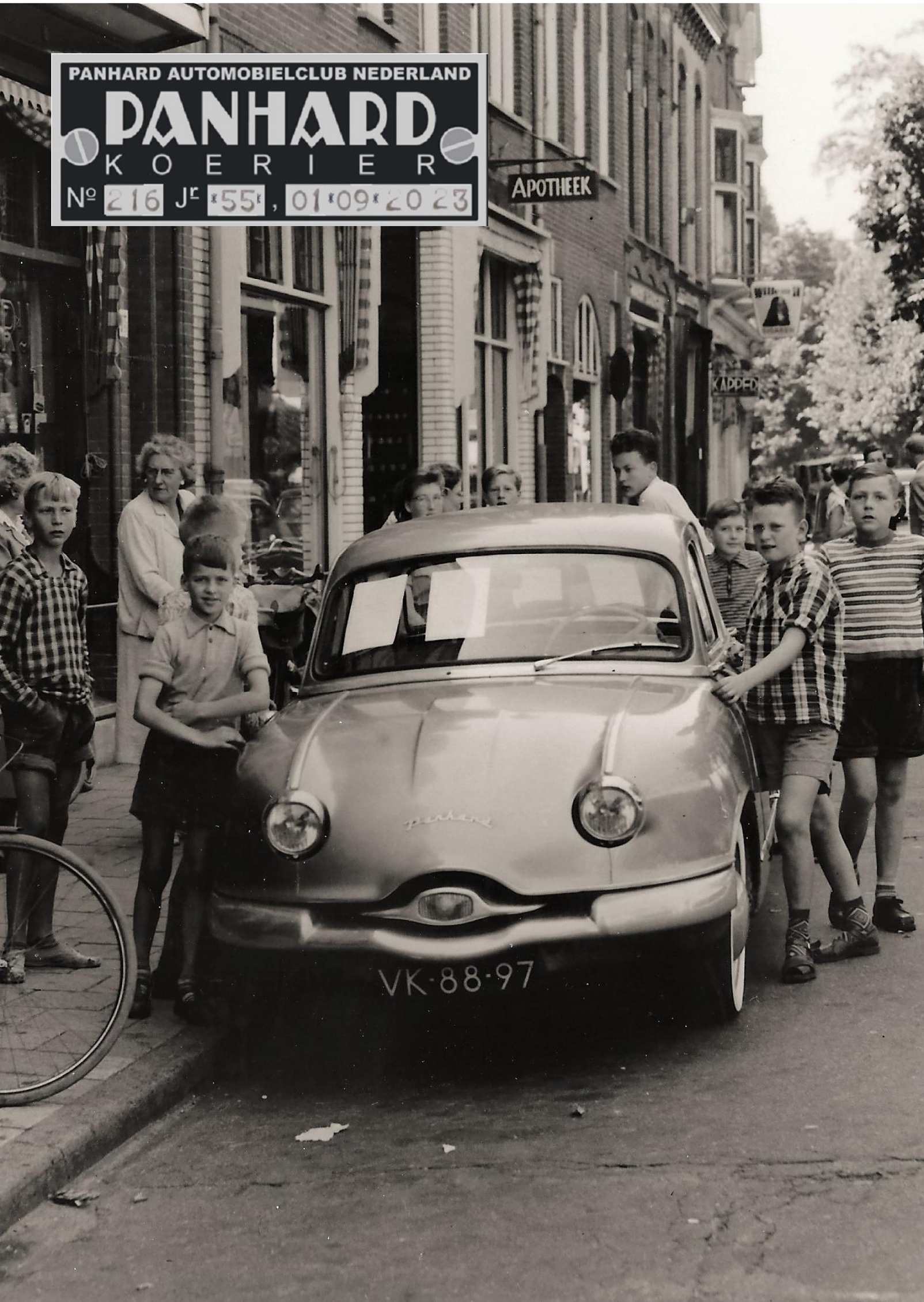
PANHARD AUTOMOBIELCLUB NEDERLAND

PANHARD KOERIER

№ 216 Jr 55, 01-09-2023



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

Een paar jaar geleden hebben we een enquête gehouden waarvan meer dan 50% van onze leden de vragen beantwoordden. Een van de verrassende uitkomsten was: 48% van de respondenten was korter dan 10 jaar lid van de Panhardclub en slechts 29% was langer lid dan 20 jaar.
Die verhouding voelt misschien niet altijd zo omdat veel leden van 'de oude garde' de clubbijeenkomsten trouw bezoeken en vaak waardevolle bijdragen leveren. Echter, we zijn ook heel blij dat onze club en onze auto's leuk genoeg zijn om regelmatig nieuwe leden te mogen begroeten. Mensen die vaak na lang dromen of zoeken eindelijk die Panhard kopen. In dit nummer van de Koerier staat het leuke verhaal van ons relatief nieuwe lid Marcel Romijn en zijn 24b. Via Facebook zag ik dat DS-Technisch Team coryfee Egbert Meeter de gele PL17 Break van Dago Langen gekocht heeft. Volgens mij heeft Egbert zich (nog) niet aangemeld als lid, maar de spreekwoordelijke rode loper ligt al uit…
Iedere club heeft nieuw bloed nodig. Nieuwe ideeën inbrengen en ervaring delen. Dat houdt onze clubbijeenkomsten interessant en vooral leuk! Graag tot ziens op één van onze clubbijeenkomsten!

André

VAN DE REDACTIE

Een heerlijke zomer, met allerlei Panhard-vakantiegangers en oldtimer-aktiviteiten, is alweer voorbij. Zo nodigde Joannes mij uit voor Sandaucourt, een heerlijk weekend samen met de CD naar dit aards paradijs, waarover we al vaak schreven. Verschillende leden namen de Panhard als vakantieauto naar het buitenland. Kan daar iemand eens een verslagje over schrijven? En daar ligt dan een goed gevulde Panhard Koerier 216! Speciale dank aan Marcel Romijn, die zichzelf en zijn prachtige 24BT introduceert met een leuk artikel. Dat velen zijn voorbeeld mogen volgen! De bijzondere X van Sipke van der Kooi (met dank aan Dirk de Jong), het pikante verhaal over de Dyna Z op de omslag leest u verderop. Net als hoe een Engelsman zijn Renault-aangedreven 24CT willens en wetens aan gort rijdt, hoe lastig is Le Mans Classic, de maffe PMS special, de Franse CPLF is 50 jaar, nieuws over de DS 24, over een Dyna X in de Tulpenrallye en interessante technische bijdragen van Pierre Peters en Peter Drijver! Geniet ervan!

Jaap

OMSLAG

Haarlem, eind jaren vijftig: een Dyna Z staat geparkeerd voor een winkel in huishoudelijke artikelen mar daaromheen een heleboel jongens. De aaibaarheid van de Dyna straalt er vanaf! Maar achter de ruiten heeft de eigenaar vellen papier geplakt. Wat staat daarop geschreven? Lees het op blz 10!

INHOUD

Marcel Romijn en zijn 24BT	3
50 jaar CPLF	7
Sipke's Dyna X in AMK	8
Dyna Z in Haarlem	10
Le Mans Classc	12
Tulpenrallye 1953	15
Project Jacques Né	15
Peter Drijver 123 pt.2	16
Pierre peters over oliefilters	18
Veilingen	20
PMS	21
Crosser	22

INSTAPPEN IN DE PANHARD-WERELD

*Een bijzondere bijdrage van **Marcel Romijn***

In de Panhard Koerier werd al eens opgeroepen om iets in te sturen. Het leek mij als vrij recent lid van de club leuk iets te vertellen over mijn Panhard. Overigens, ik ben nog niet in de gelegenheid geweest bij een evenement van de club te zijn dus de meeste zullen mij nog niet kennen.

Vanuit professionele interesse (ik werk in de auto industrie) heb ik altijd al een voorkeur voor auto's die technische innovaties of slimme oplossingen kennen. Daarnaast ook een voorkeur voor die auto's welke geen succes waren of juist kwaliteitsproblemen kregen – soms leidend tot het verdwijnen van het merk. Vaak zijn dit soort auto's erg interessant en zeker als er al vele jaren voorbij zijn gegaan vaak ook gewaardeerde klassiekers. Zo leerde ik ook ooit over het merk Panhard. Maar de echte interesse kwam toen ik een 15 jaar geleden bij de Schlumpf collectie was in Mulhouse. Daar stond de Dynavia prototype welke duidelijk ruim zijn tijd vooruit was. Maar ook stond er een 24CT welk design me onmiddellijk aansprak. Dat is het moment dat ik bedacht ooit eens zelf een Panhard 24 te willen hebben – zonder te weten hoe het nu echt rijdt.

Marcel blij met zijn Panhard 24!

Het idee blijft dan nog heel lang een idee. Ik had over de jaren wel een stel hobby-auto's (een Alfa Romeo 164 en een Chevrolet Corvette) verzameld maar die konden alleen in de zomer maanden bij huis staan en dan wel buiten. Niet echt een omgeving voor een klassieker. Vele periodes met deels in het buitenland werken maakten het ook niet makkelijker.

Toen kwamen er wat veranderingen. Nog steeds veel in het buitenland maar wanneer ik in Nederland werk dan meestal vanuit huis. Een ander huis met ruimte voor kantoor werd gevonden met daarbij veel ruimte en een heel stel garageboxen. Een eerste klassieker kwam erbij (een Saab 96 – nog zo'n merk wat het niet gered heeft) en zowel het rijden als het bijhouden beviel wel. Zo kwam de gedachte aan een Panhard ook weer boven.

