PANHARD AUTOMOBIELCLUB NEDERLAND

PANHARD

KOERIER

Nº 215 Jr *55*, 01*06*2023

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

VOORZITTER

Onze club bestond op 6 mei dit jaar precies 55 jaar! Een mijlpaal die we op mooie wijze hebben gevierd bij 'Visscher Classique' in Buren waar Henk Visscher een prachtige collectie naoorlogse modellen van Simca, Peugeot, Citroën, Renault, Matra, Opel én twee Panhards bij elkaar heeft gebracht. Naast een welkom door Henk Visscher, mocht ik — met enige input van leden van het eerste uur— een overzicht geven van de levensloop van onze club van de jaren 70 'doorrijders' via sleutelaars en liefhebbers naar (inmiddels) veel restauratieprojecten en 160+ leden. Een leuk feest dat gezien de vele positieve reacties zeer werd gewaardeerd. Over vijf jaar weer!
Echter, wat gebeurde er aan de achterkant van de club in diezelfde periode? Twee weken vóór het Lustrumfeest hadden we de voorjaarsbijeenkomst bij Henk de Vries in Aalsmeer (ook heel leuk!) en daar tussenin was er ook nog de Citro-Classica op Vliegveld Twente! Drie evenementen binnen drie weken waarvan de organisatie vrijwel geheel op de schouders van enkele bestuursleden rustte: dan gaat er wel eens wat mis! Ondanks toezeggingen —dank nog Frank & Dago!— om te helpen onze club te vertegenwoordigen op Citro-Classica, is het organisatorisch niet gelukt om een goede aanwezigheid rond te breien. Dat had veel redenen en te veel druk op te weinig mensen is er daar één van. We hadden dit beter kunnen communiceren naar de leden en daar hebben we van geleerd. Maar dat betekent wél dat wij als bestuur meer en vaker een actief beroep gaan doen op leden voor de organisatie of bemanning van publieke evenementen. Bestuurders zijn tenslotte ook maar mensen!
André

VAN DE REDACTIE

De Koerier is wat aan de late kant, maar met zo'n voorjaar overvol met Panhard-aktiviteiten kan dat ook haast niet anders! We gingen naar Aalsmeer, vierden ons elfde lustrum in Buren, trokken over de Alpen naar het RIPL in Novara. En we kregen ook weer aandacht van de pers: Wim in AMK, 25 pagina's 24CT in Rétroviseur, Anna Drijver met Peters D.B op de omslag van Harpers Bazar. De aandacht en waardering voor Panhard neemt onmiskenbaar toe. Dank ook voor de bijdragen van Siewert, Chris en Co! De redactie wenst u een heerlijke zomer toe. Jaap

OMSLAG

Een impressie van de grote bijeenkomst van Panhards op het Piazza Martiri in Novara (Italië) ter gelegenheid van de 31e Rassemblement International Panhard & Levessor, georganiseerd door de Italiaanse Panhard-club o.l.v. vader en zoon Guiseppe en Cladio Sassi. Veel auto's en belangstellenden; de lokale TV maakte zelfs een leuke reportage! Ook nieuwe zieltjes gewonnen: deze jongetjes wilden graag even in een CD zitten!

INHOUD

Bericht van Co	3
Post van Chris	3
Bij Henk de Vries in Aalsmeer	4
Lustrum bij Visschers Classique	6
24CT Rétroviseur	10
RIPL Novara	14
Gale in Gemert	18
Veiling	18
Snelle 24	19
954 cc door Siewert	20
Wim in AMK	21

BERICHT VAN CO

Het verhaal van de 24CT in de Palmen-collectie!

Goedemorgen Jaap,

Misschien wel een leuk fotootje voor de Koerier, dit was de 24CT van mijn oom, die dook weer op in die collectie in Dordrecht.
Ik kreeg deze foto afgelopen week van mijn nichtje doorgestuurd , foto is gemaakt in 1973.

Het verhaal achter deze auto: hij was van mijn tante in België, die heeft heel veel Panhards gehad. Mijn vader had toen ook al een 24, ooit gekocht van Piet Breed, Peters vader. Mijn oom wilde er ook één en heeft deze toen van zijn zuster overgenomen en samen met mijn vader in 1971 opgeknapt, en is in 1972 op Nederlands kenteken gezet. Ik sta niet op de foto; het zijn mijn nichtje en mijn neef.

Mooi dat de auto opduikt in de spectaculairste vondst ooit in Nederland! De hoogste bieding bedroeg €4.750.-. (Een Matra Djet deed hier € 17.500,-.)

Dank Co, een mooie geschiedenis!

Groet Co Giezen

POST VAN CHRIS

Zoals je misschien weet of ook niet weet is dat ik weer een Panhard heb gekocht, een Dyna Z van Titus Yocarini. Ik sta die auto te poetsen en opeens stopt er een man bij me die vertelt over een Panhard vrachtwagen die zijn vader ooit heeft gehad.
Hij heeft er nog een foto van en hij belooft me om hem aan mij te geven. Aldus geschiedde op 2e pinksterdag j.l. "Panhard" spreekt hij uit zoals je het schrijft. Hij had een probleem met een gebroken aluminium stuurhuis, niemand kon het maken totdat de plaatselijke smid er wel in slaagde. Hij deed het voor 1 liter jenever. Was ook niet eenvoudig aluminium lassen zeker niet in die tijd. We hebben het over 1958. De Panhard vrachtwagen behoorde toe aan de heer A.P. Baauw wonende op de Kerkstaat 1 in RIJSWIJK (Gld.) Rijswijk ligt ten zuiden van Wijk bij Duurstede net aan de overkant van de rivier de Lek. Mischien leuk om in de Koerier te zetten?

Chris Dumoulin

Zeker Chris, bedankt!

VOORJAARSRIT : EEN HEERLIJK MIDDAGJE IN AALSMEER

Van uw speciale verslaggever.

Stelt u zich eens voor: twee rijen met absolute klassiekers in topconditie, tegenover elkaar opgesteld: Ferrari's, Maserati's, Lancia's, Monteverdi, SM, Aston Martins, Iso's etc. En centraal gepositioneerd, als middelpunt een prachtige Panhard 24 CT! Dat kan alleen maar in Aalsmeer!

We zijn te gast bij ***Henk de Vries***, lid van onze club, een enthousiaste verzamelaar met een liefde voor Panhard! Volgens de nieuwe formule "*geen lange ritten maar gezellig samenzijn*" komen we bij elkaar bij Henk's loods waar een *American Lunch* is georganiseerd, en er is flink gekokkereld: quiches, salades, taarten! **Hulde** aan de ***culinaire talenten*** die ons zo ruimhartig van spijzen heeft voorzien! De grote opkomst maakt het erg gezellig; van Slochteren tot Antwerpen! En we vernemen bovendien dat ***Chris Dumoulin*** die dag, na jaren, weer een Panhard heeft aangeschaft! Proficiat!

