PANHARD AUTOMOBIELCLUB NEDERLAND

PANHARD KOERIER

№ 213 Jr *54*, 01*12*2022

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

Al sinds mensenheugenis organiseert onze club vier praatavonden per jaar. Een ijzersterk concept en voor veel leden was een Praatavond de eerste kennismaking met de. Ook uw voorzitter stapte zo ooit de club binnen bij —toen nog— La Montagne in Veenendaal in 1992.
Praatavonden zijn de ideale bijeenkomsten om kennis met elkaar te delen, interessante of leuke presentaties aan te horen maar vooral om elkaar te ontmoeten. Echter, tijdens de Coronacrisis werd dat plotseling onmogelijk. De ZOOM--versies van Praatavonden die we tijdens COVID een paar keer hebben georganiseerd, werkten best goed maar een sessie achter je computerscherm is tóch niet hetzelfde.
Als bestuur hebben we de COVID-crisis aangegrepen om het concept Praatavond wat aan te passen: we hebben nu ook Praatmíddagen (vaak met een lunch) en soms is een Praatavond een échte Praatavond vanwege gebrek aan een spreker of presentatie.
Als de opkomst voor een Praatavond een graadmeter is voor de levendigheid van onze club, dan mogen we niet mopperen: rond de veertig leden (25% van onze club!) waren op een donkere vrijdagavond in november naar Nieuwegein gekomen voor het verhaal over de Schlumpf-collectie. De Praatavond lééft. Tot ziens bij een volgende!
André

VAN DE REDACTIE

Een Koerier met aandacht voor Italië, voor exotische modellen, over restaureren. U maakt kennis met Jacques Hubert. Volgt de wintertijd om te sleutelen, te poetsen, de foto's nog eens te bekijken en na te genieten van een leuk Panhard-seizoen. Graag vraag ik nogmaals om uw bijdrage te leveren aan de Koerier, het is toch ontzettend leuk om een verhaaltje over je eigen auto in je lijfblad gedrukt te zien, of een anekdote met ons allemaal te delen! Het komt nu vaak neer op een kleine groep actieve mensen, die ik voor hun bijdragen ontzettend erkentelijk ben, namens ons allen. Maar we verwelkomen nieuwe schrijvers! De redactie wenst een fijne kerst

AGENDA

Check vooraf voor de zekerheid!
12-15 januari interclassics Maastricht
1-5 februari Rétromobile Parijs
17 februari Algemene Leden Vergadering
26-29 mei Internationaal treffen Novara

OMSLAG

Van Peter Drijver kregen we deze prachtige monumentale opname van 25 Panhards op het plein van het Musee de la Voiture et du Tourisme in Compiègne, waar een bijzondere expo aan ons merk was gewijd. Zie ook verderop in de Koerier!

INHOUD

Familieberichten	3
RIPL 2023 Novara -André Ros	4
Autokampioen	6
Autobeurs padua -Joannes Collette	7
Veilingen	9
Praatmiddag CD	9
D.B Le Mans Gazoline	10
Dyna Wendler -Jaco de Boer	12
Panhard à Compiègne -Peter Drijver	14
Restaureren etc. -Ries en Jaco	16
Te Koop D.B V8	18
Jacques Hubert	19

FAMILIEBERICHTEN VAN TOEN EN NU

De Panhard Koerier verbindt de leden, niet alleen door technische informatie en historische beschouwingen, maar ook door familiegebeurtenissen! En zie: ***Nico en Natasja Boers*** trouwden in de Dyna X van papa.
Wim Boers schrijft: Afgelopen zomer, op een snikhete dag met een temperatuur van 35 gr., trouwden Nico en Natasja Boers. Een prachtige dag om met de Dyna X cabriolet te rijden.
Onze hartelijke felicitaties aan het bruidspaar!

Tante Hedwige, van ons Belgische clublid ***Hans Landsuser*** dook weer eens in de oude albums en vond zowaar nog enkele foto's met haarzelf achter het stuur van de PL17 en Mama ernaast, jaren zestig. Dank Hans!

Wie gaat er mee naar het *RIPL 2023 in Novara, Italië?*

De PAN-kalender die ergens in december op de mat valt, heeft als thema: 'RIPLs door de jaren heen'. RIPL als in 'Rassemblement International Panhard et Levassor'*: de jaarlijkse bijeenkomst van Panhard-liefhebbers uit heel Europa (met af en toe ook een Amerikaan of Japanner…) die sinds 1986 georganiseerd wordt door één van de Europese clubs.*

Zo'n RIPL is altijd een bijzonder evenement: drie dagen doorbrengen met Panhard-vrienden uit heel Europa op een mooie locatie met goed eten en drinken, is een feest. Wat echter vaak nóg leuker is dan het RIPL zelf, is de reis naar de bestemming. In mei 2023 gaat die RIPL-reis naar het mooie Italië: door de Ardennen, Elzas, misschien een stukje Zwarte Woud, door Zwitserland en vervolgens de Alpen over naar Piemonte.

Aangezien er met onze Panhards van alles mis kan gaan tijdens zo'n reis, rijd je vaak met een groepje maar blijf je in ieder geval bij elkaar in de buurt om bij problemen elkaar te kunnen helpen. Vaak zijn de groepjes reizende Panhards wat 'losser' en kom je elkaar pas 's-avonds in het hotel tegen na de kilometers van die dag. De lunches en diners in de (soms haastig uitgezochte) hotels onderweg zijn soms verrassend maar altijd gezellig.

Eens in de zoveel jaar wordt het RIPL georganiseerd in een land waar je —als typische Nederlander— minder vaak komt of wat minder voor de hand ligt. Finland in 2010 was zo'n land. Het RIPL in Zweden van dit jaar was ook een mooie kans om te reizen naar een voor veel Nederlanders wat minder bekend land. Het RIPL in Zweden — zie de verslagen in de vorige Koerier— was een fantastisch leuk evenement mét prachtig weer. Jammer dat het tijdstip van eind juli niet iedereen goed uitkwam waardoor het een van de kleinere RIPL-bijeenkomsten is geworden.

Italië is ook zo'n land dat minder voor de hand ligt voor Panhard-bijeenkomsten. Toen de Club Italiano Panhard zich zo'n tien jaar geleden voor de eerste keer kandidaat stelde om het RIPL te organiseren, waren de verwachtingen dan ook hoog gespannen. We werden niet teleurgesteld: met de organisatie van het RIPL in 2016 hebben Claudio Sassi en zijn vader Giuseppe —de harde kern van de Italiaanse club— de verwachtingen vér overtroffen. Italië 2016 was in alle opzichten een perfect evenement waar de hele familie Sassi samen met hun vrienden van de Autoamatori Club di Novara maar liefst drie jaar(!) aan hadden gewerkt. Meer dan honderd Panhards, een prettig hotel bij de stad Novara, prachtige historische stadjes, meren en landschappen, wat langere ritten en uiteraard: 'in Italia si mangia bene', ofwel 'in Italië eet men goed'!

Was het eerste RIPL in Italië leuk, de reis ernaar toe was zo mogelijk nog leuker. Het steeds verder uitdijende gezelschap, de mooie route en de afstand maakte het tot een echte reis. In mei 2016 vertrok de 'Expeditie Hannibal' met veel kabaal vanaf de toenmalige Citromobile richting Italië. Waar de reis begon met de Nederlandse kern van Drijver/Bosse, Breed, Ottevangers voegden als snel Zwonarz, enkele Duitse vrienden en de Nederlandse équipes van Van Thor en Van der Rol zich bij de eerste lunch in Italië bij het Lago d'Orta waarna een stoet van zo'n vijftien Nederlandse, Belgische en Duitse Panhards de laatste kilometers aflegden naar Novara. Bestemming bereikt!
Het voorafgaande verhaal is natuurlijk bedoeld om zo veel mogelijk van onze leden over te halen om in mei mee te gaan naar Italië. Het wordt namelijk wéér heel leuk, zowel de reis als het evenement.

