

blijft nog steeds op de voertuigen staan, maar dan zonder de "steenbok".

Marolles-en-H.
sinds mei 2018

St.Germain Laval
sept. 2021

Op 24 mei 2018 wordt Arquus opgericht. De namen PANHARD, Acmat en R.T.D. verdwijnen van het toneel. De merknaam PANHARD is nu verleden tijd.

St.Germain-Laval

In september vorig jaar reden wij nog een keer langs de voormalige Panhard-fabrieken. Op het pand in St. Germain-Laval staat nu Jogam. Dit is een toeleverancier voor Arquus. Er is o.a. een zetbank om dik pantserplaat met 320 ton haaks om te zetten. Alleen op het parkeerterrein voor het personeel staat nog een bord, dat aan PANHARD herinnert.

Ook reden wij langs de fabriek in Marolles-en-Hurepoix. Bij het station in Marolles-en-H. staat nog een klein richtingsbordje "PANHARD". Bij de fabriek staat nog wel de EBR bij de ingang, maar het woord PANHARD is verdwenen. Het PANHARD logo staat niet meer op gevels!!!!!!! Helaas.

Wim B.

VOITURE DU BLED 2

In aanvulling op het artikel op blz. 3: Op de Rétromobile had de DCPL een unieke VDB staan de ook geschikt is als amfibievoertuig! Volgens *Classic & Sportscar* zit er een 754 cc Panhard blok in dat de achterwielen en de schroef aandrijft. Een andere nouveauté vindt men “de McLaren F1-achtige zitopstelling met de twee passagiers aan weerzijden van de bestuurder”.

JM

BAROK EN VROLIJK

Gazoline van april 2022 typeert vijf Franse cabrio's uit de jaren 50, waaronder de Dyna X en de D.B Le Mans. Hieronder de vertaling van het stukje over de X.

De X cabrio heeft de grote lijn van de vierdeurs, met zijn karaktervolle neus. Behalve het ontbrekende dak maken de grote portieren aan weerskanten, in plaats van twee kleintjes, het verschil.

Ze heeft een onnavolgbaar snoetje en een buitengewone motor. De Panhard Dyna X, in de cabrioletuitvoering, is een autootje met een enorme persoonlijkheid, waarmee je je niet zult vervelen!

In 1946 is het verschijnen van de Panhard Dyna X een grote gebeurtenis in het autowereldje. Deze kleine 3 CV, duur maar keurig afgewerkt en met zijn geavanceerde motor, kent zijn gelijke niet. Bedenk dat, ondanks het kleine motortje van 610 cc, ze 110 km/u haalt! En dankzij datzelfde kleine motortje ze gemakkelijk 1 op 20 haalt, als je rustig rijdt. Ze biedt een voorbeeldige wegligging dankzij de superieure voorwielaandrijving. Op papier zowel als feitelijk zit ze vol met bijzondere kwaliteiten. Dat het autootje zo geslaagd is, komt ook omdat zij van een constructeur stamt, die voor de oorlog gespecialiseerd was in het topsegment. We weten hoe WO II de kaarten opnieuw heeft geschud en Panhard een grote ommezwaai moest maken. In dit geval diende het eerbiedwaardige oude merk zich te richten op een auto voor het volk, maar ze kiest een zeer specifieke uitwerking van dit gegeven. Inderdaad, in een logica van onderscheidendheid en in de geest van de Bureaux op de Avenue d' Ivry, heeft die studie een juweel van stijl en technologie opgeleverd.

De Dyna X is een familie-cabriolet. De achterbank is niet enorm, maar 2 kinderen past gemakkelijk.

Briljant maar lawaaierig is het Panhardblok geheel op zijn plaats in deze lichte auto. In de 850 cc Sprintversie haalt hij 130 km/u!

Waar de algemene conceptie van de Dyna X, veelal toegeschreven aan ingenieur Grégoire en l'Aluminium Francais, teruggaat tot 1943, dankt zij toch haar meeste geheimen aan Panhard. Het eerste is de motor. Zijn fantastische motor, moeten we zeggen. Tot stand gekomen onder de leiding van de briljante ingenieur Louis Delagarde, is het een 2-cilinder boxer met een carter uit één stuk, krukas op rollagers en torsiestaven voor de klepbediening. In die tijd was een vermogen van ongeveer 40 pk per liter buitengewoon.