Henk legt uit dat het bouwen van jachten erg leuk is, maar dat sinds een aantal jaren het klassiekervirus hem stevig te pakken heeft. Dat hoeft nauwelijks betoog, gezien de geweldige verzameling! De **24 CT** vond ***Henk*** altijd al een leuk model, dus toen hij via ***André*** erop geattendeerd werd dat ***Joost van N.***'s auto te koop stond, was het snel beklonken! Met gemak de beste prijs/kwaliteit verhouding van de collectie; qua auto komt de prachtige *Lancia Appia Zagato* met 1100 cc en 60 pk misschien nog het meest in de buurt! Henk vindt het geen probleem als iemand in een van de geëxposeerde auto's wil plaatsnemen, wat niet aan dovemansoren is gericht! Niet vaak heb je de kans om zoveel exclusieve *tableaux* en interieurs te ondervinden! ***Henk*** zou nog wel graag een **CD** aan de verzameling toevoegen. Omdat dit al was

aangekondigd waren er dan ook DRIE komen opdagen! ***Henks*** **CD**-doopsel kan dan ook onmiddellijk toegediend worden. Na proefritten in ***Jelle***'s en ***Jaap***s **CD**s concludeert ***Henk*** enthousiast dat het twee totaal verschillende auto's zijn!

Vervolgens gaat een enigszins uitgedund gezelschap de boot in voor een tochtje over de Westeinder-plassen waar we wegwijs worden gemaakt in de *seringenteelt* en *zinkende veengebieden*. Met een wijntje en een nootje erg leuk, al had een zonnetje geen kwaad gekund. ***Bart Verbrugge*** vertelt me en passant dat hij jaren geleden, kort na aankoop van zijn chique *zwarte* ***24 BT***, daarmee naar *Oekraïne* is gereden! Daar wil ik nog wel eens meer over horen!

We danken ***Henk*** voor zijn gastvrijheid en wensen hem succes met het zoeken naar een **CD**, en danken ***de organisatoren*** voor een bijzonder geslaagde dag! JM

55 JAAR PAN

6 MEI 1968 was de dag dat een handjevol Nederlandse Panhardrijders de krachten bundelde om in hun geliefde voertuigen te kunnen blijven rijden. Citroën was immers maar *al te blij* dat Panhard was opgehouden te bestaan als personenautofabrikant. Een onderdelenvoorraad zou vast niet worden aangehouden, dus moesten **onze pioniers** het zelf regelen! Waar dat uiteindelijk toe heeft geleid

Een wonderschone Matra Djet

Henk Visscher vertelt honderduit over het Museum

ervaart u telkens *als u het contact omdraait van uw Panhard*, als u een clubevenement bezoekt, onderdelen bij Wim Boersophaalt, de *Website* raadpleegt, de Koerier ontvangt, enzovoort.

Hoewel de agenda dit voorjaar al aardig vol zit (Aalsmeer, Novara), meende het Bestuur dit lustrum toch te willen vieren met een gezellig evenement. En daar zijn we erg dankbaar voor, want het was een feestelijke meeting met mooie auto's, heerlijk eten, een grote opkomst (60, waaronder vele dames) en een welhaast Franse ambiance. Visschers Classique in Buren was hiervoor de perfecte plek. Niet alleen onze voormalige groene club-PL17, maar ook een *prachtige 24CT* behoort tot de collectie. Maar er is nog zoveel meer moois! De klassieke Citroëns, Peugeots, Matra's, Simca's, Talbots, Renaults, Alpine's maar ook Opels en bromfietsen; wie er niet bij

Wat een heerlijk museum!

was, moet echt een keer gaan kijken. De auto's zijn trouwens ook te huur; Ilja Gort's 504 cabrio komt van hier! En Buren is een *stedenbouwkundig pareltje* uit vervlogen tijden!

In hun uitvoerige speeches gingen ons nieuwe clublid Henk Visscher en André Ros in op het ontstaan van het museum, respectievelijk de Panhardclub, waarbij Peter's diashow helaas niet geheel tot zijn recht kwam. Misschien kan die nog eens op een van onze moderne media? André benadrukte de grote betekenis van Kees de Waard

André predikt het Panhardisme met verve en brengt een toast uit op de club!

Wagner (RIP), Joannes Colette en Wim Boers, die er beiden niet bij konden zijn, als grondleggers voor de club in zijn huidige vorm. Het officiële gedeelte eindigde uiteraard met een toas***t***, onder de sfeervolle klanken van huisorkest Les Dynamics. De catering bleek eveneens een schot in de roos, waarbij Henk Visscher samen met vrijwilligers van het museum actief uitserveerde, klasse! En dan is het plots half 9, tijd om af te sluiten. We danken het Bestuur voor de uitstekende organisatie, die dit toch wel op heel korte termijn geregeld kreeg. En dank aan Henk Visscher met zijn team, voor de grote inzet en kwaliteit van het gebodene.

Les Dynamics

Epiloog

De Dyna Z Camionette van Peter en Mieke strandde met een gebroken klep, zodat de terugtocht in Bart Verbruggens mooie 24 BT werd afgelegd. Welingelichte bronnen beweren dat reeds enkele dagen later de Camionette weer van een andere motor was voorzien!

De Camionette ging op de oplegger!

Simca 1200 coupé is niet te versmaden!

Drijvertjes weer thuis!

Op de weg terug naar Eindhoven doken bij Den Bosch de twee rode achterlichtjes op van Kees Kersten's D.B Le Mans! Wat is dat toch een heerlijk gezicht. Hilde maakte deze foto. Die vond het trouwens ook heel gezellig! JM

Night rider Kees K.

DE STRALENDE STER

Proefrit Panhard 24 CT “”Etoile”” 1964

Vanwege de zestigste verjaardag van de 24CT besteedde het mooie Franse klassiekertijdschrift Rétroviseur *(nr. 396) maar liefst 25 pagina’s aan ons troeteldiertje.* Cees Visser *vertaalde de het inleidende artikel, speciaal voor de Panhard Koerier!*

DE ULTIEME PANHARD?

We vieren deze keer in de Rétroviseur de 60e verjaardag van de Panhard 24. Onterecht vaak gemeden door verzamelaars, verdient de laatste van alle Panhards dat zijn fragile imago nu eens opzij gezet wordt! Hartelijk gefeliciteerd, “pan-pan”!

Kijk aan! Een eigenzinnige coupé die in geen enkel hokje past. Niet sportief, niet bedaard of luxueus, niet populair, de coupé 24 blijft een eeuwig raadsel voor verzamelaars die afgeschrikt worden door zijn kwetsbare imago. De Panhard is één en al vindingrijkheid.