Over het RIPL 2023 in Novara:

In de buurt van Novara zijn niet heeft veel hotels die een groep van 200+ mensen kunnen herbergen, dus het RIPL 2023 vindt weer plaats in het Hotel Novarello bij Novara: een prettig Spa & Wellness hotel met goede kamers en veel ruimte op het terrein. Op het programma staan onder meer een bezoekje aan het mooie stadje Galliate. We rijden ook naar Arona aan het Lago Maggiore waar we van een rondvaart op dit mooie meer gaan genieten. Ook staat een bezoek aan het luchtvaart-museum bij de luchthaven Malpensa op het programma

en een heus Concours d'Élégance in het centrum van Novara op zondag als afsluitend evenement. Verder natuurlijk alle bekende RIPL-elementen zoals onderdelen-beurs, het galadiner op zondagavond en veel verhitte technische discussies. Voor dames die dat laatste niet zo interessant vinden, is er de mogelijkheid tot een spa & wellness arrangement in het hotel.

Er zijn al leden bezig om de route naar Novara te plannen en de eerste hotels langs de route zijn al geboekt! De route staat echter niet vast en het staan iedereen vrij eigen keuze te maken. Er zijn verschillende leuke opties om Zwitserland en de Alpen door te komen: het autotreintje bij Kandersteg, de Simplonpas (de keuze in 2016, met sneeuw!) maar ook via de Mont Blanc tunnel of Gran San Bernardo tunnel (niet de San Bernardino-tunnel!) zijn opties. We gaan het allemaal bespreken in de App.

Noteer de data alvast in je agenda: 26-29 mei 2023. En trek 24 en 25 mei uit voor de reis. Je krijgt er geen spijt van!

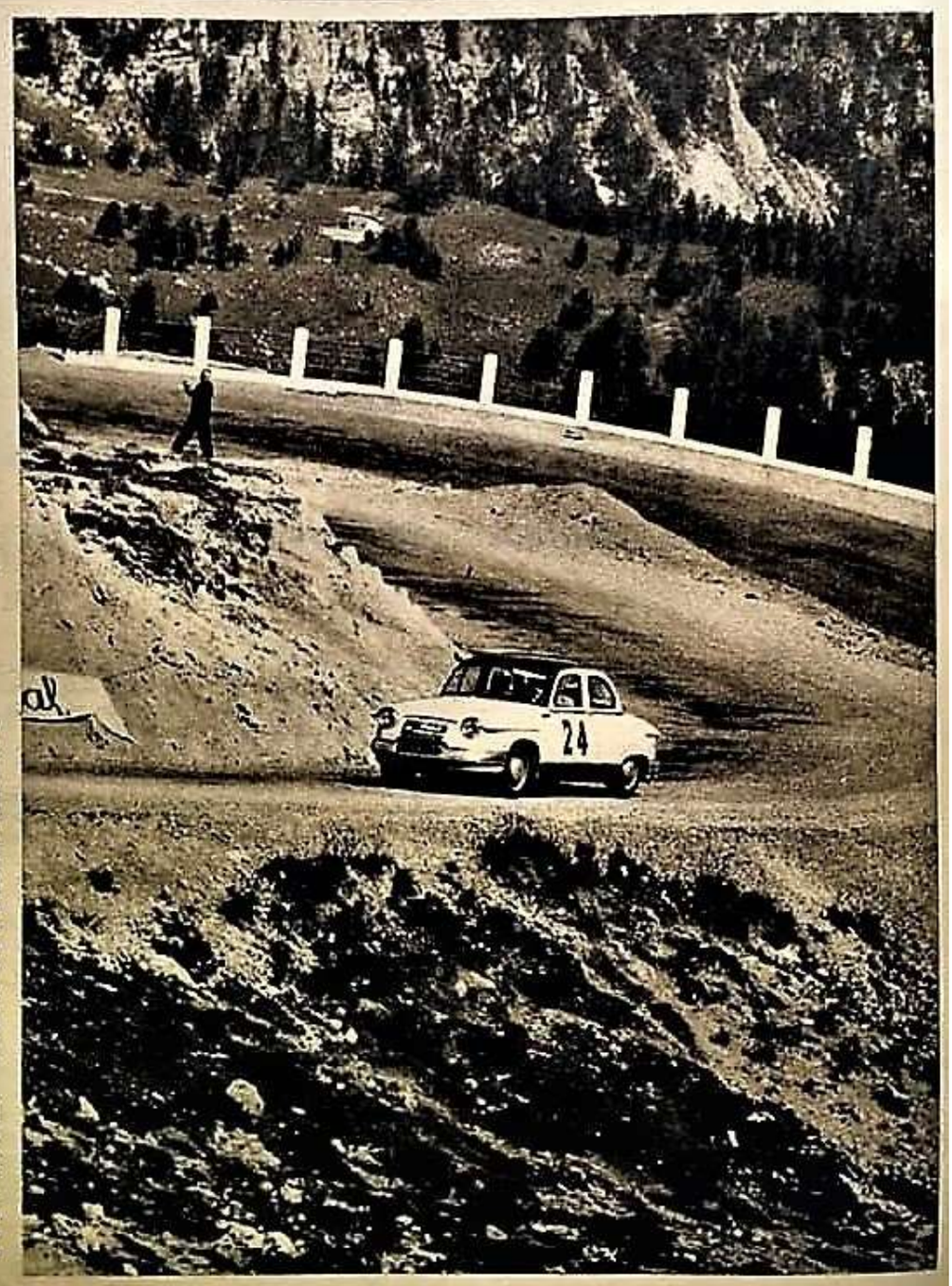
André Ros

Autokampioen

Een impressie van wat voor heroïsch u te wachten staat als u meerijdt naar het RIPL in Italië! Het hoeft natuurlijk niet zo zuinig.

No. 31
1960
30 - 7
52e jrg.

Autoweekblad van de Koninklijke Nederlandsche Toeristenbond



Op druppeltjes benzine van Utrecht naar Cannes . . .

Die „druppeltjes" zijn natuurlijk figuurlijk, want ook de meest zuinige rijders in de Mobil Economy Run hadden uiteraard heel wat liters nodig om het ca. 1800 km lange traject af te leggen. Vooral in de bergen kwam er het op aan de voorgeschreven gemiddelde snelheid te behalen met zo min mogelijk brandstof.
Het echtpaar Hebrard (monsieur is 72 jaar!) behaalde tenslotte de zege in het algemeen klassement. Hier ziet u ze in de Panhard tijdens een klim in de Alpen.

1717

« FIERA AUTO E MOTO D'EPOCA » IN PADUA

Door onze speciale verslaggever Gioanni Coletti

Voor de meeste Panhardisten is de Rétromobile in Parijs al een vreselijk eind weg, maar er zijn altijd uitzonderingen! Dank Joannes, voor dit bijzondere verslag. Een Guilietta Sprint is trouwens ook best leuk.

Alfa Guilietta Sprint 1963

Het is nogal een eindje rijden naar deze beurs, Ongeveer 1200 km vanaf mijn huis in Eersel. Waarom zo ver weg naar een beurs in Italië? Samen met mijn twee vrienden Stephaan en Henry zijn we bezig met een grondige restauratie van een Alfa Giulietta Sprint uit 1963.

De hele carrosserie is kaal gemaakt, alles gedemonteerd. Vervolgens is de koets in een oven geweest, gestraald en in de epoxy primer gezet. De koets die we na deze behandeling terugkregen had nogal het karakter van een "doorzon auto". Op veel plaatsen kon je naar buiten kijken.

Na heel veel laswerk

Doorzon auto

Plaatwerk van de auto is vrijwel niet te vinden. Dus hebben we zelf ongeveer 4 m2 nieuw plaatwerk gemaakt en in de body gelast. Dat is nu klaar en ik ben bezig de onderkant te spuiten voordat hij naar het carrosserie bedrijf gaat om strak te maken en te spuiten.

Ondertussen hebben we alle losse onderdelen zelf gestraald en gespoten. Al deze onderdelen zijn gerestaureerd en liggen klaar voor montage inclusief de motor, de bak, de achteras, de wielophanging en de stuurinrichting.

De onderdelen voor deze Alfa zijn duur en moeilijk te vinden. Daarom ging ik samen met Stephaan op 18 oktober op pad naar deze beurs in Padua. Daar zijn behalve enorm veel auto's ook veel stands met onderdelen.

Helaas waren er deze keer minder onderdelen stands dan voorheen en ook razend duur. We hoopten ergens in de bakken een gebruikt luchtfilter te vinden, maar dat is niet gelukt. We konden wel een nieuw filter kopen voor € 800,-, maar we hebben besloten het zelf na te maken.