Een keer een 24 project zag ik voorbij komen maar dat leek een stap te ver. Alleen al het feit dat de ramen maar deels aanwezig waren leek me een zoektocht zonder einde. En toen zag ik een net exemplaar wat niet helemaal perfect was (dan durf je er

De 24 geadverteerd

Van boven naar onder en links naar rechts:

Geadverteerd, 24BT dash, Go Wheels 2022, APK, piston percé, fotoshoot voor Klassiek Magazine

niet mee te rijden) maar wel erg mooi. Wat getwijfeld maar toch maar eens gaan kijken.

De 24BT in het rood met zwart interieur werd aangeboden door een klassiekerhandelaar met een lichte voorkeur voor bijzondere auto's. Het werd al meteen aangegeven dat van oorsprong dit een 24B was. Ook was er iets bijzonders met het kenteken want dat gaf aan dat de 1e registratie wereldwijd in 1978 was. Deze 24 bleek een historie te hebben van vooral veel stilstaan in een opslag en wat restauratie werk. De eigenaar had deze een aantal jaar eerder gekocht maar vanwege gezondheidsklachten toch maar weer verkocht. Een vrij uitgebreide proefrit later, wat onderhandelingen over de prijs, en een vertrouwenwekkend gesprek met de handelaar en toen was ik wel overtuigd. Ook het nalopen op de hefbrug deden we en kwamen geen zorgwekkende zaken tegen. De rijervaring paste ook goed bij de verwachting die ik had; Frans comfort met wat meer sportiviteit.

De Panhard werd dus gekocht en het uitzoekwerk van zijn historie kon echt beginnen. Nu een hele tijd verder zelfs met eerdere eigenaars gesproken en het verhaal is aardig compleet.

De 24 in 1987

In 1965 als 24B geproduceerd. In de jaren 70 omgebouwd naar een BT – enkel de karakteristieke trommelremmen van de B zijn gebleven. In 1978 als projectauto gekocht in Noord-Frankrijk en naar Nederland gesleept. De RDW heeft toen niet goed opgelet want toen is de 24 als een nieuwe auto ingeschreven ipv een import – ondanks het ontbreken van een nog geldige typegoedkeuring. Die eerste NL eigenaar was ook een lid van de Panhard club (uit regio Nijmegen) en nadat de 24 rijdend gemaakt was en wat opgeknapt zijn er veel ritten en vakanties in Nederland en Frankrijk mee gereden.

Tussen 1995 en 2018 in de opslag!

In de jaren 80 verdween de 24 op de achtergrond en kwam in een stalling te staan. Begin jaren 90 was het tijd voor wat serieuzer werk en roestige delen (bodemplaat) werden vervangen, de kleur veranderde naar rood, etc. In 1995 is de gerestaureerde 24 verkocht en in een stalling komen te staan (nog steeds in regio Nijmegen) en is daar gebleven tot 2018. De persoon die de 24 weer op de weg heeft gebracht na die stalling was dezelfde die uiteindelijk de 24 weer aan de klassieker handelaar heeft overgedragen.

Oldtimerdag Culemborg

Terug naar de aankoop. Nog erg onwennig wat ermee gereden en toen was ineens een probleem dat de motor inhield en aardige rookwolken uit de uitlaat gooide. Geen lekker begin. Een compressie meting gaf duidelijk een probleem op de linker cilinder. En toen dus aansluiten in de rij bij Peter Breed die voor een gedetailleerdere diagnose zorgde. Helaas bleek er een valse lucht lekkage te zijn wat terug te leiden was naar die restauratie in de jaren 90 (en mogelijk verergerd door de stilstand). Valse lucht geeft bij wat langer op deellast rijden een temperatuurprobleem en aldus was er een gat in de zuiger gesmolten. Een wat grotere lekkage had ook in het rijden en de motorloop merkbaar geweest maar dit was daarvoor net te weinig.

Peter verzorgde een reparatie wat vrijwel een complete revisie werd (de krukas werd gemeten en als goed genoeg bevonden, de rest werd wel gereviseerd of vervangen) en op mijn verzoek kwam er meteen een VW Kever koppeling in om zo ook iets

Gespot door Autospotter!

meer gerust te zijn in fileverkeer – of de koppeling en druklager het wel zouden volhouden. Overleg met de klassieker handelaar leverde een financieel tevreden stellende oplossing wat de pijn aardig kon verzachten.

En toen het ophalen bij Peter. Nu woon ik daar best een stukje vandaan en snelweg was taboe vanwege het inrijden van de motor. Een mooie binnendoor route van een paar uur werd uitgestippeld door Amsterdam, het Gooi en via Rhenen de Betuwe weer in. En zo werd de 24 opgehaald. Met elke kilometer voelde de motor vrijer aan. Ook bij een tussenstop zo nu en dan sloeg de motor heel goed weer aan.

Tankdoploos, eerder uitgevonden dan Ford!

De 24 werd een aantal keer ingeschreven bij oldtimer evenementen en ritten in de Betuwe en omstreken en kon zo goed ingereden worden. Uiteraard valt een Panhard heel erg op, al is er ook soms wat uitleg nodig wat het nu is. Aangezien de inspiratie voor het design van de Chevrolet Corvair afkomstig is wordt de Panhard nog weleens verward met andere auto's met diezelfde inspiratie; zoals NSU, BMW en ook sommige Fiat's en Simca's.

Buiten de kleinere evenementen is de 24 ook mee geweest naar het EMWalhalla, een event gericht op ondergewaardeerde of onbekende auto's. Uitspraken als "Ik heb nog nooit een Panhard buiten het museum gezien" komen dan veelvuldig langs, ook doordat ik met mijn 42 jaar daar de gemiddelde leeftijd eens niet naar beneden haal. Een vergelijkbare ervaring was er bij het Concours Soestdijk waar de Panhard op de bezoekersparkeerplaats stond. Bij terugkeer naar de auto stond er een man die als kind ooit een 24 had gezien maar daarna nooit meer. Zielsgelukkig was hij dan ook toen hij even mocht plaatsnemen in het interieur. De klassiekerhobby is vooral ook iets heel sociaals. Ook was ik er mee naar de Franse

Pech!

Autodag in Buren waar ik enkele leden van de Panhard club tegenkwam. Erg leuk.

Maar de grootste eer was toch wel toen een iets jongere vriend beleefd kwam vragen of de Panhard misschien als trouwauto mocht dienen. Na een paar keer "rijles" om toch goed te leren omgaan met de bijzonderheden heeft de 24 deze grote rol goed uitgevoerd en waren er ook geen moeilijkheden. En ik kreeg de Panhard prachtig gepoetst weer terug.

Sinds de motorrevisie is al een paar keer wat klein onderhoud geweest met olie, klepspeling stellen en verder ook een APK (op papier is het immers een auto uit 1978 – ondanks meerdere pogingen om het gewijzigd te krijgen). De toerenteller doet het meestal niet dus dat is de volgende klus om aan te pakken. Verder zijn er cosmetisch best wel wat zaken maar die doen we stuk voor stuk. Zoals de auto nu is is het al erg mooi en goed rijdend en ik ben niet bang om eens ergens te parkeren.

Bij sommige evenementen proberen we met twee auto's uit mijn collectie aanwezig te zijn en de Panhard is wel een favoriet. Soms met de moderne Alpine A110 (ook Frans, sportief en bijzonder), soms met de AlfaSud (ook een Boxer motor) of juist soms met de NSU Prinz (ook een 2-cilinder).

Ik hoop nog lang te genieten van de 24. Nog steeds neemt het vertrouwen toe en durven we verder te rijden. Misschien nog eens een aanpassing hier of daar om goed ermee te kunnen blijven rijden – zoals een oliefilter en hogere opbrengst oliepomp. En toch echt eens proberen bij een club evenement te zijn. De 24 zal binnenkort wel in een aankoopadvies in een van de Nederlandse klassiekerbladen te bewonderen zijn. Mijn auto is gebruikt ter illustratie.

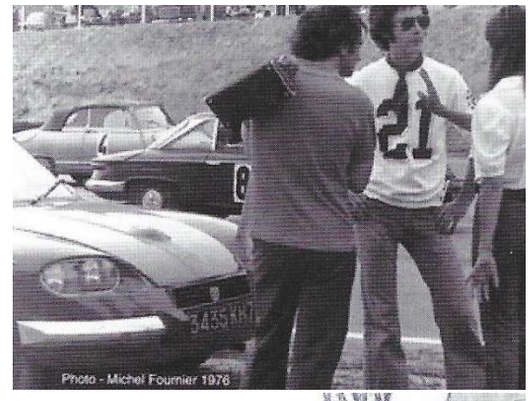
Dank voor je leuke verhaal Marcel! Een bijzonder auto; zelfs het dashboard is omgebouwd tot een BT! We hopen je binnenkort op een clubevenement te ontmoeten!

De Panhard als trouwauto!