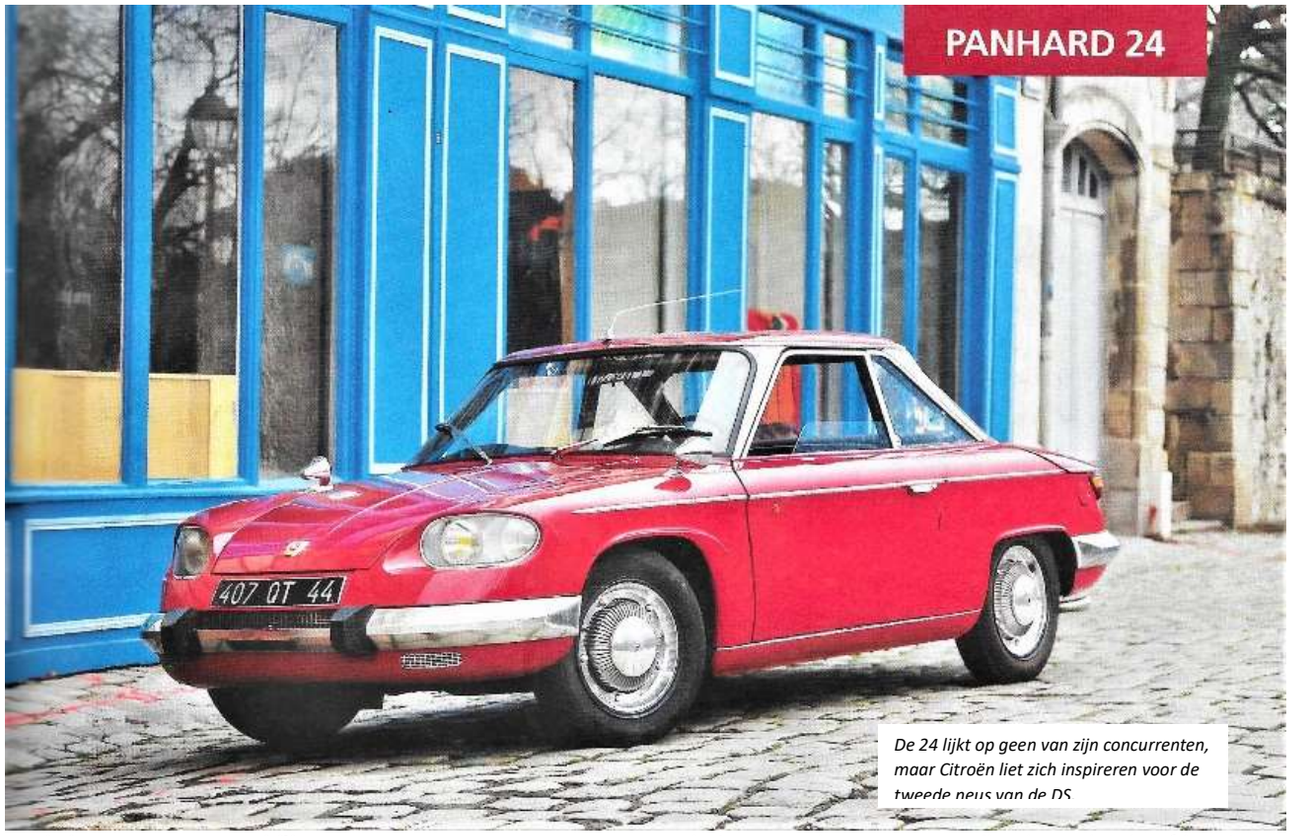
Arm Panhard, niet groot genoeg om mee te kunnen doen met de grote jongens zoals Peugeot, Renault en Citroën en te gewoon om getalenteerde onafhankelijke merken zoals Alpine of Facel Vega te kunnen verontrusten. Tot op de dag van vandaag gaat het merk gebukt onder een wat onduidelijk imago. Hooguit heeft men bewondering voor het lef van de firma.

En toch kan menigeen het niet laten om spottend te doen over de radicale keuzen qua vormgeving (over de Dyna X, bijvoorbeeld, lopen de opvattingen flink uiteen) en qua techniek met het imago van een tere aandrijflijn en een

Verzorgde uitrusting aan boord van de 24CT met zelfs een thermometer tegenover de passagier

geluid waarvan je in de lach schiet. Inderdaad, de naoorlogse Panhard modellen laten je glimlachen, maar eenvoudigweg omdat ze voor een goed humeur zorgen. Een zeldzame en schitterende deugd tegenwoordig! Welkom aan boord van de laatste ”pan-pan”, de 24 , en laat u overtuigen.

Ze zien er eenvoudig uit, maar deze stoelen kennen 1700 posities!



De 24 lijkt op geen van zijn concurrenten, maar Citroën liet zich inspireren voor de tweede neus van de DS

Veel glas en een strenge blik

Misschien een vaag imago, maar een fraaie stijl, deze 24. Ver verwijderd van de barokke tierelantijnen waar ze voor de oorlog gek op waren. Rechte en duidelijke lijnen met een enkele kromming, weinig chroom en vooral de dunne raamstijlen die een dynamische stroomlijning accentueren. Zelfs in die tijd werd er niet zoveel glas in een ontwerp gebruikt. Een enorme vooruitgang in paar jaar, vergeleken met de gebruikelijke lompe ponton modellen in Frankrijk maar ook elders. En dan hebben we het nog niet over de mooi achteroverliggende vooruit waar een MGB jaloers op kan zijn, om maar wat te noemen. Een moderniteit in het uiterlijk die waarschijnlijk Citroën, het moederbedrijf, zou inspireren tot een opfrissing van het vooraanzicht van de DS in 1967. En we stellen vast dat als er rubberblokken op de bumpers van Panhard en Citroën zijn geplaatst deze trouwens veel van elkaar weg hebben. Het ontbreken van een grille (?) zorgt voor een wat strenge, fronsende uitdrukking maar we bewonderen een evenwichtige geheel met enkele echte fraaie vondsten. De ragfijne belijning van de wielkasten bijvoorbeeld, die aan de voorzijde een plooi hebben in het plaatwerk naar de deur die de indruk geeft dat de auto vooruit gaat, zelfs als hij stil staat. Ander heel goed idee, de versmelting van de deurknop met de taillelijn van het koetswerk. De tegen elkaar in bewegende ruitwenwissers die op het oog de voorruit in tweeën delen. De antenne die hoog boven het dak uittorent wijst niet domweg recht omhoog maar ligt schuin naar achter om onopvallend over het hoofd gezien te kunnen worden. En wat te zeggen van de luisterrijk bewerkte wielen om een betere koeling van de remtrommels te krijgen? Dit alles verraadt dat veel zorg is besteed aan détails. Tot mijn grote verrassing zijn er zelfs twee uitlaatpijpen. Gelet op de motorisering, 60 pk, lijkt me dit even gerechtvaardigd als voor de hierboven aangehaalde DS, dat wil zeggen: absoluut niet!

Een beetje koketteren met “sport” maar het is niet 100% origineel, verzekert mij onmiddellijk Marcel, sinds dertig jaar eigenaar van de zeldzame versie “Etoile” (verwijzend naar de kleine decoratie die maar zes maanden rechts achter op de flank werd aangebracht) waarmee we op pad gaan. Inderdaad, er waren 24-modellen met één uitlaatpijp, maar dat onderdeel is nu niet meer te vinden.

Daarentegen vind ik onmiddellijk de handgreep van het portier, want ik heb verduiveld veel zin om voor de eerste keer een Panhard uit te proberen.

De dash is goed doordacht, zie dit afsluitbare en verlichte handschoenenkastje.

Zelfs de binnenkant van het portier is bestudeerd: lampje, opbergvak, slimme deurknop.

Verrassing of afwijzing?

Ik moet u wat bekennen, ik heb nog nooit in een Panhard gezeten, en al helemaal niet achter het stuur. De eerste indrukken zijn heel goed. Het grote portier geeft ruim toegang, en hoewel het interieur in somber stemmend zwart is uitgevoerd, stemt het ruime glasoppervlak toch vrolijk. Ik heb veel waardering voor het dashboard, origineel en goed doordacht met goed afleesbare klokken en een stuur dat naar de borst uitstulpt. Het lijkt duidelijk dat het oudste Franse automerk er alles aan doet er iets moois van te maken, getuige de centraal geplaatste slimme en complexe bediening van de verwarming, alsook de verstelbare stoel, volgens de folder met meer dan 1700 standen!