Het is hele grote beurs. Groter dan Retromobile en ongeveer zo groot als Techno Classica in Essen. Natuurlijk heel veel Italiaans spul. Heel veel auto's met een speciale carrosserie op basis van de Fiat 1100, 500 en 600. En merken die je niet vaak tegenkomt zoals Ermini, Osca, Moretti, Cisistalia, Bandini, Stanguellini etc.

Een zeer mooie D.B HBR 5

Toch nog een paar interessante Panhards. Een hele mooie HBR 5. Mooier dan DB ooit heeft gemaakt. (Kennelijk met een paar extra koplampen!-red.)
En verder een heel wonderlijk bouwsel op basis van een X. Op de foto's kan je zien dat het een aardig projectje is. Toch maar niet gekocht.

Bovendien was er nog een mooie oranje PL 17 in de aanbieding.

Nogal wat werk

Voor onze Alfa hadden we nog een krik nodig. Iets dat paste koste op de beurs € 300,- en een mooie replica koste € 400,-. Op de laatste dag in Padua reden we naar ons hotel en zagen onderweg een reclamebord van een autosloperij. Ik zei tegen Stephaan: Vroeger ging je voor een krik naar een sloper. Proberen? Een sloperij met heel aardige mensen die vloeiend Italiaans spraken. Maar dat mocht de pret niet drukken. Ergens tussen de rommel lag zowaar een passende krik. Prijs € 10,-. Dat was een leuke ouderwetse actie.

Joannes Collette

VEILINGEN

Door **Osenat** werd op 20 november de collection Jean Minard geveild. Een enorme verzameling van 90 Franse oldtimers waarvan veel in bedenkelijke staat: het stof zat nog dik op de auto's, erg leuk dus! Qua Panhard was het kopstuk een Dynamic vierdeurs X 82 uit ca 1936, die er verrassend netjes uitzag. Hij bracht een fractie minder op dan de duurste auto, een twijfelachtige SM. De Panhards brachten een stuk meer op dan was geschat! Maar geen krankzinnige prijzen zoals een paar jaar terug bij de ook zeer gammele Baillon-collectie. Een Talbot-Lago cabriolet uit 1950 waar toen € 42.910 voor is betaald, is vorige maand in Parijs voor € 11.920 geveild.

Osenat had ook een veiling in Hangar 14 op het vliegveld van Bron, bij Lyon gelijktijdig met de Epoqu'auto. Daar werden op 5 november o.a. 2 ongerestaureerde 24s van een lokale Panhardist geveild, en een D.B HBR5 met opklapbare koplampen. Voor schappelijke prijsjes.

P & L Dynamic X 82 ca 1936	10 à 15k:	€ 33.600-
24 BT 1965 N4 Sloper	200-300	€ 1.620-
Pl 17 ca 1960 compleet	400-600	€ 1.800-
Junior X 87 slechte staat	2 à 4k	€ 7.920-

Bron:

24 CT 1964	€ 5.760,-
24 BT 1966	€ 7.320,-
D.B HBR5	€ 30.000,-

JELLE EN ERIK EN DE RESTAURATIE VAN CDs

Op zondag 16 oktober vond een drukbezochte **Praatmiddag** plaats op de inmiddels bekende locatie in Nieuwegein. Het mooie verhaal van Erik de jonge over de ontdekking, de toenaderingspogingen en de uiteindelijke koop, het bleken zelfs min of meer 2 auto's te zijn, en Jelle Betlehems indrukwekkende verslag van de gigantische restauratie van koetsen, motoren, bekleding zelf gegoten alu remtrommels, het was een bijzonder smakelijke en presentatie. Die ook online kon worden gevolgd! We hadden elkaar alweer even niet gezien, dus het amicale geroezemoes was niet van de lucht. Het weer was prima, maar het gebodene was zo boeiend dat niemand de zolder tussentijds verliet! Dat was ook wel jammer, want de enige CD die fysiek aanwezig was, samen met de D.Bs HBR 5 van Peter en Joost, stond buiten en moest op tijd weer naar huis. Als kersen op de taart de prachtige PL17s (ook break) en 24 BTs! Een geslaagde en gezellige middag!

RACEN OP ZIJN ELEGANTST!

Prijs in 2012: € 23.000, prijs in 2011: € 30.000

D.B LE MANS

Gazoline van april 2022 typeert vijf Franse cabrio's uit de jaren 50, waaronder de Dyna X cabriolet en de D.B Le Mans. Over de X las u in PK 211, hieronder vindt u de vertaling van het stukje over de D.B

Plus wegligging, comfort, Tigre-motor, *Min*: afwerking

Een magnifiek exemplaar van de D.B Le Mans. Alle modellen werden uitgerust met Al-Fin remtrommels.

Zelfs kleine autobouwers als D.B hebben ervan gedroomd om Amerika te veroveren. De cabriolet Le Mans had dan wel niet de carrière waar zijn scheppers op hoopten, over blijft een uitstekende poging van een wedstrijdspecialist, elegant en hoogwaardig.

Charles Deutsch en René Bonnet: de samenwerking tussen deze twee mannen heeft het merk Panhard buitengewoon veel publiciteit opgeleverd. Ze haalden met de tweecilinders van de Av. De Ivry een recordaantal wedstrijdoverwinningen. En Deutsch en Bonnet profiteerden hiervan om hun sportwagens te promoten.

Gepresenteerd als vierpersoons cabriolet wil de D.B Le Mans een comfortabele en luxueuze wagen zijn.

Archives Gazoline

Het bewijs voor het aura dat de autosport in de jaren 50 meebracht is wel dat, dankzij talrijke klasse-overwinningen op Sebring, D.B in 1958 meer coaches HBR5 in Amerika verkocht dan in Frankrijk! Vervuld van de beloften voor de toekomst door dit resultaat, zochten Deutsch en Bonnet naar een verbreding van het aanbod, dat op dat moment is beperkt tot race-barquettes en de coach HBR. Terwijl de in ateliers in Champigny-sur-Marne de bolides worden geprepareerd voor de 24 uur van Le Mans 1959, wordt op enkele meters daar vandaan de laatste hand gelegd aan een toekomstig voertuig: het prototype van een cabriolet 2+2, een auto met een sportieve achtergrond maar bedoeld alleen voor de weg, de stad, de kustroutes. Kortom een toerwagen de veel belooft op de grote Amerikaanse markt. Refererend aan de dubbele overwinning op Le Mans 1959, van de Indice de Performance en de Index Energetique, is de cabriolet Le Mans genoemd. Zijn lijn is voorzien van vleugels als de grote vinnen en een

SPECIFICATIES:

Fiscaal vermogen 5 CV

Motoren: flattwin 851 cc (50, 60 SAE pk) 954 cc; 75 SAE pk, geforceerde luchtkoeling

Voeding: dubbele carburateur (twee carbs optie bij 954 cc),

Transmissie: voorwielaandrijving, enkelvoudige droge plaatkoppeling, vier gesynchroniseerde versnellingen, pook op de vloer.

Opbouw: metalen platformchassis, koets van versterkt kunststof.

Max. snelheid: 150-170 km/u

Verbruik: 7,5 l / 100 km (1 op 13,3)

Gebouwd: juni 1959 tot zomer 1962 ca 200 exemplaren

Tendens: Na een sterke stijging de afgelopen 10 jaar, lijkt de prijs van de zeldzame D.Bs nu te stabiliseren.

Zeldzaamheid: heel zeldzaam 0 1 **2** 3 4 5 courant

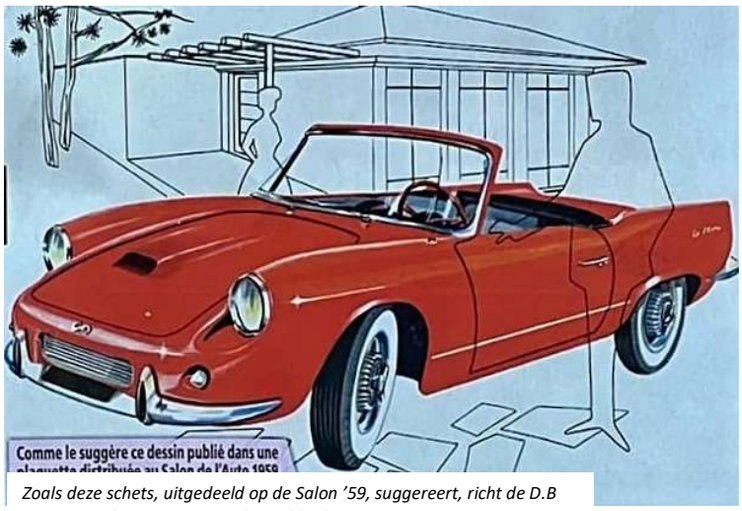
Onderdelen: Goed beschikbaar voor de mechaniek; de rest wordt steeds lastiger.