Drie en een half jaar later wordt deze a-typische auto verrijkt met twee recreatieve varianten: een *berline decouvrable* (vierdeurs met open dak) en een vierpersoons cabriolet. Voor ongeveer dezelfde prijs is de cabriolet toch attractiever, al heeft die slechts twee portieren. Op basis van de berline heeft de laatste stevige structurele versterkingen, met name een boog onder het dashboard, waardoor de stijfheid en daarmee de excellente wegligging van het basismodel behouden blijven. Vergeleken met de Berline heeft de cabriolet een betere afwerking, zoals gescheiden voorstoelen, met bergvakken aan de rugleuning, draairamen en volledig beklede zijpanelen. De optionele Grand Luxe uitvoering

Periode: Januari 1950 - juni 1953: 2004 exemplaren waarvan 1684 X86

Tendens: Vaste waarden; de Dynas X zijn gezegend met een toegewijde schare liefhebbers. De cabriolets en de Juniors zijn het meest gezocht.

Beschikbaarheid onderdelen: Goed voor de motor, steeds lastiger voor de rest.

Aandachtspunten: *Corrosie*: de Alpax-structuur roest niet, maar destalen onderdelen zijn roestgevoelig. Let bijzonder op de plaatsen waar de legering contact maakt met het staal. *Motor*: Deze pittige motortjes vereisen een onderhoud op hetzelfde technische niveau.
Zwakke punten: kwetsbare lagers van de bak.