Ook over de armsteun op de binnenzijde van de deur is goed nagedacht met daarin opgenomen een verborgen deurhendel en een groot rood licht. Jaren later wordt dit idee door Ferrari overgenomen voor hun 308.

Een beetje volgens de gewoonte zit het startslot wat verborgen onder het stuur en met letterlijk een kwartslag van de sleutel komt de tweecilinder onmiddellijk schuddend in beweging. De beginneling zou denken dat een coupé van deze toch wel ruime omvang (de auto is veel groter dan een Lancia Fulvia of een Alfa Romeo “coupé Bertone”) voorzien zou zijn van een grommende viercilinder zoals een MGB GT. Niet dus, zeker niet, hij zou ook het monotone gepruttel van de 24 kunnen verwarren met dat van een rauwe 2CV. Toegegeven, eerlijk gezegd is het geluid minder helder, minder ratelend dan dat van de goedmoedige Citroën, maar wekt evengoed verbazing, om niet te zeggen haast afkeer. Net zoals het op een Mobylette gelijkende geluid van een toch wel aanzienlijke NSU Ro80 potentiële kopers hebben afgeschrikt durf ik te wedden dat de borrelende maagdarmgeluiden van de 848cm3 liefhebbers van sportieve coupé’s op de vlucht hebben doen slaan. En dit te meer omdat er een gapend gat bestaat tussen de verfijning van het ontwerp en het gebrek aan raffinement van het geluid dat er uit opstijgt. Maar in 2023 stemt dit gepruttel tot grote vreugde! Ik zet met een pook zo dun als een potlood en voorzien van een robijnrood logo de versnelling in zijn één en ga voor het eerst op weg in een Panhard!

Bewonder de finesse van de stijlen. Het daglicht binnen is overvloedig.

De gestyleerde wielen zitten alleen op de eerste exemplaren en omvatten de remtrommels

Vrachtwagen, geknetter en precisie

Oei!! Het positieve oordeel van zojuist verdient wat bijstelling: de besturing doet denken aan een vrachtwagen. Ondanks het grote stuurwiel gaat het manoeuvreren erg zwaar. Zodra men rijdt is daar niet veel van te merken, ook stapvoets niet, maar in stilstand is de lol er meteen vanaf om er boodschappen mee te gaan doen zoals afgebeeld in de folders. Bovendien gaat het remmen zonder rembekrachtiging zwaarder dan ik ooit eerder meemaakte. Een paar keer stevig remmen maakt me later duidelijk dat de trommels hun werk goed aan kunnen, maar de kracht waarmee dat moet kunnen de onvermoede inzittenden flink de schrik aanjagen. Gelukkig kan ik door het ruime uitzicht rondom zonder angst mijn blik richten op de duivelse versnellingspook die weigert in zijn twee te gaan. Onwil van een paar minuten, de tijd die nodig is om het mechanisme op te warmen. Al snel merkt men dat de tweecilinder het heerlijk vindt veel toeren te maken. Als men niet goed oplet gaat men makkelijk over de 4000 toeren/minuut zonder het gevoel hem op de staart te trappen. Eenmaal warm gedraaid blijft de bak naar mijn smaak te onnauwkeurig maar het comfort en het weggedrag is voorbeeldig. Het compromis tussen zachte vering en wegligging is een opmerkelijke ervaring, beperkt overhellen en oneffenheden in de weg goed geabsorbeerd. Zonder enige twijfel zou deze auto veel meer paardenkrachten aankunnen, aarzel niet om dat te proberen. Maar uit respect voor deze zestigjarige houdt uw dienstwillige dienaar het op maximaal 5000 toeren, waarbij de motor tot mijn grote plezier lawaaiig wordt met

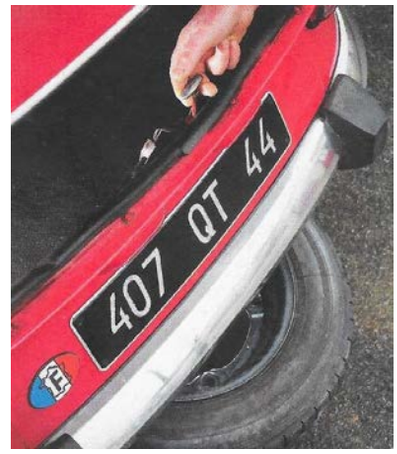
Een beetje als de DS heeft de voorkant geen echte grille

De tankdop is geïntegreerd in de vulopening. Slim toch?

voldoende daadkracht om van de zekere wegligging te genieten. De kers op de taart is waarschijnlijk toch de besturing. Zojuist nog weggehoond om zijn stugheid, in de snelle korte bochten niets dan lof! Niet alleen is de tandheugel zonder enige speling, ook niet in het midden, maar de directe besturing geeft de indruk dat de auto is ontworpen om aan te vallen. Verbazingwekkend he??

Alles behalve verveling

Het is al weer de tijd om de sleutel van de “pan-pan” terug te geven. Naast alles wat al is geschreven heb ik ook waardering voor de stille ruitenwissers, waarvan de beweging erg lollig is: echt een vegende bezem. En daarbij, de auto zit vol verrassingen. Het reservewiel in een aparte opbergbak, de motorkap met spatborden die in zijn geheel



Dank zij een kleine trekhendel is het reservewiel gemakkelijk bereikbaar

opgeklapt kan worden om makkelijk bij de motor te kunnen, het vernuftige verwarmingssysteem, de ruime uitrusting met bijvoorbeeld een klokje in het dashboardkastje en een lampje achter de zonneklep, dat zelfs mijn veel duurdere en nieuwe Lotus Esprit ontbeert…. Zeker, de versnellingsbak bevalt me niet erg, het geluid is niet erg deftig en de prestaties zijn maar net toereikend als je van snel rijden houdt, het onderhoud is lastig en sommige onderdelen zijn moeilijk verkrijgbaar. Maar voor de rest, alles bij elkaar genomen zeg ik dat de auto vol met kwaliteiten zit. Met een viercilinder die Citroën hem weigerde te geven had hij de Lancia Fulvia en de Alfa ”coupé Bertone” het nog flink lastig kunnen maken! En ook, voor een veel zonniger toekomst kunnen zorgen van een firma die het toch nooit ontbroken heeft aan ideeën of technisch vernuft.

Adrien Malbosc, vert. Cees Visser

U droomt niet, de auto heeft echt twee uitlaten. Een echte sportwagen!

NOVARA PER CD

LICHT LOPEN DOOR SLANKE LUCHT *(CLUBDICHTER D. PLATTEEL)*

VAN ONZE SPECIALE CORRESPONDENT

Dinsdagochtend 10 uur rijden zij aan. DON P. en JAAP M. in de WITTE CD op weg naar het RIPL in NOVARA (IT). De auto heeft er nog niet veel kilometers op zitten sinds de restauratie, een *maiden voyage* dus! Gelukkig had JOANNES C. zich kort tevoren over het schakel-mechanisme ontfermd, en konden zij met een goed schakelende auto op weg! Eerst in 2 dagen naar BRIG (CH), waar PETER B. een *heel hotel* voor *Panhardrijders* heeft gereserveerd. Maar dat is nog ver! Eerst maar eens de beroemde **klim na Luik**, de auto houdt zich voortreffelijk. Weliswaar wat "gaten in de carburatie", zodat hij in een bocht soms inhoudt, er blijft natuurlijk altijd nog wat te verbeteren.