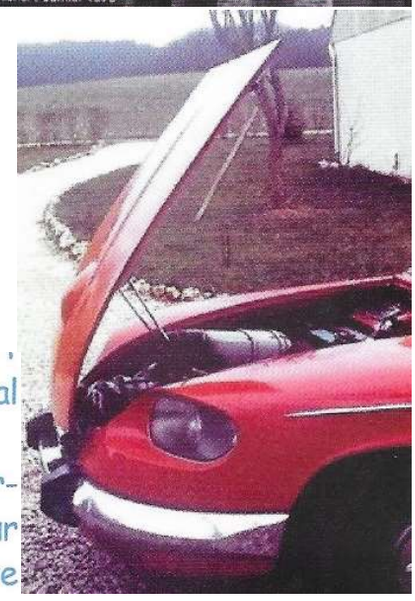
FELICITATIONS!!!

*Aan de **Club Panhard & Levassor France**, voor het **50**-jarig jubileum! In hun clubblad CPLF Bulletin nr. 100 blikken ze terug.*

Op 32 oktober 1973 werd de club opgericht door Robert Grandemange en Docteur Sibille. Bijzonder was dat de mede-oprichter van onze eigen PAN, onze **Ben Kneppers** met zijn vrouw in hun 24BT naar het Circuit Dijon-Prenois zijn gereden om de eerste "nationale" bijeenkomst bij te wonen, op 19 mei 1974, zo lezen en zien we anno 2023 in het clubblad van de CPLF! Mooi dat onze Pan toen al 5 jaar bestond. En dat ze Ben niet zijn vergeten!



In het jubileumnummer ook het verhaal van *Michel Fournier*, die in 1976, als een van de eersten, een GS 1200 motor in zijn 24CT bouwde, waarvoor een licht bobbeltje in de motorkap nodig was. Hij werd door de politie geklokt op 178 km/u – hij kwam er met een waarschuwing vanaf. (Toch wel verrekte snel! Haal jij dat ook, Franek?) Op het circuit van Folembray klokte hij 7'35" tegen 7'52" voor de snelste *R8 Gordini*! Citroën weigerde echter de auto te homologeren voor rallye's en races. Wat was dat toch een naar clubje…. Teleurgesteld maakte Michel alle wijzigingen ongedaan en heeft de auto verkocht. Désormais….



En wist u dat de CPLF in 1987 een Tour de France voor Panhards heeft georganiseerd? Waarin iedereen ook etappes kon meerijden? Om nog maar te zwijgen over Paris-Dakar in 1981. We wensen onze Franse vrienden nog vele jaren toe! JM

que le club fit paraître dans le journal "L'ÉQUIPE". (13 mai 1974)
M. Kneppers -président du club Néerlandais- avait fait 1700 Km aller-retour avec sa 24 bt pour assister à cette première réunion de l'association.

Uit: AUTO MOTOR klassiek

De Dyna X is onverminderd populair in onze club; na Pierre's politiebusje nu ook Sipke van der Kooi's verhaal in AMK! Let op de bijzondere achterklep! En 2 voorstoelen! En over Gregoire's claim de auto te hebben ontworpen zijn al rechtszaken gevoerd!

PANHARD DYNA X UIT 1952 *Kunst, uit aluminium geperst, voor Sipke.*

Goud is de kleur van deze Berline. Ook "goud" dat deze ontdekking de redding is van deze Franse automobiel, die vanuit België naar Nederland is gekomen. Het ontwerp van deze bijzondere Panhard Dyna X is van ingenieur Jean Albert Grégoire die voor het eerst tentoongesteld werd op de Autosalon van Parijs in 1946. De officiële naam van deze bolide is: Panhard Dyna 120 X 86.

Een snoepje van een projectauto, deze Panhard Dyna X

Deze historie wordt weer rijdend gemaakt onder de hoede van Sipke. Geen totale restauratie of nieuwe laklaag bij de Panhard Dyna X. Nee, alleen terug naar rijwaardigheid, waarbij je het leven van de auto blijvend kunt zien. Deze apart ogende auto zorgt bij hem voor opwinding en kleine hartkloppingen, heel gewoon bij een echte oldtimerliefhebber. Toen na de oorlog het Europese automobilisme weer op poten kwam, was er een drang van de constructeurs naar een goedkope auto die zuinig in gebruik moest zijn. Panhard nam, in Frankrijk, daarin een voorname plaats in en kreeg veel bekendheid.

Alles is anders

Sipke: "Omdat Panhard een lange periode onder de hoede van Citroën is geweest, zagen we af en toe deze eigenzinnige auto's op Citroën-meetings. Daardoor werd onze interesse gewekt en begon de zoektocht naar een Dyna. De auto heeft toch een enorme futuristische smoel, alles is gewoon anders. We vonden bij een handelaar een Panhard Dyna X van 1952 met het verhaal dat deze 15 jaar in een Belgische schuur had gestaan bij een verzamelaar op leeftijd. Ook voor hem kwam het moment om zijn bezit door te geven aan de volgende generatie."

Schoonheid van de tand des tijds

De Panhard Dyna X is nu technisch in orde gemaakt; er kwam een remrevisie, een carburateurrevisie en er werden nieuwe banden gemonteerd. De echte kenner heeft misschien al gezien dat de achterklep met de band daarop heel uniek is. De eerste eigenaar gaf aan het carrosseriebedrijf opdracht om het op deze wijze uit te voeren. Dus geen restauratie, de auto wordt immers nooit meer zo mooi als ze nu is. Het 'leven' kunnen zien geeft dit pareltje schoonheid.

Liefhebbershart

Sipke: “Er is weinig mooiers dan het klassiekerveld in te gaan en mensen te ontmoeten met een echt liefhebbershart. De verhalen te proeven uit de gezamenlijke hobby, het geeft een goed gevoel dat je niet meer loslaat. Ik denk dat deze aparte Panhard Dyna X de nodige aantrekkingskracht heeft en ook dat maakt het bezit geweldig. Direct na de aankoop en het transport gingen mijn handen spontaan jeuken. Een auto die heel goed door de tijd is gekomen. Die opnieuw na herstel van remmerij en nieuwe banden weer de weg op mag. Je krijgt toch de kriebels bij een vondst van deze Panhard Dyna? De oldtimer leeft weer als ze wordt hersteld. En de mogelijkheid biedt het geluk van het bezit, in de verre toekomst, aan een ander door te geven. Dat is de enige manier om het rijdend erfgoed over generaties heen te beschermen.”

Fatal attraction?

Sipke heeft een zwakke plek voor Franse klassiekers. Ze oefenen een onweerstaanbare aantrekkingskracht op hem uit. Hij heeft een aantal bijzondere klassiekers/oldtimers in zijn collectie die eigenschappen hebben die het hart van liefhebbers in vervoering brengen. Een Citroën DS, Citroën BX sport, Citroën Ami als restauratieproject, een Citroën 2 CV, een Citroën GS en nu dit pronkstuk: de Panhard Dyna X. Op zomerse dagen kun je zijn kleurrijke historie op de weg zien. Er wordt wel eens beweerd dat Nederland het meest citrofiele land in de wereld is. Bijna alle klassieke modellen hebben een eigen club. Voor Sipke is het geen ‘Fatal attraction’ maar een verrijking om een hartstochtelijke liefhebber te zijn van al die voitures anciennes.

Gouden toekomst

Nog steeds duiken er op onverwachte plekken interessante auto’s op die een ontegenzeggelijke aantrekkingskracht hebben. De trots van de bezitter speelt een grote rol. Als je haar parkeert, kijk je nog even over je schouder naar het prachtige silhouet van deze Franse “volkswagen”, de Panhard Dyna 120 X86.

Oude mensen zijn net als oude auto’s. Sommigen zijn niet zo sterk, maar anderen zijn eeuwig jong. Wat ze nodig hebben, is goed gezelschap. Sipke staat voor dat onmisbare gezelschap wat voor deze Panhard Dyna X een gouden toekomst betekent

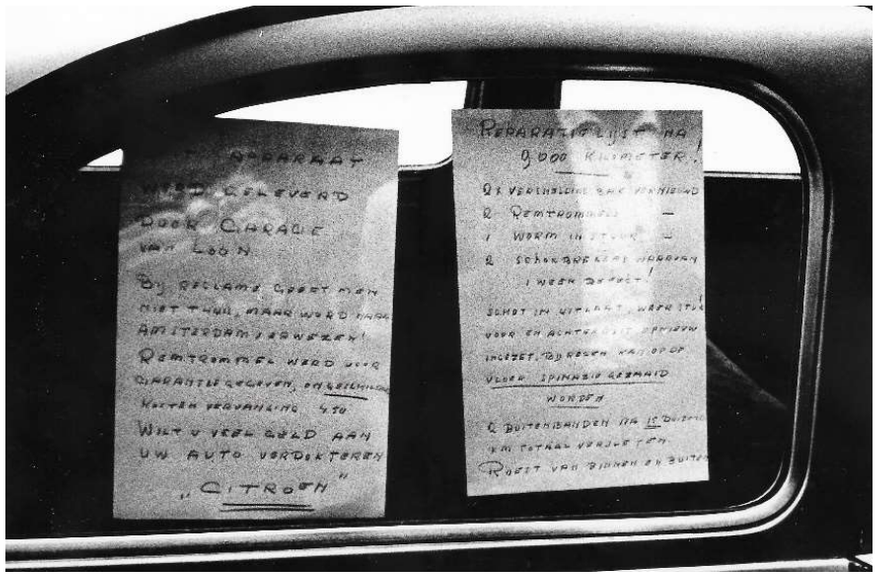
TECHNISCHE GEGEVENS PANHARD DYNA X	
Productiejaar	1950-1953
Ontwerper	Jean Albert Grégoire
Aandrijving	Motor voorin, voorwielaandrijving
Motor	745 cc H2, 33 pk
Transmissie	4-versnellingsbak handgeschakeld, kolomschakeling
Wielbasis	2.130 mm
Lengte	3.820 mm
Breedte	1.440 mm
Hoogte	1.530 mm

NOOIT MEER EEN CITROËN PANHARD!