Om op te letten:

Roest: de platforms hebben geen roestbescherming,

Motor: betrouwbaar, maar ze hebben vakkundig onderhoud nodig.

sterk gebogen voorruit, om de Amerikanen te behagen. De keuze voor de plaats om de auto officieel te presenteren zit ook in dit pakket: op de Salon van Boston in september 1959. De auto schitterde voor de Europeanen een maand later onder het glas van Le Grand Palais in Parijs.



Zoals deze schets, uitgedeeld op de Salon '59, suggereert, richt de D.B Le Mans zich op een jong welgesteld echtpaar.

De cabriolet Le Mans staat niet op het chassis met de centrale balk van de coaches, maar op een metalen platform met de langsbalken van de PL17, waar het ensemble van mechanische elementen van de zelfde auto is ingepast. Deze keuze om de stijfheid en kwaliteit te bereiken die je mag verwachten van een sportwagen, leidt tot andere maten. De cabriolet met 4 zitplaatsen heeft een wielbasis van 2, 40 m tegen 2,13 m voor de coach.

Is de koets op de Salon van metaal; de exemplaren die de werkplaatsen in Champigny verlaten vanaf april 1960 – feitelijke startdatum van de productie - zijn gemaakt van kunsthars versterkt met glasfiber. Om de productie en reparaties te vereenvoudigen, is de carrosserie samengesteld uit 6 afzonderlijke delen, die gemakkelijk te vervangen zijn. Een vooruitgang ten opzichte productiewijze van de coach, waarvan de productie in de loop van 1960 wordt beëindigd. De carrosserieën worden uitbesteed aan Polyest en Chappe & Gasselin. Commercieel neemt de Le Mans het dus over van de HBR 5. Ze wordt in drie versies aangeboden: "Racing", met simpele rubberblokken als bumpers, keuze uit 4 kleuren en een uiterst karige uitrusting. De "Luxe" versie heeft deurknoppen op de portieren, bumpers, sierstrips langszij en een gecombineerde toerenteller. De "Grand Luxe heeft een gewijzigd front met dubbele Marchal Megalux lampen. Een erg dure auto, tweemaal zo duur als een Floride in de Grand Luxe versie, zelfs driemaal als de klant voor alle opties koos zoals een 954 cc motor voor 2.000 franken, een hardtop voor 1.700 F en natuurlijk de radio voor 615 F. Deze prijsstelling verklaart de zeer beperkte verspreiding, vergeleken met de cabriolet van Renault. De Le Mans bleek de allerlaatste auto die in Champigny is gebouwd voordat de activiteiten hervat werden bij Matra in Romorantin en de naam wijzigde van D.B in René Bonnet in 1962. Er werden ongeveer 200 exemplaren gebouwd, wat toch wel heel weinig is. Enkele dozijnen zijn gebouwd onder de naam René Bonnet. Conform de afspraken tussen Renault en Matra werden deze auto's niet langer voorzien van Panhard-techniek, ten gunste van onderdelen uit Billancourt, te beginnen met R4-platforms. Ondanks hun sterke uiterlijke gelijkenis, verschillen de D.Bs en de René Bonnets veel meer van elkaar dan het lijkt.

Vert. JM

Een optionele hardtop werd aangeboden, maar die is erg zwaar en verstoort de pure lijn van de cabriolet.

De 851 cc Tigre van de PL17 verricht wonderen onder de motorkap van de D.B Le Mans!

Jaco de Boer vertaalt!

DE DYNA WENDLER

WAAR VOLKSWAGEN PANHARD ONTMOET

In de jaren vijftig van de vorige eeuw is er een goede markt voor kleine sportwagens die veelal door gespecialiseerde carrossiers worden gebouwd. De Panhard Dyna X vormt een aantrekkelijk ontwerp dat niet alleen de Italiaanse haute couture onder de carrosserie bouwers weet te verleiden maar ook enkele minder bekende bedrijven waaronder het Duitse Wendler.

Voorkant Porsche 365

Het bedrijf van Erhard Wendler, gevestigd in Reutlingen, is opgericht in 1840 als koetsenfabriek, vanaf 1920 worden er ook carrosserieën voor personen wagens gebouwd. Deze omschakeling vind plaats onder leiding van de getalenteerde constructeur Helmut Schwandler. Eerst in de 20-er jaren zijn dat een 60 tal, in de jaren '30 zijn dat er al ruim 250 stuks. Er werken dan inmiddels ruim 100 vaklieden. Onder de clientèle bevinden zich vooral vooraanstaande Duitsers.

Na een noodgedwongen pauze vanwege de 2e wereld oorlog worden begin jaren '50 de activiteiten weer opgepakt. Nu worden er carrosserieën gemaakt op basis van het zgn. "ponton ontwerp" een van een rechthoekig blok afgeleide vorm, die toen onder autofabrikanten furore maakte. In die jaren leidt dat tot een specialisatie van het bouwen van kleine series sportwagens; het bedrijf maakt echter ook vele prototypes voor de grote constructeurs zoals Adler, BMW, Mercedes, Bugatti, Fiat, Porsche, Bentley en Cadillac in totaal wordt er wel voor een 35 tal grote merken gewerkt.

Later gaat het bedrijf zich verder specialiseren in restauratieprojecten en in de bouw van gepantserde limousines. Helaas is, ondanks een fusie, het bedrijf in het begin van de 21-ste eeuw ter ziele gegaan.

Terug naar de Dyna X. Het is uiteindelijk in begin jaren '50 een debutant, namelijk de Firma Völke, agent voor Panhard in Bäle , die Wendler vraagt om een cabriolet te ontwikkelen op basis van de Dyna X, met het doel deze in kleine serie te gaan produceren.

Het ontwerp, blijkbaar bij gebrek aan inspiratie, wordt een cocktail, de voorkant gebaseerd op een Porsche 365 en de achterkant op die van een Simca 9 Sport. De Porsche voorkant heeft wel een grote grill nodig om de nu voorin aanwezige motor van de nodige koeling te voorzien. Ondanks deze mélange vormt het ontwerp toch een elegant geheel.

Het karkas van deze "Dyna Speciaal", een assemblage van hout en metalen buizen, gebouwd op het chassis van de Dyna X, moest een ruime 2-zits cabriolet gaan worden.

De samenwerking van de carrossier Wendler en Panhard, begint officieel 20 juni 1952 met een brief geadresseerd aan Dhr. Paul Panhard, de CEO in die periode. De brief is een gevolg van het bezoek van Dhr. Bousset, medewerker van de directie van Panhard aan de ateliers van Wendler.

Het enige wat Panhard aan het project hoefde bij te dragen was het leveren van de kale chassis met aandrijving. In de archieven staat vermeld dat er 27 stuks Panhard X87 break chassis zijn geleverd aan de firma Wendler .

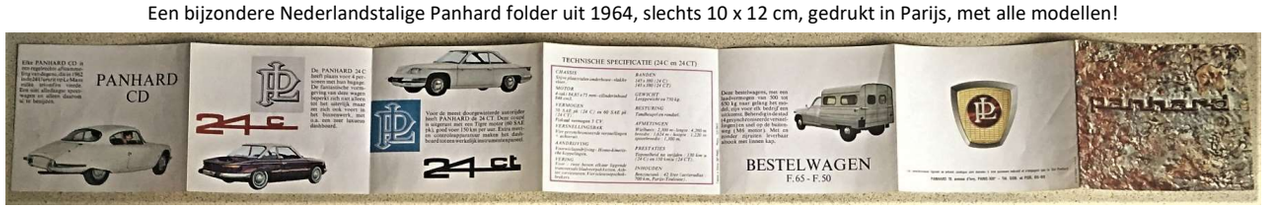
Achterkant Simca 9

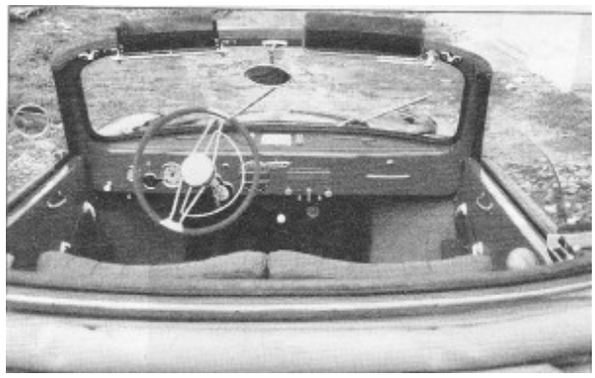
De afgebouwde wagens worden dan doorgeleverd aan de Zwitserse firma Wölkle die ze verder gaat distribueren.