Mist en motregen in de Ardennen, dure benzine in Luxemburg. In EPINAL, waar bijna alle hotels op dinsdagavond vol zitten, ploffen zij 's avonds neer op een terrasje, waar **vrolijke locals** hen trakteren, een dame *JAAP's 06-nummer* ontfutselt (een ***borderliner*** volgens DON) (die kan het weten), en waar zij zelfs een hand krijgen van de *gemeentesecretaris*! De heren toeren de

tweede dag lekker over *heerlijke B-weggetjes* naar **Lausanne** (één ***PL17*** in het wild gezien) en genieten een lunch in het ***mondaine Montreux***. Dat valt wel mee, ze moeten het nog steeds hebben van het eerste songfestival, maar toch, het MEER VAN GENEVE ligt er prachtig bij. Vlakbij Brig begint het zowaar te regenen, zodat de GROTE PANHARD-ONTMOETING in het ZWITSERLAND gezellig binnenskamers plaatsvindt. ***Hotel Va Hie*** is een *authentiek familiehotel* dat zo is weggelopen uit ***Les Vacances de Monsieur Hulot***, aan de voet van de SIMPLONPAS. Een *opwindend oord* kan Brig moeilijk genoemd worden, maar een gezamenlijk dagje en 2 diners

met *GELOOFSGENOTEN* is natuurlijk supergezellig. De familie Breed, met Jolanda en Kai, die regelmatig het stuur van de indrukwekkende Sans Soupapes overneemt. De *Drijvertjes* met de camionnette, die in NL nog de motor moesten verwisselen. De *Scheepmaekertjes* in de Junior met de hondjes Arthuro en Johnny, secretaris PASCAL met de groene PL en de *Heemskerkjes* in de VW bus. En dan ook nog Duitse en Oostenrijkse vrienden! Uiteindelijk zijn we met **20** Panhardisten op weg naar het LAND VAN PADRE PIO. Sommigen zetten de auto op het treintje, dat door een **tunnel** de zware pas omzeilt. Maar velen aarzelen niet om de ***gevreesde berg*** te bestormen, waar vlak voor de top FRANEK en CHRIST langs de kant staat. Don stelt meteen diagnose en behandeling: ***aandrijfas***

stuk; het rubber tussen de twee bussen is vergaan en draait door. Remedie: een *dikke bout* dwars door beide bussen. Maar waar haal je een boormachine en bout en moer in deze negorij? Toch geschiedt dit wonder. Franek's as begeeft het op de ***enige plaats op de Simplon*** waar een boormachien aanwezig is: een *openstaande container* van

wegwerkers ligt vol met bruikbaar gereedschap en JAAP komt trots met een accuboor naar buiten! De *dappere Italiaanse arbeiders* voorzien hen zelfs van prachtige boren in de juiste maat, alsmede bout en moer. FRANEK, DON EN ERIK doorboren de as als ware helden. Na een uurtje kan het gezelschap weer verder, met een *dankgebedje* aan JEAN PANHARD, die dit natuurlijk van bovenaf regisseerde. Een paar **bierflesjes** blijven achter voor de behulpzame werkmannen. Geen sneeuw op de ***Simplon***, een makkie voor de v*edergewicht* CD. Besneeuwde toppen, bergkloven, een spectaculaire route naar de Italiaanse grens. PETER B. heeft ook een uitermate geslaagde lunch geregeld in een oud stationsgebouwtje in *Orta San Giulio* vlakbij *Lago d' Orta*. Hier ontmoeten ze VOORZITTER ANDRÉ R. mèt ELLY en ook zijn OUDERS, heel bijzonder! DON en JAAP schuiven aan bij fragiel ogende **Zweedse senioren**; het blijken echte avonturiers, in de seventies doorkruiste PER WESTIN de **Sahara** per Eend! Rond half vijf arriveert de KARAVAAN door de uitgestrekte risotto-wadi's in het NOVARELLO SPORTING CENTRE, waar CLAUDIO en zijn TEAM van de ACN alles voortreffelijk hebben georganiseerd. We zien ook mooie klassieke FIATs en ALFA's! Een **Clement-Panhard** uit 1901; wel wat over de top gerestaureerd, maar zeker bijzonder!

Italië:

Dorstig als Hollanders zijn, en bij gebrek aan een bar die open is, kunnen ze niet wachten op de officiële opening

en ontstaat een ***spontane borrel*** op de parkeerplaats, de sfeer is uitmuntend en

Franek trakteert op Poolse wodka met een heerlijk smaakje. De *Kampinga*'s uit Spanje, de *Nieuwkerkjes* uit Groningen, de *Boersjes* uit Veldhoven en dan nog eens al die Fransen, Duitsers, Italianen, Zweden, Oostenrijkers, Belgen, iedereen komt aan! Om 19.00 uur de feestelijke openingsborrel, met begeleidende carabinièri, zodat de PROSECCO extra lekker smaakt, en door naar het diner! *Zaterdag* begint met een bescheiden onderdelenmarkt (voornamelijk WIM en MIA B. en PETER B., hulde!) en na de lunch een rit met boottocht over het schitterende ***LAGO MAGGIORE***!! *Een tocht over het water* brengt altijd goed humeur en onze vrienden wandelen vervolgens met ijsje in het centrum van Arona alvorens zich te spoeden naar het prima *Diner* in het sportresort.

Zondag begint met een rit naar **VOLANDIA**, het geweldige luchtvaartmuseum bij *Malpensa*, de tweede airport van *Milaan*. Historische vliegtuigen, ruimtevaart, trams en bussen, een grote expo van **Bertone-prototypes** en ontwerpen en zelfs een zaal gewijd aan Bertoni (ja van de DS). Dat alles in *oude luchtvaartgebouwen*; uitermate onderhoudend en sfeervol. Een halve dag was eigenlijk te kort! **Langetafel-lunch** in de beste Italiaanse traditie bij de Sanctuario del Valarino in Galliate en dan op naar het hoogtepunt: ***Concours d'Elegance*** op het **Piazza Martiri** in Novarra. Een warm zonnetje, enthousiast publiek, prachtige auto's, de lokale

fanfare, de *NL dames* die zich in allerlei auto's wurmen om mee te rijden. De geweldige rauwe **Panoramique** coupé van **CHRISTOPHE BLAUE** met zijn tweepersoons kattebak achterop blijkt onweerstaanbaar! In het beursgebouw staat een **Panhard "Dog Cart" uit 1895** opgesteld, die nota bene in *1900* over de ***Simplon*** is gereden om Novara te bereiken. Er wordt een LINT doorgeknipt! De *lokale TV* maakt een mooie reportage, inmiddels te zien op internet.

Een compliment voor de prachtige ***avant-guerre P&Ls***, die grote afstanden hebben afgelegd en passen bedwongen om hier te geraken! De concourswinnaar van PETER, YOLANDA en KAI natuurlijk, maar ook het groengele beest van CHRISTOPHE en de X8 van EBERHARD Moldenhauer uit 1912.