Niet iedere klant was meteen tevreden over zijn Panhard. Wim Boers kreeg, nota bene van een Franse Panhardist, enkele persfoto's van een meneer in Haarlem die zijn Dyna Z demonstratief voor zijn winkel had gezet, met achter de ramen een enorme lijst klachten en gebreken die de auto vertoonde en, erger nog, die de lokale Citroën-dealer niet wilde oplossen. Die waren inderdaad niet blij met Panhard! De auto is in 1956 op kenteken gezet. Unieke plaatjes! Helaas zijn niet alle klachten leesbaar, maar dit is al erg genoeg! Zulke zaken deden de verkoop van Panhards in Nederland geen goed…. En geen wonder dat Panhard zijn handen vol had aan garantiereparaties. Gelukkig zijn ze nu betrouwbaarder dan ooit! Maar vooral zijn het prachtige sfeerfoto's uit een vervlogen tijd.

Blad 1:

Dit apparaat werd geleverd door garage Van Loon. Bij reclame geeft men niet thuis, maar wordt naar Amsterdam verwezen. Remtrommel werd voor garantie gegeven, en ….. Kosten vervanging 4,50 Wilt u veel geld aan uw auto verdokteren: "Citroën".



Blad 2:

Reparatielijst na 9000 km!

2x versnellingsbak vernieuwd

2x remtrommels vernieuwd

1 worm in stuur vernieuwd

2 schokbrekers, waarvan 1 weer defect

Schot in uitlaat weer stuk

Voor- en achterruit opnieuw ingezet. Bij regen kan op de <u>vloer spinazie gezaaid worden</u>

2 buitenbanden na 15 duizend km totaal versleten

Roest van binnen en buiten

Blad 3:

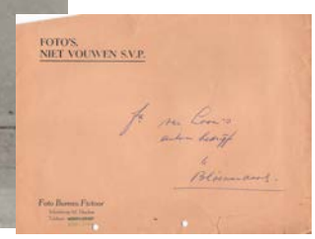
Na 200 km aandrijfas gebroken

Bestuurder ternauwernood aan ongeval ontsnapt (?)

Dit is de kwaliteit van een Citroën Panhard

Van de eerste 9000 km 38 dagen in reparatiewerkplaats doorgebracht.

Blad 4: onleesbaar



Le Mans Classic 2023

Serieus racen met een Panhard is geen sinecure! Rondjes draaien op Citroracing, dat is allemaal niet zo ingewikkeld of duur. Maar meedoen aan Le Mans Classic is toch wel wat anders. Charly Rampal *beschrijft op zijn website Panhard Racing Team kostelijk de lotgevallen van de deelnemende Panhards aan Le Mans Classic 2023. Iedereen die ervan droomt, hier ooit te rijden: lees de eindeloze sleutelellende van sommigen en de prachtige prestaties van enkelen! Ik denk dat het een goede afspiegeling is van de Panhard- en D.B-deelname in de jaren vijftig en zestig!*

Voor het tweede opeenvolgende jaar werd Le Mans Classic gehouden van 29 juni tot 2 juli 2023 op het legendarische 24-uurscircuit, om de honderdste verjaardag van de meest iconische uithoudingsrace ter wereld te vieren. Bij deze unieke gelegenheid bereikte het aantal toeschouwers een absoluut record: 235.000. De klassieke auto trekt nog steeds veel liefhebbers, ondanks dat het ons steeds lastiger wordt gemaakt.

Tussen de testritten, parades, tentoonstellingen, veilingen en ander vermaak, besteden we hier alleen aandacht aan onze Panhards om voor altijd de briljante prestaties uit het verleden te herinneren. We danken Patrick Peter, de baas van het Peter Auto-agentschap, die altijd ons merk weer uitnodigt en die dit jaar verschillende verbeteringen heeft aangebracht, zoals voetgangers-oversteekplaatsen en de nieuwe plek voor de handelaren die eerder op de trottoirs waren geïnstalleerd, om het verkeer binnen het circuit te stroomlijnen en te beveiligen. Helaas, onoplosbaar blijft het probleem van de toegang tot het circuit, vooral zaterdagochtend overbelast en bovendien was er geen openbaar vervoer van vrijdag 30 juni na de stedelijke onlusten.

DE PANHARDS WEER OP VOLLE KRACHT

In **plateau 2** vinden we:

Dyna X 1950 van Ascension;

D.B. HBR 1954 van Blanchard

Monopole-Panhard X86 1956 van Gaillard

De D.B. HBR 1960 van Bories/Dupin/Boutevin

De verlaagde D.B. HBR5 1960 van Dore/Hoyau

De D.B. "camoinette" 1958 Fouquet-Hatevilain/Bousquet

De D.B. Trouis 1952 van de familie Gayraud

De D.B. HBR5 1957 van Palanque

De D.B. barquette 1959 van Antoine Laureau (kleinzoon van Gérard)

Callista 1951 bestuurd door Tavano/Agostini.

D.B. Renault 1066 bestuurd door René Arnoux

En in **plateau 3**, de unieke en krachtige CD van mijn vriend Jacky Laguerre, omdat Pierre-Henri Mahul besloten heeft

de bladzijde Panhard om te slaan om zich te gaan wijden aan een andere sport: de bootrace.

VEEL MECHANISCHE PROBLEMEN

Waar de D.B. camionette zich het best classificeert blijkt zij ook de best geprepareerde, omdat de motorkap slechts open gaat om de niveaus tussen elke race te controleren! Idem voor de D.B. des Blanchard, de Monopole en de HBR van Laurent Palanque waarvan de motor gemaakt is door mijn vriend Bertrand Hervouet, die ook de mijne prepareerde, zeer betrouwbaar en efficiënt, want goed gemonteerd met een nokkenas "T" en een compressie van 8,5 voor 6.500 t/m, en een iets langere 4: da's alles! Maar de anderen hadden veel problemen en als je de enorme inzet en de bijkomende kosten kent, wordt de verhouding financiën/plezier wel steeds beroerder…..

De DYNA X van Ascension: Koppelingsprobleem tijdens de vrijdagtraining. Zonder reserveonderdeel was reparatie onmogelijk. Om toch maar te kunnen rijden, probeerden de Ascensions de eerste race te rijden door te schakelen zonder koppelen, maar dat was niet vol te houden... ze moesten snel opgeven en de Dyna keert terug op een trailer!

De D.B HBR surbaissé n°52 van Dore: Doorboorde zuiger in de vrijdagtraining noodzaakte tot een de motorwissel met de hulp van Jean-Marc Carré. Hij kon de race hervatten, maar moest tijdens het evenement van zaterdag alsnog uitvallen.

De D.B HBR 1960 van Boutevin: Motorwissel na de vrijdagtraining, daarna problemen met de starter, vervolgens met de brandstofpomp om te eindigen met het scheuren van de hulpas... Einde reparatie 4 uur in de ochtend! De ellende ging door in de tweede race met problemen met de brandstoftoevoer. Dit alles om op te geven tijdens de laatste manche. Er resteert een leuke foto van de *copains*!:

De Barquette D.B van Antoine Laureau: Gelukkig geen grote zorgen maar een nieuwe dynamo na een laadprobleem en er moest wat valse lucht opgelost worden. maar verder feest met deze goede motor van vorig jaar. Voor het volgende evenement over 2 jaar rekenen ze op een "race" motor: pas op dat je niet te ver gaat om een paar plaatsen te pakken... (zie Gayraud hieronder!). Speel vrij op zeker (Zie de CD van plateau 3, wederom op het podium!).

D.B. ANTEM TROUIS van Gayraud: Het was één grote ramp! De motor werd gewisseld na de training van vrijdag die neerkwam op één ronde! Dan is het de beurt aan de bak. Weekend bijna alleen gesleuteld en een hele nacht met zaklamp...! Aan de andere kant zijn de banden nog gloednieuw... bijna niet gerold!!

DE VERHALEN

Matthieu DORE: " Woensdagmiddag kwamen we over de weg vanuit Tours aan, en konden we ons rustig voorbereiden op de training van vrijdag. Op vrijdagmiddag komt de auto eindelijk de baan op, maar niet voor heel lang. De auto verliest vermogen in de eerste ronde na de tweede chicane van Hunaudières... Pedaal op de vloer, ik ga niet harder dan 60 km/u. Dus besluit ik aan de kant van de weg te parkeren. De stewards zetten de auto tot het einde van de sessie op de uitwijkplaats. Terug naar de paddock op de sleepwagen en ons hele team en de aanwezige D.B Panhard liefhebbers kijken naar de motor.