De Panhard-Wendler cabriolet wordt in 1953 op de autobeurs van Geneve gepresenteerd onder de naam "Dyna Speciale"; alleen het logo van de firma Wendler is op de flanken aangebracht.

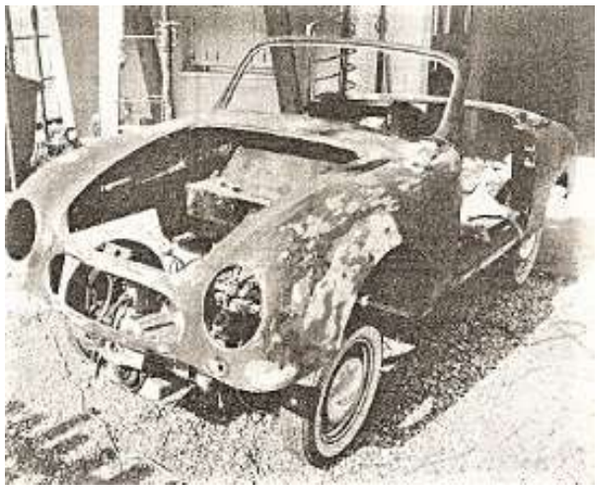
Het is een goed gebouwde cabriolet, uitgerust met een 750 cc (3cv) blok en met een mooie afwerking van het interieur in imitatie leer. Van de 26 gebouwde exemplaren zijn er slechts 2 overgebleven waarvan zich er één in Frankrijk bevind en de ander in Nederland (bij wie?)

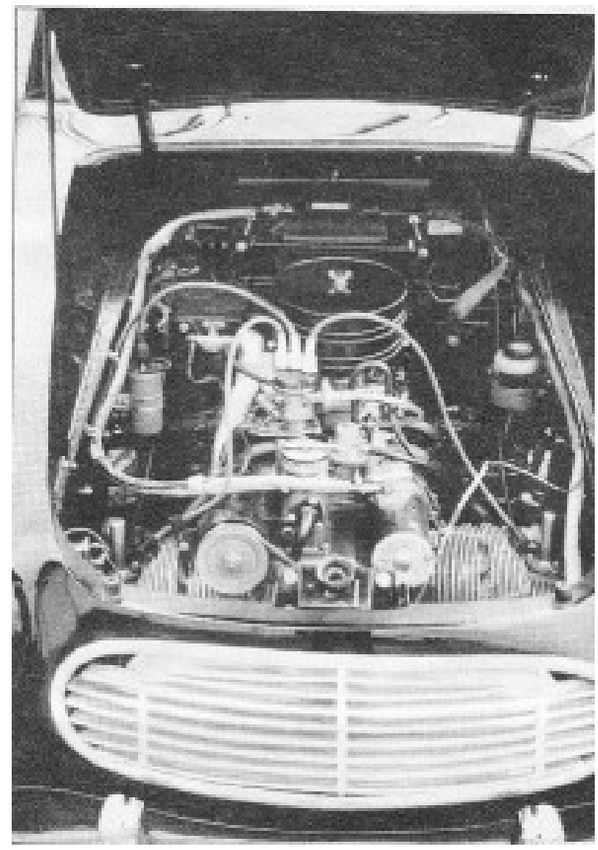
Een bijzondere Nederlandstalige Panhard folder uit 1964, slechts 10 x 12 cm, gedrukt in Parijs, met alle modellen!





Het Franse exemplaar wordt vanaf 1975 in het automuseum van Colmar tentoongesteld maar is in de jaren ’80 doorverkocht aan een privé verzamelaar. Het verhaal is dat de auto toen geregistreerd stond als een 5cv met 4 zitplaatsen. De huidige eigenaar die in de buurt van Auvers sur Oise woont heeft de auto in de jaren ’90 geheel volgens de regels van de kunst gerestaureerd en in zijn originele staat teruggebracht (zie foto’s).





Tijdens de restauratie kwam men erachter dat de deurklinken, de koplampen en de rozetten van de bumpers afkomstig waren van Volkswagen. De nummerplaatverlichting en de wieldoppen waren echter weer van Porsche. Het cabriolet dak voorzien van binnenverlichting bleek identiek aan die van de Volkswagen Kever cabriolet.

De bedekking van de houten! dorpels, is gemaakt van aluminium. Ook de B-stijl en de ondersteuning van het cabrioletdak zijn van hout, dit laatste vind je overigens ook bij de Dyna Junior.

Vertaling door **Jaco de Boer** van het artikel over Wendler van **Charly Rampal** van zijn onvolprezen website panhard-racing-team.fr

Met dank aan de huidige eigenaar van het Franse exemplaar.(foto’s)

Een bijzondere Nederlandstalige Panhard folder uit 1964, slechts 10 x 12 cm, gedrukt in Parijs, met alle modellen!

PANHARD À COMPIÈGNE

*door onze eigen Panhard-bobo **Peter Drijver**!*

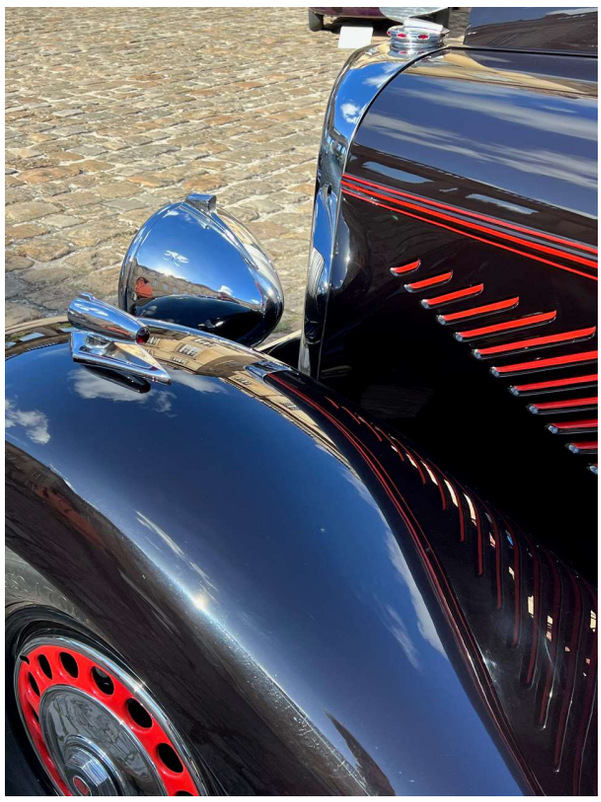
Op 17 en 18 september waren in Frankrijk de *Journées du Patrimoine,* de Europese erfgoeddagen –vreemd genoeg het weekend nà onze Monumentendagen. Ter gelegenheid hiervan heeft het Château de Compiègne kontakt gezocht met de Féderation des Clubs Panhards et Levassor om een tweedaagse tentoonstelling over ons merk te organiseren. De Club Panhard Levassor France verzorgde met Robert Panhard voor het bijeenbrengen van een scala autoos van 1893 tot 1967…

Het Château de Compiègne is een 18e eeuws kasteelcomplex, gebouwd voor de Franse keizers. Vandaag de dag biedt het onderdak aan een aantal musea: allereerst het kasteel zelf met haar weelderige interieurs en zalen dat een beeld geeft van de besognes van het keizerlijke hof. Verder de enorme tuin bij het complex maar ook het nationaal automobiel museum. Dat museum heeft een enorme en indrukwekkende collectie koetsen in allerlei

stijlen én met allerlei vindingen om het rijcomfort te verbeteren. De collectie automobielen sluit hier naadloos op aan: een collectie die vanaf de eerste stoomautoos tot in de jaren dertig loopt. Het museum beschikt over een tweetal Panhard et Levassors uit 1891 –het eerst productiejaar.