Het diner staat in het kader van de ***toespraken, loterijen en prijsuitreikingen***. Het duurt allemaal wat lang. Maar ach, *de wijn vloeit*, het eten smaakt goed en de sfeer is opperbest. **Peter B.** (met **Kai** aan het stuur) wint het **Concours d'Elegance**! *België* krijgt de wisselbokaal en mag het RIPL in 2024 organiseren. CLAUDIO en Pa SASSI alsmede de ***Autoamatori Club Novara***, de ***Italiaanse Panhardclub*** en de crew van ***Novarella*** worden bedankt en geprezen voor het mooie evenement!

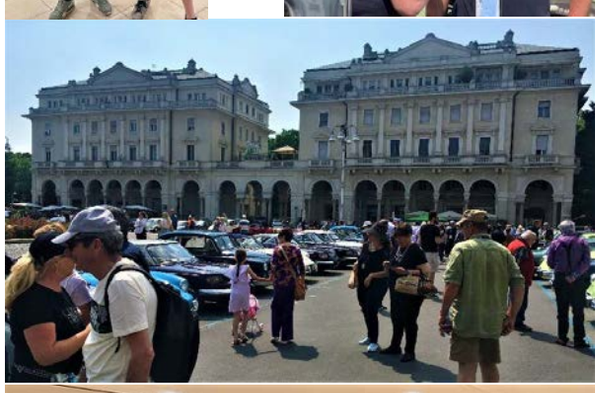
Terug

Maandagochtend weer noordwaarts. Dit keer via de *Col de Corbier* en de ***Mont Blanc tunnel*** naar de *Franse Alpen* onder het Meer van Geneve om te zien of in het mysterieuze **Verlaten Chalet** nog steeds *2 CDs en een MEP* zijn gestald. Het gaat behoorlijk steil de helling op en de weggetjes worden steeds smaller. Dan is een **CD** toch wel het ideale vervoermiddel! Ze staan er nog. We rijden door

tot Belfort. *Licht rijden, beveelt* DON; en inderdaad, bij minder gas lijkt ie vaak **mooier** te klimmen dan met méér! Onze vrienden vernemen de kleine ongemakken bij andere thuisvaarders: PETER B.'s kapotte verdelerkap, ANDRÉ's *trailer* een *lekke band*. Dinsdag nemen zij de ***Ballon d'Alsace***. Moeiteloos in 3 en 4 naar boven, de CD klimt als een **berggeit**! DON heeft wel zin bergaf te gaan. Het wordt een afdaling om nooit te vergeten. Jammer dat er geen tijdwaarnemers aanwezig zijn, want zij gaan als een baksteen. Ook de remmen blijken voortreffelijk voor

dit vedergewicht. DON, met zijn uitgebreide rallye-ervaring met de 24CT, wordt steeds **lyrischer** over de CD. Is de 24CT al een aerodynamisch hoogstandje; in de CD ervaar je geen luchtweerstand meer. “LICHT LOPEN DOOR SLANKE LUCHT” verzucht hij, een waarlijk poëet! Vanaf Nancy over snelwegen naar Eindhoven begint de vraag te knagen wat voor bak er eigenlijk in de CD zit; bij 120 op de teller draait de motor rond 5000 toeren, dus doortrekken naar 160 lijkt een minder goed idee. Zo heeft de *maiden voyage* een **heerlijk avontuur** opgeleverd en een lijstje met *verbeterpuntjes* voor de CD. Hij klimt (en daalt) wel erg goed! En zo heel klein is ie trouwens ook niet; twee heren met bagage passen er ruimschoots in! *De CD als ultieme Panhard, daar zijn de heren het wel over eens!*

Dank nogmaals aan PETER BREED en uiteraard CLAUDIO en CONSORTEN. JM



Maar liefst 103 inschrijvingen en ongeveer 200 deelnemers! Met 50 zijn de Fransen in de meerderheid gevolgd door de Italianen met 25 inschrijvers. Dan NL met 11, Duitsland 9, 3 Belgische equipes, 2 Zweedse, 2 Oostenrijkse en Iwan uit Luxemburg!

De winnaars van het Concours d' Elegance

De Clement-Panhard uit 1903

GALA STOET IN GEMERT

Op een hete zomerdag in juni met 30 graden had ik het genoegen om twee mooie 17-jarige dames in prachtige avondkleding vanaf hun school naar de gala feestzaal te rijden. We reden in een lange stoet van allerhande voertuigen door vele straten in Gemert.

Langzaam rijden en dan weer 5 min. stilstaan met heel veel publiek langs de straten.De Dyna deed het perfect. De motor sloeg niet één keer af.

Wim Boers

Veiling

Op 26 maart is in Tours bij huis Giraudeau deze D.B LM53 Anthem barquette competition geveild voor € 137.080 incl. kosten. De spic en span (=over de top) gerestaureerde auto is destijds geleverd aan de importeur in Los Angeles en was onder meer klassewinnaar Torrey Pines, Austin.

DE SNELSTE 24 TER WERELD

De Fransman Charly Rampal is een bekende Panhard-adept en -coureur. Al jaren voorziet hij onze religie van onmisbare informatie via zijn website Panhard Racing Team; sinds enkele maanden brengt hij nu ook een digitaal bulletin uit: PRT Magazine. In nummer 4 schrijft hij over het roemruchte prototype de Citroën-Maserati 24. Over die auto is verbazingwekkend weinig documentatie over-gebleven waarvan het meeste is te vinden in Citroën, l'Histoire et les Secrets de son Bureau d' Etudes (Vol.2). *Voor de duidelijkheid: dit is niet het prototype waar Joost, Don en Jaap een replica van willen bouwen, dat is een DS met 24-koets en die haalde maar 200….*