De motor draait nog op slechts één cilinder... We vermoeden een gesmolten zuiger waarschijnlijk door een te zuinig afgestelde carburatie. Slechts één oplossing: verwissel de motor en probeer de carburatie te verbeteren. We hebben het geluk dat we uitzonderlijke technische assistentie hebben: Le Garage de la Choletterie. Alle mechaniciens komen in actie. 6 of 7 handen in de motor en 2 eronder voor uitlaten! In minder dan 2 uur is alles weer in elkaar en zijn we klaar voor nachttesten.

Zo ontdekken we circuit in de nacht... en in de regen! Wat een ervaring; de baan is erg glad en Franck houdt de auto nipt in twee bochten. Ik neem de auto na een paar ronden weer over, maar we moeten terug naar de paddocks na een rode vlag die het einde van de sessie aangeeft. De auto reed goede, we zijn klaar voor de race. We beginnen achteraan op de grid als gevolg van onze problemen tijdens het testen. De race verloopt goed en we schieten lekker op en beginnen de baan beter te leren kennen. We eindigden als 62e van de 85 in de scratch en als 34e in de prestatie-index.

Voor de tweede manche ('s nachts) starten we op de 71e positie, een dozijn plaatsen naar voren! De race verloopt soepel, we rijden onze beste tijd. We staan 51e overall en 19e in de index. We zijn supergemotiveerd voor de laatste race, vastbesloten om onze progressie voort te zetten. We staan nu op de 54e plaats aan de start. De eerste ronde gaat goed en we passeren de D.B HBR5 die voor ons op de grid staat, de auto loopt goed tot de tweede ronde. In de Indianapolis verlies ik snelheid... De motor reageert niet meer, het is het einde van het weekend voor ons.

Terug in de paddock ontdekken de monteurs een probleem met de verdelerkap. Dit zal uiteindelijk worden opgelost... Geen races meer, maar ik kan de auto zonder problemen over de weg terug naar Tours brengen. Het was een eerste keer voor de coureurs en de auto. We hebben veel geleerd over de auto en het circuit. Eén ding is zeker, we zullen er zijn voor de volgende editie om de klus te klaren!

PHILIPPE GAYRAUD: Veel technische problemen.... kapotte motor, kapotte bak (geen drie meer) koppelingsschijf verpulverd. De auto werkte heerlijk, een tuimelaar ging los, en nog een keer.....een klep of klepzitting. Bernard Marpinard, José Ramos (de tijger) en Alain Roumanet ondersteunden me en hielpen me het hele weekend, gelukkig. Mijn vermoeide vader kon de reis niet maken. We maakten de show op de tribunes met onze monteurs. »

PLATEAU 3: Jacky Laguerre en zijn CD op het podium = 3e

Jacky heeft voor deze CD het nummer 53 heeft aangevraagd. Waarom? Ter herinnering aan de zegevierende CD in 1962!

"Voor de honderdste verjaardag van Le Mans Classic rijden we met dezelfde crew als in 2022, met mijn teamgenoot Yann en mijn zoon Adrien. Mijn Panhard CD heeft sinds vorig jaar niet meer gelopen en een paar dagen voor de start doe ik een complete revisie en loop ik alle afstellingen na. Toch stopt de brandstofpomp ermee bij de eerste tests. De aardingsdraad is losgeschoten door de trillingen van de flatwin. Voor de rest alles OK. Motor en versnellingsbak zijn ongewijzigd en goed ingereden bij de race van 2022. Voor de technische controle heb ik in tegenstelling tot vorig jaar een strenge keurmeester en moet ik twee keer voor de technische commissie gaan om groen licht te krijgen. Je kunt inderdaad geen regelementaire rolbeugel in een CD monteren.

We krijgen daarvoor toch een gridstraf: achteraan starten. Een beetje flauw aangezien we de kleinste auto hebben. Voor het evenement kiezen we voor synthetische benzine, ecologisch verantwoord, maar vooral bedoeld voor de bonuspunten in de prestatie-index. Deze benzine is op de markt gebracht voor € 5 per liter, zoals conventionele benzine met 102 octaan. De helft van de deelnemers maakte er gebruik van; in 2025 zal het verplicht zijn. De testsessies stellen ons in staat om de auto fijn te tunen. De regen bij nachtelijke tests leidt tot een gladde baan.

Voor de eerste manche opent Yann het bal en dan neem ik het over. We eindigden als 53e van de 75 algemeen en 3e in de prestatie-index achter een Lotus 11 en de Lotus Elite van Pierre Fillon president van de ACO. 's Nachts rijden Adrien en Yann. Grote verwarring, de Pace Car rijdt te hard tijdens de opwarmronde. Kleinere auto's blijven achter: door een gele vlag moeten we langzaam rijden op de hele Hunaudières. Daardoor is de helft van het peloton net Mulsanne gepasseerd als de eersten al aan de start verschijnen. Resultaat 51e in de scratch en 13e in de index (Fillon 15e). Voor de laatste manche vertrek ik dan ook behoorlijk geïrriteerd.

Ik krijg groen licht om de 6000 toeren te overschrijden zolang de motor loopt als een horloge. Yann neemt mijn plaats over en ondanks het ontbreken van een echt probleemloze ronde zonder gele of witte vlag zetten we hele goede tijden neer. We eindigden als 40e van de 80 in de scratch. Desondanks is het onwaarschijnlijk dat we in het eindklassement, net als in 2022, weer op het podium kunnen staan. Vreemd genoeg worden alle resultaten van de verschillende plateaus gepubliceerd met uitzondering van de Performance Index van onze plateau 3.

We besluiten toch nog een kijkje te nemen bij de prijsuitreiking bij de Drivers Club en daar zien we ons, tot onze verrassing, 3e in het klassement staan en dus op het podium! Er is rekening gehouden met de verwarring in de nachtelijke opwarmronde… Tot slot, grote dank aan het hele team, mijn vrouw Jacqueline en mijn neef Michel die alles regelde gedurende het hele evenement. Grote persoonlijke waardering ook voor de monteurs zodat we niet het minste probleem hebben gehad, zoals in 2022. »

RESULTATEN VAN DE INDICE

	Nr.	Drivers	Car	RACE 1
1	71	Alain SERPAGGI / Patrick HENRY	Renault 4CV Motto 1954	2'437.322
2	77	Julien SAUNIER / Grégory GALIFFI	Renault 4CV 1066 1954	2'513.861
3	79	Gilles COURAUDON / Maxime GRANSART	Porsche 356 (pré-A) 1500 S Coupé 1954	2'523.089
4	55	Florent PREVOST / Christian CHAMBORD	Renault 4CV Motto 1950	2'624.397
5	38	Laurent DESPLACES / Jean-Luc BOIS	Aston Martin DB2 Sports Saloon Coupé 1952	3'125.729
6	26	Elliot SUCARI	Cooper T39 1956	3'404.093
7	18	Thomas WARD	Frazer Nash Le Mans Replica 1953	3'214.897
8	20	Michel VERLIEFDEN	Aston Martin DB2 Sports Saloon Coupé 1951	3'138.795
9	35	François FOUQUET-HATEVILAIN / Luc BOUSQUET	D.B HBR5 1961	3'246.236
10	78	Goël REGENT / Guillaume LE METAYER	Lotus Mark IX 1955	3'226.836
11	23	Antoine LAUREAU	D.B HBR Spyder Le Mans 1959	3'622.687
12	87	Augustin SABATIE-GARAT	Jaguar XK120 OTS 1951	3'439.492
13	5	Richard WILSON / Richard BRADLEY	Maserati 250S 1958	3'511.083
14	34	Peter TERRELL / Olivier MAZOYER	Jaguar XK120 OTS 1952	3'547.108
15	8	Carlos SIELECKI / Mathias SIELECKI	Aston Martin DB3S 1958	3'559.722
16	9	Josh WARD	Jaguar XK120 OTS 1951	4'924.000
17	86	Jean-François PENILLARD	Porsche 356 (Pré-A) (1100) coupé 1951	2'819.419
18	16	Niklas HALUSA / Lukas HALUSA	Jaguar D-Type 1954	3'813.072
19	73	Christian PFESSDORF	Mercedes-Benz 300 SL Coupe 1955	3'759.365
20	37	Tazio OTTIS / Ace ROBEY	Ferrari 750 Monza 1955	3'809.417
21	83	Carlos SIELECKI / Mathias SIELECKI / Adrian SUCARI	Maserati A6GCS 1955	3'844.292
22	2	Frederic WAKEMAN / Patrick BLAKENEY-EDWARDS	Cooper T38 1955	3'845.809
23	85	Laurent PALANQUE / Laurent VERZAUX	D.B HBR5 1957	4'250.856
63	3	Ivo SMUTNY / David SMUTNY / Petr BRECKA	Talbot-Lago T26 GS 1952	4'936.875
64	52	Mathieu DORE / Franck HOYAU	D.B HBR5 surbaissé 1960	3'919.444
70	7	Stephan KOENIG / Philipp KOENIG / William NUTHALL	AC Ace Bristol 1957	3'721.366
71	57	Daniel ASCENSION / Sylvain ASCENSION	Panhard Dyna X84 1949	2:48'43.200
72	81	Pierre MACCHI	Frazer Nash Le Mans Coupe 1952	3'007.264
78	49	Frédéric BORIES / Arnaud DUPIN / Philippe BOUTEVIN	D.B HBR5 1960	1:51'38.003
79	68	Geoffroy DE LACRETELLE / Guillaume DE BEAUFORT / Zahrid OSMANI	Austin-Healey 100-4 1954	4'09.658
80	24	Philippe GAYRAUD / Claude GAYRAUD	D.B HBR 1952	4:51'50.400

Klassementen Indice Plateau 2 en 3. **V**ert. JM

	Nr.	Drivers	Car
1	24	Serge KRIKNOFF	Lotus XI 1500 1956
2	14	Pierre FILLON	Lotus Elite 1961
3	53	Jacky LAGUERRE / Adrien LAGUERRE / Yann ZAGAME	Panhard CD Le Mans 1961

5E TULPENRALLYE 1953

De Dyna X was een bijzondere propositie op de toenmalige automarkt. Tamelijk duur, maar met ongeëvenaarde rij-eigenschappen. Dat bleek maar weer eens in de Tulpenrallye van 27 april tot 2 mei. Onderstaande gegevens grotendeels uit Auto Revue 1953.