Als één van de vice-voorzitters van de Fédération mocht ik aanwezig zijn bij opening en gala-diner met allen die een auto naar de tentoonstelling hebben gebracht. De enige auto uit Nederland was in de buitententoonstelling ook de oudste: de 1898 Wagonette van Theo Bliekens en zijn vrouw. Een gezellig weerzien. De tentoonstelling had enkele schitterende pronkstukken, zoals de schitterende autoos van Guy Loos en de prachtige Landaulet.

Het weekend was zeer drukbezocht: het fijne zonnetje hielp flink mee en de gratis te bezoeken tentoonstelling werd dan ook door zeer velen bezocht. Meer plaatjes zijn hier te vinden:
https://www.flickr.com/photos/52193674@N05/sets/72177720302767510/



RESTAUREREN EN CONSOLIDEREN OF MODIFICEREN,

WEET WAT JE DOET!

Ries Kruidenier en Jaco de Boer filosoferen over belangrijke keuzen…

Alweer enige tijd stuurde Jaco de Boer mij het onderstaande briefje en tot op heden had ik er niets mee gedaan, maar hieronder zijn interessante bijdrage over 'restaureren', dat onderwerp is daarna door mij verder uitgewerkt.

Hallo Ries,
Aangaande het leuke artikel van Titus Yocarini in de Koerier nr. 207 merk ik graag het volgende op. Uit hoofde van mijn beroepsmatige specialisatie en uit mijn 40 jarige praktijk als bouwer/ restaurateur en natuurlijk als Panhard liefhebber wil ik erop wijzen dat er twee mogelijke benaderingen zijn bij een restauratie.

1. ***Geheel terug restaureren*** *naar de oorspronkelijke uitvoering van een (bouw) werk in de geest van de ontwerper. Dit ligt voor de hand bij een woning ontworpen door Rietveld of een andere belangrijke ontwerper. Er is dan een significante kunsthistorische waarde van belang.*

2. ***Consolideren****. Dat kan je doen wanneer het object een dusdanige geschiedenis met zich meedraagt dat de veranderingen en toevoegingen in de tijd een waarde op zich zijn gaan vertegenwoordigen.*

Maar uiteindelijk blijft het natuurlijk aan de eigenaar de eigen keuzes te maken. In het geval van de Junior van Titus, is het behoud van alle Amerikaanse aanpassingen natuurlijk leuk. Maar mocht na uitgebreid onderzoek blijken dat het om een zeer zeldzame uitvoering van de roadster gaat, dan…. tsja .....

Salut Jaco

Waarom restaureren?
De bijdrage van Jaco riep bij mij twee vragen op: 'Waarom restaureren we iets?' en 'Hoe verhouden onze reparaties en modificaties zich tot het restaureren'? Hieronder een beschouwing uitgaande van de vraag, 'Waarom gaan we aan die auto werken'?

Tot in de puntjes terug gerestaureerde Dyna X

1. De auto in de oorspronkelijke staat terugbrengen om hem daarna als oldtimer te gebruiken.
Dit is een pure vorm van restaureren, maar bedenk wel dat dit niet altijd een voor jouw doel handige auto oplevert. Soms blijkt de oerversie van jouw bolide niet of maar nauwelijks in het moderne verkeer mee te kunnen komen. Gedurende de restauratie kom je dan steeds weer voor de keuze te staan: toch maar een beetje moderniseren of toch maar niet. Kies je deze weg houdt dan rekening met:

- Gebruik en vernieuw zo mogelijke de oorspronkelijke onderdelen, dat betekent dat er veel tijd gaat zitten in de details;
- een andere motor of versnellingsbak o.i.d. kan noodzakelijk zijn maar gebruik wel de originele typen;
- Wees voorzichtig met het restaureren, over restauratie ligt op de loer, bedenk hierbij dat de auto oorspronkelijk zelfs niet anti-roest behandeld was;
- laat de auto in de oorspronkelijke kleur spuiten;
- na de restauratie heb je geen echte gebruiksauto maar een concours auto.

Dans son jus

2. **De auto, inclusief zijn zichtbare verleden, behouden.**
Hier komt het consolideren van Jaco om de hoek**,** want niet alleen de auto, maar ook de gebruikssporen en eventuele modificaties worden geconsolideerd. Dat betekent vooral, niet te veel doen. Alleen gebreken en tekortkomingen die het gebruik verhinderen of beperken, worden aangepakt. Verder? Af en toe een ritje en/of naar een old-timer bijeenkomst en vooral genieten.

3. De marktwaarde van de auto optimaliseren,

Na jarenlange stalling weer op de markt

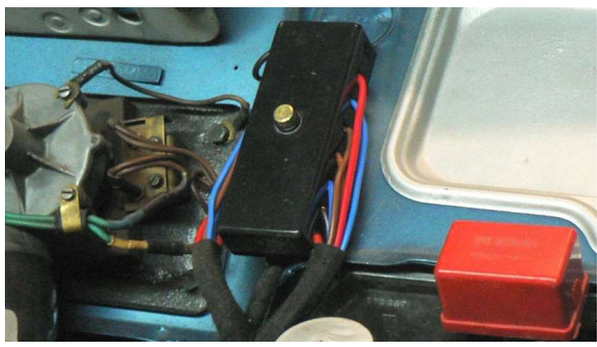
Dit is eigenlijk alleen van toepassing op unieke auto's die als beleggingsobject gaan dienen. Wat mij betreft is er weinig pret aan te beleven, want:

- Ga vooral niet zelf restaureren maar neem een erkend bedrijf in de arm;
- houdt de kosten zowel als de mogelijke verkoopwaarde scherp in het oog;
- … na de restauratie? Goed verzekerd stallen en genieten(?) van de marktwaarde.

4. De auto 'mooi maken'.
Het heeft niets met restaureren te maken en is (gelukkig) een vorm van restaureren die bij onze Panhards vrijwel geen ingang vindt. Het gaat het vaak om modeverschijnselen en besef je dan dat mode vluchtig en veranderlijk is. Voordat je auto in die mooie modieuze kleur gespoten is blijk je hem te moeten 'wrappen' in aluminium folie.
Maar er zijn meer vormen van 'mooi maken' denk aan:

- verchromen van allerlei onderdelen onder de motorkap;
- het monteren van moderne wielen;
- het verlagen van de auto;
- allerlei 'leuke' accessoires.

Wees niet verbaasd als bij verkoop blijkt dat men jouw 'mooi' niet (meer) op prijs stelt.


Zekeringen inbouwen

5. Het gebruik vergemakkelijken c.q. leuker maken.
Onze oude auto's zijn in een aantal opzichten minder geschikt voor deelname aan het huidige verkeer en soms zelfs ongeschikt voor gebruik op de autoweg. Daar kan je soms wel wat aan doen. Het gaat dan niet zo zeer meer over restaureren, maar gewoon om modificeren van- en significante veranderingen aanbrengen aan de auto. Originele boutjes en dito kleuren zijn dan geen item! Is het fout om zo te werken, nee het is leuk om te doen en het levert vaak een veel praktischer auto op waarmee je nog leuk de weg op kan.

- een sleepoog aanbrengen
- zekeringen inbouwen
- elektrische benzinepomp monteren
- alarmlichten installeren
- andere, betere koppeling inbouwen
- veiligheidsgordels inbouwen
- elektronische ontsteking
- wisselstroomdynamo inbouwen
- led verlichting inbouwen
- het motorvermogen vergroten;

Siewerts achter/remlichten

Ga je bezig met dit soort modificaties, probeer dan de oorspronkelijke auto te sparen. Veel modificaties zijn mogelijk zonder het uiterlijk aan te tasten. Een prachtig voorbeeld van een modificate die het uiterlijk spaart zijn de gecombineerde achter/remlichten aan de Junior van Siewert Pilon (zie: https://www.panhardclub.nl/junior-met-drie-remlichten/).

6. Een andere auto creëren.
Er is niets op tegen maar dit heeft niets met restaureren te maken, de auto wordt als grondstof gebruikt om er een andere auto mee te creëren. We hebben het dan over:

- Een grotere of een motor van een ander merk inbouwen en;
- de ombouw van berline naar cabrio o.i.d.

7. Als laatste..
Maak foto's vòòr en na de modificatie en bewaar die met de onderdelen die niet meer nodig zijn. Boor geen onnodige gaten en zorg dat alles ooit weer teruggebouwd kan worden. Zorg er voor dat over vijftig jaar een nieuwe eigenaar nog steeds kan kiezen uit de twee restauratie mogelijkheden: terugbrengen in oude staat of consolideren!