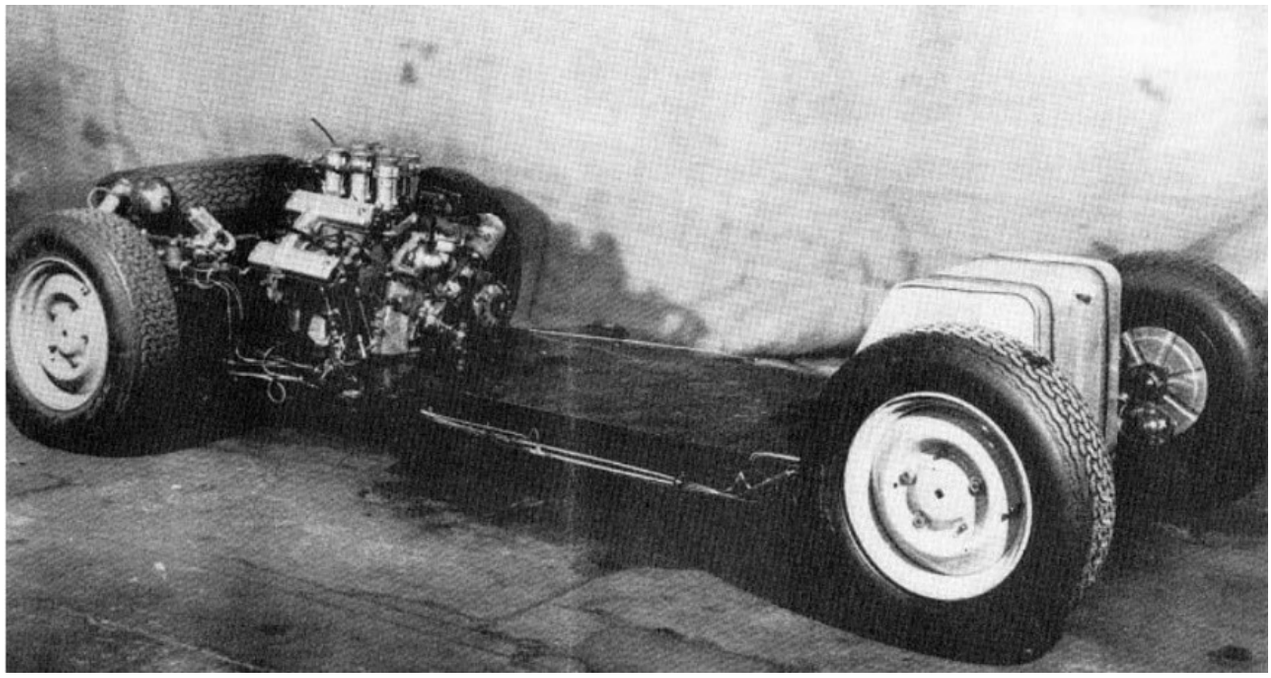
Sinds juli 1967 is Panhard gestopt met de productie van personenauto's. Opgeslorpt door Citroën hoefde deze laatste alleen maar te putten uit alle ideeën- en vindingen van ons merk aan de Porte d'Ivry. De fabrikant van Javel miste onder meer een avant-gardistisch sportmodel, dat zich later in de SM zou materialiseren. Een echte GT, die bewijst waartoe Citroën in staat is, maar hij bleek wel erg duur en ingewikkeld om te bouwen. Een ingenieur, meneer Né, kon het niet over zijn hart verkrijgen om die prachtige 24 CT de vergetelheid in te sturen. In 1970 zette hij het ontwerpbureau aan een studiemodel van een sportwagen met een 24 CT-carrosserie, een eenvoudig stalen chassis à la 2CV en uitgerust met een 6-cilinder Maserati-motor, die 240 pk ontwikkelde, met zijn 4 ACT en 3 Weber double-body carburateurs! (Er werd toen ook een ander, minder extreem prototype met 24-koets gebouwd op DS-basis- red.).

De ophanging is natuurlijk "van het Huis", afgeleid van de SM, dat wil zeggen hydraulisch, waarvan we de slimme bollen herkennen. De auto is in staat om te flirten met 240 km/h; de snelste 24 ooit en heeft een verbazingwekkende acceleratie. Op aerodynamisch vlak slaagde meneer Né erin om twee waterradiatoren aan weerszijden van de motor te plaatsen, voorzien van verse lucht door luchtspleten in de voorste wielkasten. Deze voorziening vermijdt drukopbouw onder de motorkap, die liters benzine en kilometers/uur verspilt! Bovendien verbetert het de Cw van de auto aanzienlijk, in plaats van deze te voorzien van spoilers en andere vleugels. Een ander voordeel is dat voorin ruimte ontstaat voor het reservewiel en dat de belasting op de voorste aandrijfassen toeneemt. De cockpit heeft een verstelbare stuurkolom met alle bedieningselementen.

De stoelen, in alle richtingen verstelbaar, hadden rugleuningen met verschuifbare hoofdsteun in permanente verbinding met het dak. Een uitstekende oplossing voor de veiligheid, omdat de robuuste verbinding vloer/dak de cabine aanzienlijk versterkte tegen het risico van verkreukelen bij over de kop slaan. Aan de achterkant van het chassis wordt de tank verhoogd tot 110 liter om de dorst van de Italiaanse motor te lessen.

De afmetingen van de auto zijn:

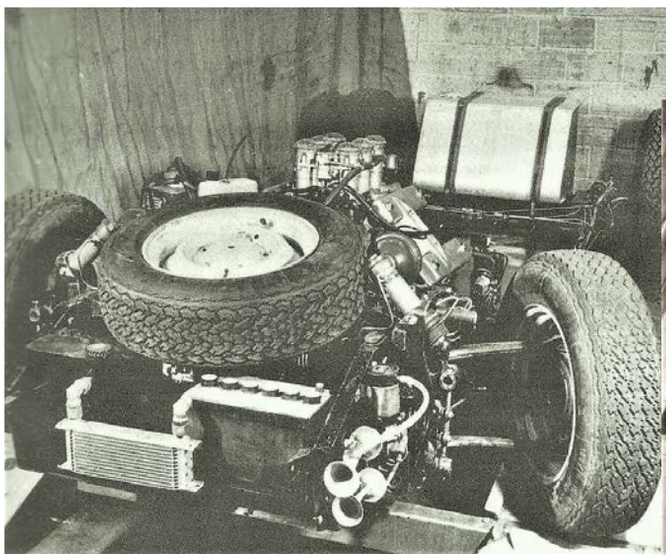
Lengte = 4,60 m Breedte = 1,73 m Hoogte = 1,265 m Wielbasis = 2,60 m Spoor voor = 1,576 m Spoor achter = 1,376 m



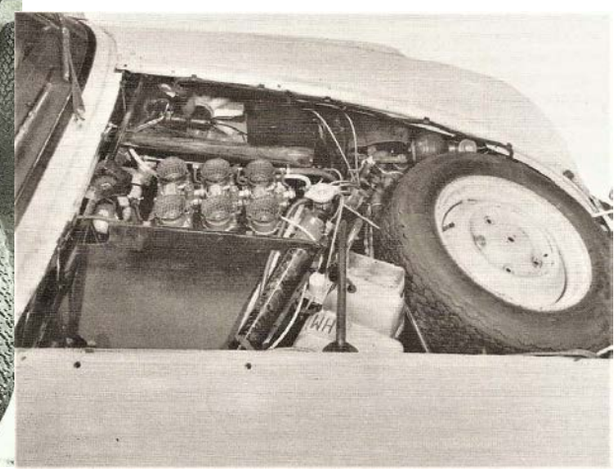
Alle hydraulische apparatuur is verzameld aan de voorkant, onder het reservewiel. Alleen de oliekoeler kijkt uit op de weg.

De voorkant van het chassis toont de omgekeerde opstelling van de veerarmen (zoals op de SM). De banden zijn allemaal "Racing 8, 23 x 15". Deze auto heeft nooit een koelprobleem gehad met zijn twee zijradiatoren, zelfs niet bij extreem stationair rijden midden in de zomer. Dit verbazingwekkende prototype was een rollende testbank. Het werd gebruikt om te experimenteren met een hoog vermogen op een voorwielaangedreven voertuig. Het maakte het mogelijk om te werken met verschillende parameters: centreren, flexibiliteit van de ophangingen, mechanische en hydraulische verdeling van het overhellen en de dynamische niveaucorrector. Er konden originele oplossingen worden getest: kanalen die koellucht leiden, zijradiatoren, boogzittingen op drie punten tussen vloer en dak. Uit één stuk verstelbare stuurkolom met bedieningselementen en klokken en meters... Natuurlijk zijn sommige oplossingen gekozen voor gemak en pragmatisme, zoals de koets van de 24 op voorraad… Maar deze 24 CT is toch een waar snelheids-monster! ***Charly Rampal***

Op de foto's zijn de uitgebouwde wielkasten voor en achter goed te zien. Dit zijn alle bekende foto's! Jammer dat de auto destijds door Citroën is vernietigd, en dat er geen foto van de voorzijde bestaat!