De rallye eindigde met een klassementsproef op Zandvoort, waar 10 rondjes moesten worden afgelegd. Om te voorkomen, dat de Nederlandse rijders teveel voordeel hebben van hun bekendheid met het circuit, werd gereden in tegengestelde richting dan de gebruikelijke. Er was één (Franse) Dyna X ingeschreven door de equipe Grosgogeat-Bandini. Deze reed een tijd van 26.07,4, de snelste tijd in de klasse tot 1100 cc. Maar ook sneller dan de klasse van 1100-1150 cc! En slechts een tiende seconde langzamer dan de winnaar van de klasse 1150-1240 cc. 34 seconden sneller dan de 2e in die klasse. En sneller dan alle auto's in de klasse 1240-1400 cc! En hij zou tweede zijn geworden in de klasse 1400-1600 cc. En derde in de hoogste klasse van 1600-2250 cc. Wat neerkomt op de vijfde tijd van alle auto's! Sterker nog, in het algemeen rallyeklassement werd de 3e prijs gewonnen, achter een Jowett Jupiter (1e) en een Bristol (2e)!

Ook de andere klassementsproeven onderweg werden dus met gemak gewonnen, zoals de afdaling van de Clervaux, de klim van de Ballon d' Alsace (1x overdag, 1x 's nachts) en de Col de Faucille. Heerlijk, zo'n dondersteen. Ze finishte in 1950 trouwens 29e in de 24 Uur van Le Mans….

een man zijn die van zo'n sprint-start nadeel zou hebben ondervonden....!

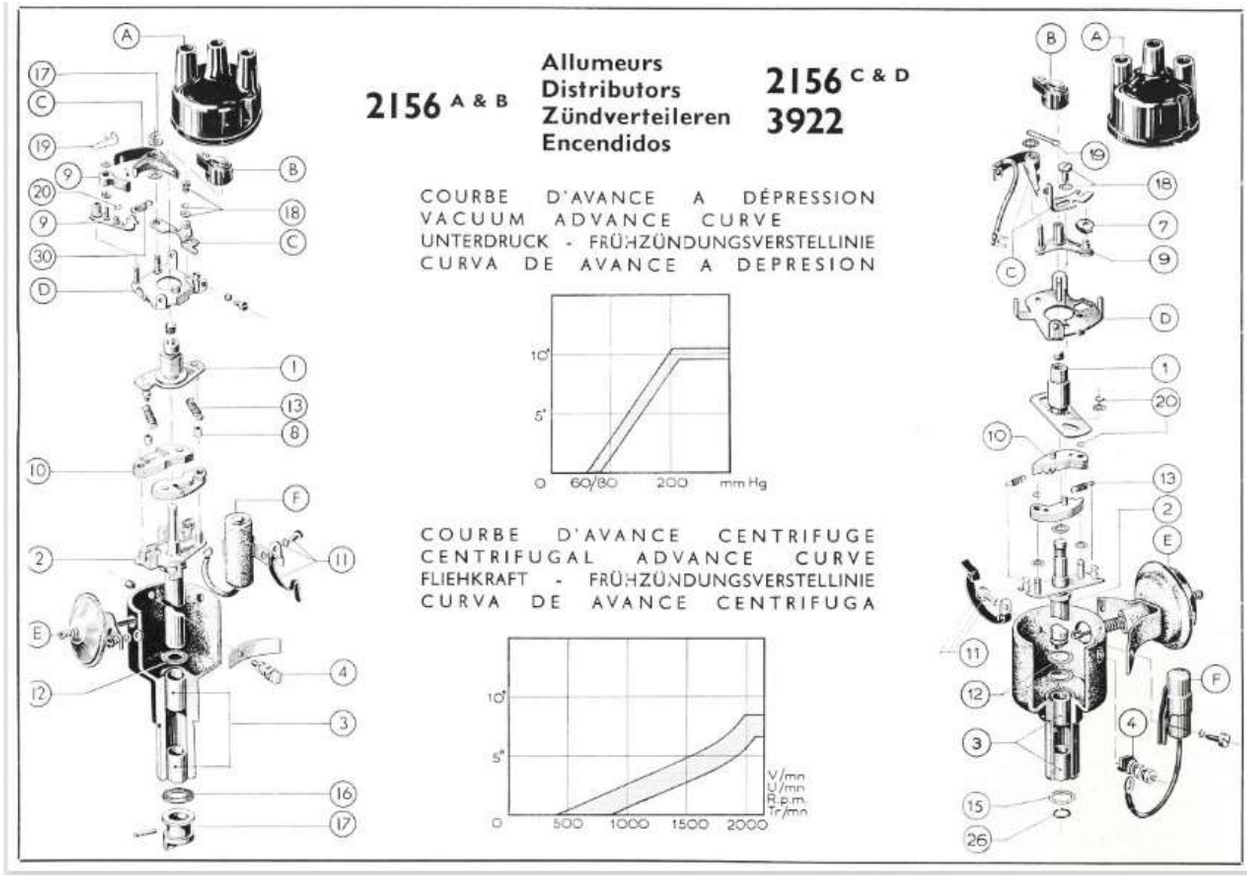
In de lichtste toerwagenklasse was de Dyna-Panhard van Grosgogeat, hier door Biagini bestuurd, uiteraard niet te houden; hij maakte zelfs een aanzienlijk hoger moyenne (96 versus 90,9 km/u) dan winnaar Damonte van de tegelijkertijd rijdende 1150 cc-categorie. Achter Grosgogeat's co-équipier leek Martens, als snelste Fiat 1100-rijder met reeds 40 winstpunten, af te stevenen op een zekere tweede plaats in de race en daarmee in zijn klasse, benevens op de aardig hoge totaal-klassements-positie die 64 wpt. zouden hebben opgeleverd, toen..... hij stoppen moest wegens benzinegebrek! Zijn verzuim, vóór de Rallye-finish voldoende brandstof te tanken — in het Noordwijks-Zandvoorts parc fermé mag dat niet meer — kwam hem aldus wel héél duur te staan! Zonde en jammer van de kans, welke uitstekende

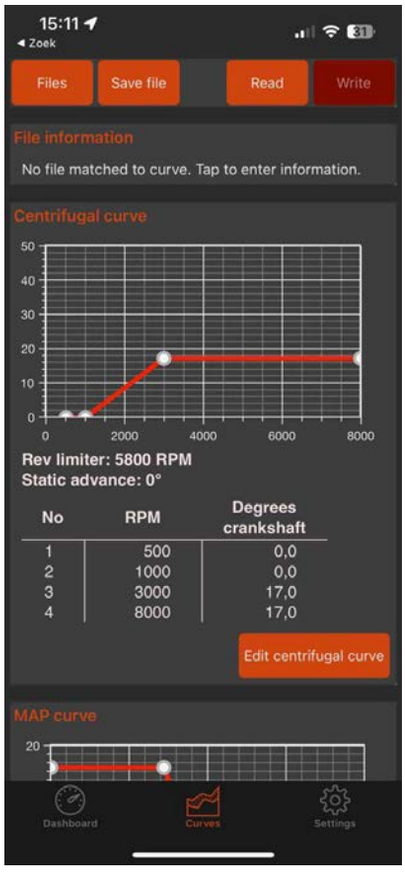
PROJECT JACQUES NÉ, VOORUIT ERMEE!

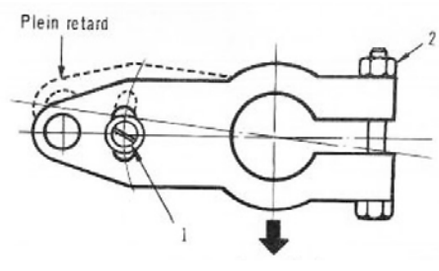
Heel langzaam vordert van de replica van het DS 24 prototype; de DS-expertise van **ROB VAN BOOM** is onontbeerlijk om het tot een goed einde te brengen, zodat Rob zich ook heeft aangesloten bij ons illustere clubje. Wie anders heeft immers al eerder een DS ingekort? Sterker nog, de reeds ingekorte maar verder geheel ontmantelde auto is even terug naar de schenker in Schalkhaar waar de hydraulische leidingen door Rob op de juiste lengte worden gebracht en ve veerbollen gemonteerd. In *Heemskerk* treft Garage Breed voorbereidingen voor een CX-blok. Als iemand nog een **bediening van de Citroën SM versnellingsbak** heeft liggen, voor de vloerpook, houden we ons aanbevolen! Kortom, we houden de moed erin, maar nog even stevig doorbijten!