Ries Kruidenier

De Panhard die nooit door Panhard gebouwd werd. Toch wel jammer!

We vinden ook haast geen rijdende Panhards meer in hun oorspronkelijke staat, ze zijn haast allemaal overgespoten en van binnen vernieuwd. Dat heeft prachtige auto's opgeleverd, maar we zien nu steeds meer waardering voor originele lak met het jaren 50/60 patina en originele bekleding. Hebt u zo'n auto? Niets meer aan doen, alleen rijdend houden!

Nu we het toch over restaureren hebben: die hieronder is wel heel extreem! Red.

TE KOOP

Bent u die kleine 850 cc flattwin ook zo beu? Dan is dit iets voor u! Voor dit bedrag zult u bovendien moeilijk een rijdende D.B Le Mans vinden! Verbaas uw vrienden!

Steven Brooks (USA) heeft te koop:

Very rare Deutsch-Bonnet (DB) Le Mans Spyder. Fewer than 200 built in France. Factory fiberglass body. Originally equipped with an 850cc, two-cylinder engine, it was turned into a hotrod about fifty years ago with the installation of a 400 cubic inch Pontiac V8 and four speed transmission. Full custom frame and aluminum tub. Vintage Firestone slicks. Truly one of a kind. I've owned this for over 25 years and it's time to pass it along. In Acron, Ohio. $ 16.500,-. (Op Facebook).

In Retromania, een tijdschrift dat inmiddels niet meer bestaat, nr 46 van maart 1996, staat een interview van Patrice Vergès met Jacques Hubert Een sympathieke hulde aan de man in de schaduw, ontwerper van de beeldschone René Bonnet Djet.

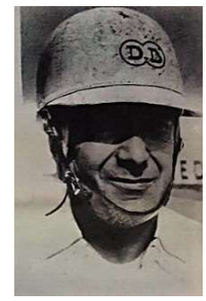
***Jacques Hubert** is niet in een hokje onder te brengen. Hij noemt zich geen ontwerper, maar ontwierp meer dan 20 verschillende carrosserieën. Geen ingenieur, maar hij bedacht wielophangingen en zelfs motoronderdelen. Geen monteur terwijl hij zelf mechanische onderdelen draaide. Eerder ingenieus dan ingenieur, eigenlijk goed in alles en slecht in niets; Jacques Hubert is een artiest, aan wie D.B veel te danken heeft. Portret van een alleskunner….*

DE DERDE TOVENAAR VAN D.B

Journalistiek brengt je overal. Met zijn diploma industrieel ontwerp en gekoppeld aan een feeling voor vormgeving, begon hij bij het weekblad "Moto Revue" in het begin van de jaren 50. "Ik kwam daar om *exploded view*- tekeningen te maken van motoren. Vervolgens ging ik ook foto's maken, schetsen, de layout, redactiesecretariaat en tenslotte ook testen. Ik ben er 7 jaar gebleven, maar Moto Revue betaalde slecht. Ik hoorde zeggen dat D.B automobiles een ontwerper zocht. Ik heb me voorgesteld aan René Bonnet, die me begin 1958 in dienst nam."

Twee auto's van Hubert. Proto 48 is het Le Mans model 1960 (grote voorruit), naast proto '61, eerste D.B met Panhardblok centraal achter.

Motoren verbeteren



René Bonnet (1904-1983), baas van D.B, gaf hem zijn kans in 1958

In die tijd heeft D.B (Deutsch en Bonnet) een zeer goede naam. Ze produceert kleine sportieve coaches op Panhard-basis, een paar honderd per jaar. Ze presenteren zich nadrukkelijk in de autosport met prototypes waar de commerciële modellen van zijn afgeleid. D.B werd zo de officiële racestal van de oudste van de Franse automerken. Het kleine fabriekje kan misschien worden vergeleken met Alpine in de jaren 70.

"René Bonnet vroeg me om de cilinderkoppen van de Panhardmotoren opnieuw te ontwerpen voor meer vermogen in de wedstrijden. Ik had wel niet veel ervaring, maar bij Moto Revue zag ik opengewerkte Nothon motoren, zelfs Porsche en Climax. Zo maakte ik afneembare cilinderkoppen voor de Panhard-motoren, met een gewijzigde kleppenhoek en dubbele ontsteking. Zo aangepast leverde die 60 pk voor 703 cc. Niet slecht, 85 pk/l voor een *moteur culbuté*! Maar boven de 60 pk brak het blok doormidden."

"Bonnet leidt de onderneming terwijl zijn partner Deutsch, die de racewagens ontwierp, zich steeds minder laat zien. Bonnet vraagt daarom aan mij om nieuwe prototypes voor de langeafstandsraces te ontwerpen." Uitgaande van de Panhard serie-onderdelen, die de firma in Champigny verbond met die aan de Porte d' Ivry, realiseert Humbert een zeer geslaagd prototype dat drie jaar achtereen (van 1959 tot 1961) zijn klasse in de 24 uur van Le Mans wist te winnen.

"Dat is misschien de auto waarop ik het meest trots ben. Ondanks de zware serie-onderdelen heb ik een auto gebouwd die 380 kg weegt, waarvan 54 kilo alleen voor chassis en wielen." In deze eerste auto die voor 100% door

hem ontworpen is, herkennen we de “geest van Hubert”, die zijn mechanische kinderen karakteriseert: lichtheid, eenvoud, schoonheid, vloeiende vormen. Toch vind onze

Proto René Bonnet. Gepresenteerd als open barquette in 1963 kreeg hij later een dak om de Cx te verbeteren. Jean-Paul Beltoise kreeg hiermee een zwaar ongeluk bij de 12 uur vna Reims 1964.

artiest niet dat hij zomaar een mooi vormpje maakt. Voor hem maakt de functie de vorm. Het is mooi, omdat het ontworpen is voor iets dat heel nauw luistert. Voor hem zijn de mooiste auto’s uit de geschiedenis de racewagens die door ingenieurs alleen voor dat doel gebouwd zijn.

Alles achterin

Bij D.B wordt hij de man die alles kan. In een zuivere stijl maakt hij een nieuw ontwerp voor de laatste coaches HBR5, die hij onhandig vindt, en die worden verkocht onder de naam “Super-rallye”. Hij probeert Bonnet te overtuigen op achterwielaandrijving over te gaan, maar die luistert nauwelijks, sterk onder invloed als hij staatd van Deutsch, een apostel van de voorwielaandrijving. “Tijdens de testen voor de 24 uur van Le Mans 1961 lieten de Ferrari’s met motor achterin, de auto’s met de motor voorin alle hoeken van de baan zien. Toen hij dat zag, gaf vadertje Bonnet mij het groene licht. Maandagochtend ging ik meteen aan de slag!”

Hij realiseert een prototype D.B met een centraal geplaatste motor achterin, waarbij de luchtkoeling door de poutre central wordt geleid, en een formule junior eenzitter met Panhardmotor achterin van 954 cc.

Als René Bonnet zich losmaakt van Panhard past Hubert de ‘Le Mans” aan voor de Renault-techniek. Vooraan een René Bonnet Le Mans, naast een D.B Panhard zonder bult op de motorkap.

Slachtoffer van een te haastige afstelling en de verouderende Panhard mechaniek kennen de eerste D.Bs met middenmotor niet het succes van de gloriejaren. De coach HBR5, duur om te produceren in de Vogezen, heeft zijn tijd gehad. Er moet een meer commerciële koers worden gekozen en vooral ook goedkoper te produceren, èn in staat om de Amerikaanse markt te interesseren, waar de D.Bs bijzonder werden gewaardeerd door hun overwinningen op Sebring. “Ik ben uitgegaan van de voor- en achtertrein van de PL 17, verbonden door twee zeer sterke langliggers en vooral simpel om te maken.

Ik ontwierp een cabriolet in de stijl van die tijd met kleine vinnen een beetje in de geest van de DKW SP cabriolet. De D.B Le Mans cabrio onderscheidt zich door zijn excellente wegligging vanwege zijn stijfheid, zijn ruimte, zijn miraculeuze comfort en zijn kap (niet makkelijk in te klappen) die weinig ruimte inneemt. Het enige probleem is het lawaai van de motor….”