Vert. JM



HOE STAAT HET EIGENLIJK MET DE 954 cc MOTOR?

*Speciaal voor de Panhard Koerier bericht **Siewert Pilon** over de laatste ervaringen met deze technische innovatie!*

Het gaat sluipenderwijs maar de trend is duidelijk: verstokte Panhardisten die jarenlang genoegen namen met 42 PK willen meer vermogen. Echt nodig is dat natuurlijk niet maar als je in de bergen rijdt of een caravan wilt trekken, is een beetje extra vermogen wel fijn.

Pierre en Jelle hebben in de afgelopen jaren een aantal motoren gebouwd met een cilinderinhoud van 954 cc. Die motoren zijn goed voor minstens 70 pk. Dat bereik je onder meer door grotere bussen en zuigers (Aprotec) aan te schaffen en de cilinders op de juiste maat uit te boren. Daarbij de compressie te verhogen door de cilinders ongeveer 3mm in het carter te laten zakken, de klepstoters in te korten en tenminste een Zenith 38NDIX carburateur te monteren. En dan verdient het natuurlijk ook aanbeveling dat de in- en uitlaatbuizen minimaal 42 mm zijn.

Een van die producten, ingebouwd in een Engelse Junior, gooit tegenwoordig hoge ogen bij races op Goodwood, de anderen zijn het lawaaiige hart van de PL17's van Peter Drijver en Pascal van Wieringen en mijn Junior.

Inmiddels zijn we samen al tienduizenden kilometers verder. Vooral Pascal heeft zich van zijn beste kant laten zien, die zit in zijn eentje al over de tienduizend. Iedereen is uitermate tevreden over de rijprestaties, waarbij vooral het enorme koppel van de 954 wordt geroemd. Maar omdat het om Panhards gaat, mag je natuurlijk ook de legitieme vraag stellen of ze geen kuren vertonen.

Welnu: dat doen ze! En het zijn kuren die we nog niet kenden. Een eerste probleem kwam vorig jaar tijdens de RIPL in Zweden aan het licht. Peter Drijver hoorde tijdens een van de ritten opeens 'een duur geluid'. Dat dure geluid bleek veroorzaakt te zijn door losgelopen cilindermoeren, een onbekend fenomeen. Het bleek geen incident: ook bij de PL17 van Pascal en mijn Junior bleken de moeren slechts 'handvast' te zitten en dus op weg te zijn naar Peters dure geluid. In de motor van Pascals PL17 bleken bovendien twee draadeinden afgebroken.

Over de oorzaak tasten we nog in het duister maar een voorlopige oplossing is gevonden in het monteren van twee smalle moeren op de draadeinden. We moeten nog zien wat dat oplevert. Pascal heeft na die ingreep inmiddels alweer 4000 probleemloze kilometers afgelegd en heeft nog geen zin om de beplating van de cilinders weer te verwijderen en de toestand te controleren. Zo komt de wetenschap natuurlijk niet verder, maar dit terzijde.

Het tweede probleem deed zich bij mijn Junior voor. Omdat de motor stationair steeds slechter ging lopen heb ik de compressie getest. De linker cilinder had helemaal geen compressie meer, er moest dus iets met de kleppen zijn. Wat bleek: de inlaatklep bleef open staan en op de andere drie kleppen zat geen enkele speling meer.

Na het opnieuw stellen loopt de motor gelukkig weer als vanouds maar dat zoiets na 5000 kilometer al gebeurt is opmerkelijk. Tot nu toe lijken de andere 954 motoren nog geen problemen te hebben met de klepspeling.

Omdat in het onderhoudsschema niets staat over termijnen waarbinnen de kleppen gesteld moeten worden is onze magazijnmeester op zoek gegaan. Zijn conclusie: de technici van Panhard vonden regelmatig kleppen stellen overbodig. Het enige wat hij kon vinden is een advies om na 24.000 of 30.000 kilometer, afhankelijk van het motortype, de compressie te meten en in het geval van compressieverlies de kleppen te slijpen en opnieuw te stellen.

Lostrillende moeren en ontregelde kleppen: wat precies de oorzaak is durven we nog niet te zeggen. Voorlopig geldt het advies: regelmatig controleren!

Wordt ongetwijfeld vervolgd.

Siewert Pilon

AUTO MOTOR klassiek

Wims speciale Dyna X was onderwerp van onderstaand stukje in een van onze grootste klassiekerbladen!

TOEVALLIGE ONTMOETINGEN

Panhard Dyna X Barquette uit 1950. Knuffelobject van Wim.

Een hobby is alleen maar leuk als je er nauwelijks tijd voor hebt, want dan kun je je verheugen op de momenten dat je ermee bezig bent. Er is weinig mooiers dan het 'klassieker'veld in te gaan en de verhalen te proeven van mensen met een warm autohart. Het verhaal over zijn zeldzame Franse parel is er zo eentje.

Korte historie

Onder de hoede van Wim is deze bijzondere Panhard gered van een gestrand project. Het verhaal gaat dat de auto is gebouwd door Willy Ton, die stage liep bij de Panhard fabriek in Parijs en later in Utrecht op basis van een Panhard Dyna X deze creatie maakte met een Hollandse aluminium body.

De auto heeft een tweecilinder Boxermotor van 850 cc met een gewicht van slechts 600 kilo. (Dus lichtgewicht en vlot mee in het hedendaagse verkeer.) Willy Ton was dus niet alleen autobouwer, maar ook constructeur. De auto verdween naar Apeldoorn waar de apart ogende auto maar liefst 30 jaar in een loods verdween. De reddingsactie kwam op gang in 2000 toen Wim de auto aanschafte.

Pluspunten

Wim had enkele pluspunten. Hij wist al heel vroeg af van het bestaan van de auto en had de nodige vaardigheden en werklust om de auto een nieuw leven te geven. Maar dat was geen sinecure, een totale restauratie, een complete motorrevisie. De zoektocht naar onderdelen was ook niet gemakkelijk, zijn bestuurlijke betrokkenheid met de Panhard club als beheerder van het clubmagazijn gaf hem daarin gelukkig wat voorsprong.

Rijklaar in 2008

De 'bezitterstrots' speelt nu een grote rol bij Wim. Elke keer wanneer hij de auto

parkeert, kijkt hij even over zijn schouder en geniet van het prachtige silhouet van de creatie. De fraaie elegante lijnen van dit kunstwerk veroorzaken soms een oploopje. Monden open van verbazing voor het smaakvol, originele en aparte uiterlijk, en misschien ook wat jaloerse blikken?

Glansrol

Nog steeds duiken er op onverwachte plaatsen interessante auto's op. Dit verhaal over de Franse schone is er een voorbeeld van. Als Wim het verhaal vertelt dan is het enthousiasme zichtbaar en voelbaar, en wat zeker is: Niemand hoeft het banksaldo op te vragen om te komen tot aankoop, verkoop is uitgesloten. De Panhard Dyna X Barquette met een heel hoog aaibaarheidsgehalte blijft zijn glansrol – in combinatie met bezitterstrots – als bewaarmodel onder de hoede van Wim.

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

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

info@panhard.nl