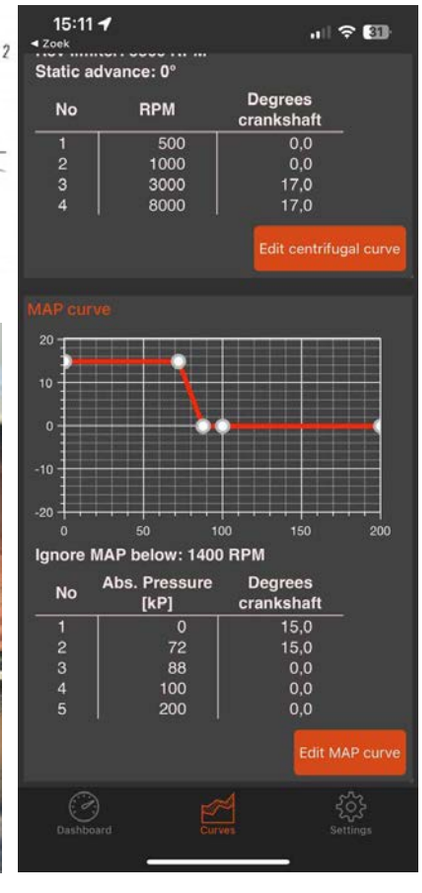
Don, Jaap, Joost en Rob

Rob en Jaap met een afgezaagde 'slagtand' van het DS-chassis.


2156 A & B
Allumeurs
Distributors
Zündverteilern
Encendidos
2156 C & D
3922
COURBE D'AVANCE A DÉPRESSION
VACUUM ADVANCE CURVE
UNTERDRUCK - FRÜHZÜNDUNGSVERSTELLINIE
CURVA DE AVANCE A DEPRESION
10°
5°
0
60/80
200
mm Hg
COURBE D'AVANCE CENTRIFUGE
CENTRIFUGAL ADVANCE CURVE
FLIEHKRAFT - FRÜHZÜNDUNGSVERSTELLINIE
CURVA DE AVANCE CENTRIFUGA
10°
5°
0
500
1000
1500
2000
V/mn
U/mn
R.p.m.
Tr/mn


15:11
Zoek
Files
Save file
Read
Write
File information
No file matched to curve. Tap to enter information.
Centrifugal curve
Rev limiter: 5800 RPM
Static advance: 0°
No | RPM | Degrees crankshaft
1 | 500 | 0,0
2 | 1000 | 0,0
3 | 3000 | 17,0
4 | 8000 | 17,0
Edit centrifugal curve
MAP curve
Dashboard
Curves
Settings


Plein retard
2
1


15:11
Zoek
Static advance: 0°
No | RPM | Degrees crankshaft
1 | 500 | 0,0
2 | 1000 | 0,0
3 | 3000 | 17,0
4 | 8000 | 17,0
Edit centrifugal curve
MAP curve
Ignore MAP below: 1400 RPM
No | Abs. Pressure [kP] | Degrees crankshaft
1 | 0 | 15,0
2 | 72 | 15,0
3 | 88 | 0,0
4 | 100 | 0,0
5 | 200 | 0,0
Edit MAP curve
Dashboard
Curves
Settings

MET MEER VERSTAND VAN ZAKEN

Peter Drijver over de 123-ontsteking pt. 2

In Koerier 214 mocht ik een stukje schrijven over mijn ervaring met een 123-ignition verdeler. In dat stukje zaten nogal wat foutjes: je kunt de centrifugaal-vervroeging niet optellen bij de vacuüm vervroeging, je hebt vervroeging en verlating ten opzichte van de statische vervroeging enzovoorts. Onze webmaster zegt altijd: lees het stuk van Thei Bruls uit 1991, daar staat alles in. Maar met de kennis van nu stelt dat stukje me toch ook weer voor vragen. Wordt vervroeging en verlating daar niet ergens door elkaar gehaald? Afijn. Na het exposé van Jan Bak –de hele presentatie is terug te lezen op de website van de club– is me duidelijk dat hier ruimte is voor een inbreng met Meer Verstand Van Zaken.

In elk geval heb ik dit jaar een kleine 5000 kilometer

gereden met de Dyna W2 camionette met 123-Ignitione TUNE+. We gingen ermee naar het RIPL in Novara en we hebben er vakantie mee gevierd.

Ik heb een kleine aanpassing gedaan aan de instellingen maar was tevreden met hoe alles liep. Op vakantie heb ik wel de mengselstelschroef 'armer' gezet omdat de bougies vervuilden.

De statische vervroeging (5,5 of 9 tanden voor BDP) stel je in door het verdelerhuis tegen de klok in (de richting van de vervroeging) in te stellen met een lampje. Dat betekent dat het ontstekingstijdstip 'standaard' 19-30 graden ligt vóórdat de zuiger in het dode punt komt. Daarmee is er tijd gemaakt om het gasmengsel te laten ontbranden vanaf de vonk om de arbeidsslag te kunnen leveren. Bij Tigre motoren met hogere toerentalen een groter volume gasmengsel is de vervroeging groter omdat het langer duurt voordat alles is ontbrand. Wanneer je dubbele ontsteking hebt dan is de ontbranding weer sneller dus kan de vervroeging iets worden 'verlaat'.

Wanneer de verdelerhuisklem met een staafje gekoppeld is aan de choke dan verdraait de verdeler bij uitgetrokken choke met de klok mee: het ontstekingstijdstip is dan aanzienlijk later dan de 19-30 graden van onze statische instelling: dat helpt bij de koude start! Bij een D.B of Z1 is er nog een handmatige verstelling van de vervroeging. Idee is dat je de ontsteking telkens zo afstelt dat er niet gepingeld wordt.

De centrifugaalvervroeging –alleen gemonteerd op auto's met een standaardmotor– komt pas boven de 1500 toeren in actie en zorgt voor een veel soepeler overgang in toeren. De vacüumvervroeging tenslotte komt alleen in actie wanneer gas wordt losgelaten, de onderdruk in het carburateurhuis stijgt. Zoals je begrijpen zult zijn het twee heel verschillende krommen die moeten samenwerken bij trekkende motor en bij gas loslaten.

Peter Drijver

OLIEFILTER IN EEN PANHARDMOTOR

*Onze technisch redacteur **Pierre Peters** over een actueel onderwerp, speciaal voor de Panhard Koerier!*

Een thema wat al wat vaker besproken is, is het gebruik van een oliefilter. Ik wil echter deze keer uitvoeriger ingaan op de noodzaak (of juist niet) van het gebruik van een oliefilter.

Bij de ontwikkeling van de tweecilinder Panhard motor heeft mijnheer Delagarde niet gekozen voor het gebruik van een oliefilter. Had hij daar een reden voor? Hij heeft hier zeker aan gedacht maar de toepassing van een filter stuitte destijds op enkele bezwaren. Op het moment van ontwikkeling van de motor kenden we nog niet de zogenaamde multigrade oliën. Een van de eigenschappen van deze olie, behalve de verschillende viscositeiten in winter en zomer, is dat aan deze olie een dope is toegevoegd die vervuiling, opgelost in de motorolie, afzet in een filter. Een eigenschap die de destijds toegepaste single-grade olie niet kent.

Zoals we weten is de smering van een Panhardmotor afwijkend van andere motoren vanwege de toepassing van rollagers in krukas en drijfstang. Hierdoor is het niet mogelijk om druksmering toe te passen. De krukas kent spatsmering. Deze olie gaat door middel van een lagedruk oliepomp via de nokkenas naar de twee hoofdlagers en wordt dan gebruikt om via zwaartekracht en olieslingerringen de krukas te smeren. Omdat we een compacte motor hebben is de oliepomp klein, zo klein zelfs dat de delen die drukgesmeerd moeten worden zoals de kleppen en nokkenas niet continue kunnen worden gesmeerd.

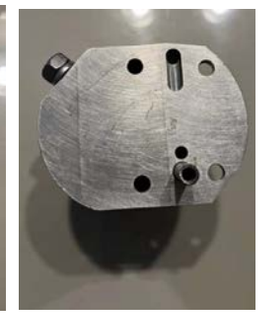
Daardoor zitten er veertjes in de oliekanalen die om beurten de nokkenas en kleppen van voldoende olie voorzien. Dit noemen wij om-en-om smering; de ene keer de kleppen en de andere keer de nokkenas en hoofdlagers. Ook is de nokkenas, die ook de oliegalerij is om de olie te transporteren naar de delen die gesmeerd moeten worden, voorzien van twee gaten. Die gaten verzorgen per omwenteling van de motor de smering, verder komt er geen olie. Zie foto

De oliedruk tenslotte is laag; Panhard acht een oliedruk van 1,5 bar bij warme motor meer dan voldoende. Uit ervaring weet ik dat dit in de praktijk bij veel motoren zeker 0,5 bar lager is. Die ene bar is niet veel maar bij normaal gebruik is dit toereikend.

In het verleden heeft Panhard als accessoire bij de Dyna Z 12 een extern oliefilter aangeboden. Dit was echter geen succes. De belangrijkste reden was de combinatie in olieopbrengst en lage druk. De flow is te laag om voldoende doorstroming te realiseren en nadat het klepcompensatiesysteem RJH geïntroduceerd was onbruikbaar omdat dit systeem een bepaalde oliedruk nodig heeft om te functioneren. Het gebruik van een extern oliefilter veroorzaakt drukverlies wat net te veel van het goede was om een en ander bedrijfszeker te laten functioneren.