In totaal zijn tussen 1961 en 1963 ongeveer 200 Le Mans gebouwd voor D.B bij CG in Brie-Comte-Robert.

De Missile lijkt veel op de Le Mans maar is kleiner. Zijn carrosserie staat op een R4 chassis met verstevigde ophangingen wat een verbazende wegligging oplevert.

Automobiles René Bonnet

Eind 1962 maakt Bonnet zich los van Deutsch en tevens van de Panhard-mechaniek. Er moet snel een andere motor worden gevonden. Na mooie dromen over die van de Mini Cooper 1000, sluit de directeur van de firma in Champigny, nu Automobiles René Bonnet genaamd, een akkoord met de Renault waarvan het de officiële renstal wordt. Dit tot groot ongenoegen van Alpine. Bonnet is wel verplicht om alleen Renault-onderdelen te gebruiken. Voor de competitie mag hij de hulp van de oude tovenaar Amédé Gordini inroepen. In Champigny werkt Jacques Hubert 10 uur per dag. In 6 maanden ontwerpt hij twee auto’s voor de markt en twee prototypes. “We mochten de Panhard-motor niet meer gebruiken, en we hadden snel een auto nodig om te verkopen zodat we konden overleven. Ik ontwierp het chassis van de Le Mans gedeeltelijk opnieuw waarbij ik de voortrein van de Renault Estafette gebruikte, en een ophanging *à bras tirés* aan de achterkant. Onder de motorkap, in plaats van de Panhard *flat-twin* heb ik vóór de vooras de nieuwe 4

cilinder 1108 cc van de Estafette geplaatst, opgevoerd tot 70 pk. Het was nodig om een flinke bult op de motorkap te maken. Maar er moest heel snel worden gewerkt."

"Ook bouwde ik een kleine cabriolet die minder duur was, genaamd Missile. Ik geef toe dat ik daar niet het meest trots op ben. Wat betreft de carrosserie, het gaat feitelijk om een in vieren gezaagde Le Mans… in de lengte- en de breedterichting. Om kosten uit te sparen nam ik de voorruit van de Djet en gebruikte ik het platform van de R4, aangepast aan de voorzijde. Dit om de vierbak van de motor van de Dauphine 1093, centraal geplaatst, voorin te plaatsen met de schijven van de nieuwe R 8 in plaats van de trommels van de R4!"

Dankzij de 55 (SAE) pk van zijn 850 cc, haalt de minuscule Missile 150 km/u met een verbazend goede wegligging. Maar door zijn buitensporige prijs (14.000 F in 1963), gecombineerd met een te karige afwerking en toch wat povere prestaties, beperkte de productie, die zich nu in Romorantin bij Matra voltrekt, tot ongeveer 200 exemplaren in twee jaar.

De eerste serie Djets speciaal voor de competitie hebben een buizenchassis en kleine 13 duims wielen.

Eerste GT met middenmotor

Tegelijkertijd schetst Hubert aan een open prototype met middenmotor, met een motorkap en kap die zich zijwaarts openen, om het de monteurs het werk gemakkelijk te maken die in de pits recht van de auto staan. "Voor het ontwerp van de Djet ging ik uit van de voorruit van de Alfa Romeo SS, die had ik een paar en heeft een hellingshoek van slechts 28 graden. De rest is gewoon logisch gevolg van de luchtstromen, zoals de afgekapte achterkant." De hele wereld erkent de geslaagde esthetiek van de Djet, innoverend op vele vlakken, zowel stilistisch als mechanisch. "Ze was de eerste Franse GT met 13-duims wielen van gegoten aluminium (waar Bonnet niet enthousiast over was) en een dwarsgeplaatste centrale motor. Het was een samenloop van omstandigheden, in het begin had ik een 2+2 voorzien met een dwarsgeplaatst Mini Cooper-blok", herinnert Hubert zich.

CX van 0,20

Wanneer de Djets debuteren in de 24 uur van Le Mans 1962, winnen ze pas het volgende jaar de Indice Energetique dank zij Jean-Pierre Beltoise, die zijn loopbaan begint bij de constructeur van Champigny. Als de metaalblauwe wedstrijd-protos, die nauwelijks 540 kg wegen, terugkomen in de kleine werkplaats van Bonnet, willen klanten, die verleid worden door de prachtige lijn, de auto meteen bestellen. Hubert is verplicht om de Djet te civiliseren. Hij vervangt het fragile buizenframe door een stevige centrale balk, en de voortrein met triangels door een versmalde R 8 voortrein en 15 duims wielen die de evenwichtige vorm wat wijzigen. Wat betreft de motoren: de 1108 cc 70 pk (van de Estafette) of de 1108 cc 90 pk Gordine. Ongeveer 180 Djets zouden door Bonnet worden gebouwd tussen begin 1963 en einde 1964, en ongeveer 1.600 bij Matra tot 1968. Let op een 10 cm grotere spoorbreedte en verlenging van de koets met 40 cm, wat was besloten door Claude Bonnet, de zoon van René. Hij hield dit geheim voor zijn vader, Matra zou hiervan de aanstichter zijn. Wijzigingen waarvan Hubert de zinvolheid betwijfelt. "Verbreding van het spoor belast de centrale balk zwaarder, waardoor de wegligging na verloop van tijd meer zigzaggend wordt in de Djet V. Ook het vergroten van de luchtinlaat vòòr heeft de koeling helemaal niet verbeterd. Integendeel! We plaatsten maquettes van de Djet bij Brequet in de windtunnel en kregen 0,22 en zelfs 0,20 voor de Le Mans modellen (Aerodjet) die een verlangde achterkant heeft met een spoiler, wielen van de Formule 2 in de vorm van een turbine om de remmen te koelen."

Weinig geld, veel trucjes

En ja, Hubert heeft,geholpen door Paul Corillot, ook nog zeer originele Formule 2 en 3 eenzitters gerealiseerd met polyester plaatwerk, dubbelwandig om de benzinetanks te herbergen en een verbazende ophanging met onderling verbonden draagarmen. Maar successen

De proto DB die driemaal Le Mans won, die zich onderscheidt met een gewicht van slechts 380 kg en zijn finesse van lijn

kwamen niet. Beltoise kreeg een zwaar ongeluk met de proto die tot coupé was omgebouwd. De Djet, toch teveel een racewagen, verkocht slecht en het geld ontbrak om de modellen door te ontwikkelen. De firma René Bonnet ziet zich overgenomen door Matra einde 1964. “Bonnet was een charmant type en een uitstekende verkoper. Ik mocht hem graag omdat hij me volledig zijn vertrouwen schonk. Ik kon onderzoeken, dingen uitvinden, slimmigheidjes verzinnen. Gebrek aan geld, dat maakt je creatief! Vandaag zou dit onmogelijk zijn, je kunt niet meer alleen een auto ontwerpen.”

Ondertussen schetst Hubert een cabriolet 2+2 die er nooit zou komen met als bijzonderheid dat de achtertrein van de Djet wordt gebruikt, met de bak achterin, aangedreven door een as naar de motor vóórin.

Bij Matra concipieert hij de Matra F 3 MS5 die in 1965 Frans kampioen wordt met Jean-Pierre Beltoise, de truc met de benzinetaks in de dubbele wand wordt overgenomen, op verzoek van Matra ditmaal in metaal. Hij werkt nog aan de proto Djet met een 1600 cc Crosworth motor genaamd ‘Napoleon’. Maar het is over. Bij Matra weet niemand veel van de auto. Iedereen geeft adviezen en hij kan niet overweg met zijn nieuwe bazen.

De Aerodjet 1964 met een Cx van 0,20.

Jean-Pierre Beltoise, officieel coureur van Matra, met wie hij veel op heeft, bespreekt met hem zijn project voor een nieuwe monoposto wedstrijdwagen de ‘Eline’, genoemd naar zijn echtgenote die het leven liet achter het stuur van een Djet. Einde 1967 verlaat Jacques Hubert Matra om zich in dat bijzondere avontuur te storten. Daarover komen we nog te spreken.

Patrice Vergès

Jacques Hubert overleed 20 mei 2022 op 95-jarige leeftijd.

Vert. JM

Ps We weten inmiddels dat er 428 coaches D.B, ca 300 D.B/RB Le Mans en 300 Missiles zijn gebouwd.

Jacques Hubert’s chef d’oeuvre: de René Bonnet Djet.

Maar dit was zijn eigen favoriet!

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