Prijs 2012: € 25.000; prijs 2022: € 28.000

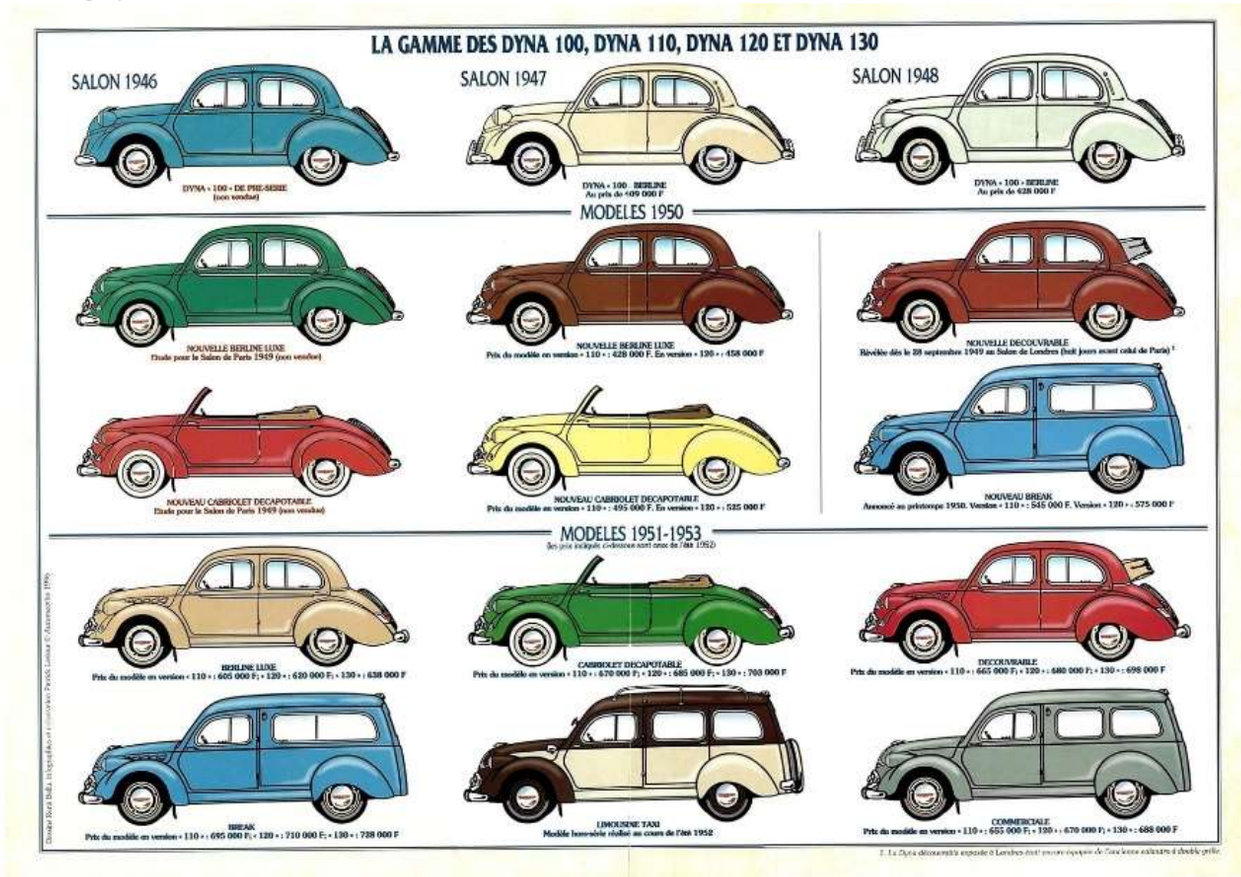
PLUS: temperament, verbruik

MIN: versnellingsbak

voorziet zelfs in een leren interieur in een kleur volgens de smaak van de cliënt.

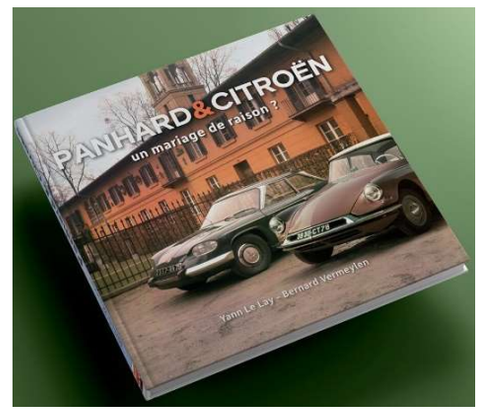
Maar vanwege de geringe vraag wordt de cabriolet al vanaf zomer 1950 uit de catalogus gehaald, 6 maanden nadat die op de markt is gebracht. Zijn carrière is kort, vooral vanwege concurrentie uit eigen huis. Het verschijnen van de Dyna Junior in 1952, als cabriolet en roadster op dezelfde basis, geeft een dreun aan de verkopen van de open Dyna X, die ook niet meer modern oogt vergeleken bij de simpele, maar heel sportieve lijnen van de nieuwkomer. Het zwaartepunt van de productie van de Dyna X cabriolet is dus 1950-1951, waarbij de volgende motoren zijn gebruikt: 610 cc (X 85), 745 cc (X 86), 850 cc (X 87), waarbij de twee laatste in een Sprint-versie leverbaar zijn met een dubbele carburateur. Die levert 40 pk en stelt de auto in staat tot een top van 130 km/u, wat destijds alleen de grootste auto's haalden. Zijn prijs, bijna die van een Citroën 15-Six, bereikte eveneens een hoogtepunt.

De achterkant is iets gewoner dan de voorkant. De reservewielbeschermer was een optie, de koffer moet dan van binnenuit bereikt worden.



NIEUW PANHARD BOEK!

Ja, want *Panhard & Citroën, un mariage de raison?* van onze Belgische vriend Bernard Vermeylen en Yan Le Ley gaat over Panhard, een terugblik op de periode dat Citroën de toko overnam en 12 jaar later de nek omdraaide. Zo komen ook de assemblage van de Ami en de besteleenden aan bod, en de totstandkoming van de Dyane. Formaat *La Dyna de mon Père*, maar dan 275 blz. Graag had ik het wat groter gezien, al was het maar voor de vele mooie foto's, maar verder is er weinig op af te dingen. Het zit het boordevol informatie, minutieus gedocumenteerd, kortom heerlijk leesvoer voor de zomer. Maar liefst 63 pagina's over de 24, exportcijfers (1 naar Antartica!), autosport. De gevorderden vinden nieuwe plaatjes en invalshoeken, voor de novicen geeft het een uitgebreid overzicht over een bijzondere fase van ons merk. In het Frans, dat wel, al gaan er geruchten over een engelstalig supplement. Te bestellen bij Citrovisie.nl voor € 47,50. Aanrader!



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