Waarom kiezen voor een oliefilter?

Als we kritisch kijken naar de motorconstructie dan heeft een Panhardmotor wel degelijk een oliefilter. Wij noemen dit echter een oliezeef. Deze is wel in staat om grove delen uit het smeersysteem te houden, echter niet in staat om de in olie opgeloste verontreiniging te filteren.



Het moet een ieder bekend zijn dat de olieslinger-ringen, toegepast om de drijfstang-lagers te smeren, elke 40.000 kilo-meter moeten worden gerei-nigd. Dit omdat deze ringen vol-lopen met vuil en deze afzetting vormt een harde laag zodanig dat tenslotte het smeerkanaal dichtslibt en er geen olie meer naar het lager kan. Met alle catastrofale gevolgen van dien. Om de krukas te reinigen moet de krukas uit de motor genomen worden. Dus de motor moet volledig worden gedemonteerd. Dit is dan ook de reden dat dit vaak niet gedaan werd en de motor hierdoor een slechte reputatie heeft gekregen.

De aandachtige lezer heeft inmiddels gelezen dat het gebruik van een Multi Grade olie die dus een dope heeft om vervuiling af te zetten in een oliefilter, betekent dat in het geval er geen filter gebruikt wordt, er afzettingen elders ontstaan. Die afzettingen ontstaan op plaatsen waar olie in stilstand staat, dus onder in het carter en in de slingerringen.

In het geval van een Multi Grade olie en geen filter is mijn advies; vaak olie verversen, elke 2000 – 3000 kilometer en veel rijden met de auto! In andere gevallen zou een **Single Grade** uitkomst kunnen bieden, of het toepassen van een oliefilter .

Verschillende clubleden hebben een oliefiltersysteem gemonteerd van Alain Lauffenburger. Dit systeem bestaat uit een grotere oliepomp. Deze heeft een debiet van 1,7 x de origineel toegepaste pomp en een verwisselbaar extern oliefilter. Een fraai en kwalitatief goed systeem met wel enkele kanttekeningen. Eén daarvan was de slechte beschikbaarheid, slechts bij intekening kon je een dergelijk systeem bemachtigen. Ik zeg bewust was, nu is het niet meer leverbaar omdat Lauffenburger gestopt is met de verkoop.

Het tweede nadeel is de plaatsing van het oliefilter. Het filter moet uitwendig gemonteerd worden. Vaak op het subframe of op het binnenspatbord. Naast het feit dat het niet origineel oogt, komen de slangen voor aan- en afvoer van de motorolie dicht bij de uitlaat.

Een ander systeem is het systeem Paillou. Dit bestaat wederom uit een grotere oliepomp, ook 1,7 X de originele capaciteit. Dit systeem gebruikt een inzetfilter en het gehele filtersysteem is ingebouwd in het oliecarter. Het inzetfilter is een Bosch P 9127 ook toegepast in een Smart. De montage bestaat uit het verwijderen van de tapeinden van de originele oliepomp, De nieuwe pomp en het aanzuiggedeelte van de oliepomp is namelijk dikker. Ook moeten de tapeinden van het oliedeksel op het carter verwijderd worden. Zie foto's.

Het is een degelijk en een compact geheel. Eenmaal gemonteerd heb je er geen omkijken meer naar! Het systeem is eventueel via mij leverbaar en Paillou is inmiddels een betrouwbare partner gebleken. Er lopen in Nederland inmiddels verschillende van deze systemen naar volle tevredenheid van de gebruikers.

Lauffenburger adviseert om de veertjes in de olieleiding te verwijderen. Paillou zegt dat beide mogelijk zijn.

Ik adviseer het gebruik van een 20W50 olie met een verversingstermijn van 5000 kilometer of elk jaar. Bij elke verversing uiteraard ook het filter vervangen. Ik heb nog geen ervaring of dat de olieslingerringen later gereinigd mogen worden maar ik verwacht het van wel. De motorolie blijft immers schoner en vervuilingen zijn reeds uitgefilterd. Dankzij het feit dat de constructie in de motor gebouwd is, is er geen kans op beschadiging van buitenaf en omdat de motorolie direct in het reservoir wordt gepompt ook geen brandend lampje meer in een snel genomen bocht.

Het grootste voordeel zit hem in de schonere olie, met name de RJH klepbediening en de drijfstanglagers hebben hier baat bij. Een grotere oliepomp heeft tevens het voordeel dat de motorolie minder warm wordt. De circulatiesnelheid is immers groter en de oliedruppels zijn kleiner zodat de warmte beter opgenomen kan worden.

Indien een motorrevisie of ingrijpende reparatie aan de motor plaats moet vinden en de motor moet worden gedemonteerd zou ik deze optie zeker in overweging nemen. Montage met de motor nog in de auto is zeker mogelijk maar is toch een lastig werkje zeker als je geen

brug ter beschikking hebt. Zaak is ook om te zorgen dat de afstelling van de carterontluchting niet verandert. Dit omdat de oliepomp gewisseld moet worden en deze ook zorgt voor de aandrijving van de as van de stroomverdeler die tevens zorgt voor de carterontluchting.

Eigenlijk hoeven we niet te twijfelen aan de noodzaak van een oliefilter. Inmiddels is er geen enkele nieuwe auto zonder.

Maar acht U originaliteit heel hoog, dan is het rijden met een Panhard zonder een filter zonder meer mogelijk. Ik zou echter wel kiezen voor een singlegrade motorolie met weinig dopes en vaak olieverversen.

Pierre Peters .

VEILINGEN

Artcurial veilde op 30 juni in Le Mans een mooie CD Rallye ’64 voor 71.520.

20 juni in Vienne werd de mooie collectie van Jean Louis Geraud geveild. Vreemd genoeg werden de resultaten niet gepubliceerd. Op een filmpje zag ik toevallig dat Matthieu Cognet (ja, die van Sandaucourt) op de eerste rij zat. Hij was zo vriendelijk zijn handgeschreven aantekeningen aan me door te mailen. Dank Matthieu! De prijzen zijn inclusief 25% veilingkosten. De camionette (20) kocht Matthieu zelf. Een SERA komt haast nooit te koop!

1. PL17 L6 1962 goede or. staat 5.625
2. Junior X87 ‘55 zeer goed, nieuw interieur 23.125
3. CD GT 1963 nr 142 zeer goede staat 53.750
4. Dynamic X77 type 140 1936 goede staat 23.125
5. Dynamic X77 type 140 SS voor onderdelen 4.000
6. 24CT in onderdelen, nieuwe motor 4.375
7. Dyna 130 X 87 1953 goede or. staat 12.500
8. Dyna 120 X 86 1955 goede or. staat 11.875
9. 24BT matig 5.875
10. PL17 L4 1961 zeer goed 10.875
11. PL17 L6 geheel te restaureren 2.375
12. PL17 L1 Te restaureren 23.125
13. PL17 L1 zonder papieren 12.375
14. PL17 L4 te restaureren 1.875
15. PL17 L9 Break te restaureren 2.500
16. Dyna X 120 cabr. 1953 opknapper 4.375
17. Dyna X break redelijk 5.375
18. Dyna Z1 te restaureren 3.125
19. Dyna Z12 idem 3.750
20. Dyna Z WL1 camionette opknapper 1.375
21. SERA SPN5 cabriolet ‘60 goede staat 33.750
22. D.B HBR5 1957 moet afgebouwd 19.500
23. D.B Le Mans 850 cabr. 1961 redelijk 21.875

SANDAUCOURT 2023

*Ook dit jaar met Quatorze Juilliet weer een bedevaart naar **Sandaucourt**! Het evenement wordt ieder jaar groter…. Met dank aan Matthieu Cognet en Joannes.*

1959 PAUL MENISSIER PANHARD SPECIAL MARQUE PMS PANHARD

In Koerier 167 van januari 2011 schreven we al over deze auto. De enige auto ter wereld met een middenmotor en voorwielaandrijving! Op een X-chassis! Die werd toen voor 35.000,- in Parijs te koop aangeboden, "dans son jus". Nu heeft de Italiaanse handelaar Christiano Luzzago de auto te koop staan in nog steeds dezelfde staat en met precies dezelfde beschrijving. Maar nu voor bijna het dubbele bedrag: € 59.000,-! Nu wel met interessante foto's zoals van de open cardanas tussen de stoelen die van de motor achterin naar de voorwielen loopt! Voor een uitgebreide beschrijving kunt u terecht op onze website in Koerier 167!

Mike Parry redt een 24CT-koets van de shredder! Maar dan….

Ons Britse zusterblad ***Panoramique*** *van juni '23 bericht over een wel zeer speciale tak van sport voor ons mooie coupétje. Lees, kijk en huiver!*

"Het hele front met subframe is verwijderd en maakt plaats voor een front van een Renault 1,9 D, waar de motor zo in past. Stevig laswerk, kunnen we wel zeggen. Mike zet Panhard hiermee definitief op de UK-kaart als hij ermee crosst in het Understacker evenement in Aldershot op 5 maart. Iedere publiciteit is goede publiciteit zullen we er maar van maken.

Ongetwijfeld de eerste keer (en hopelijk ook de laatste, verzuchten we), dat deze zeldzame 24 in de cross is ingezet. De goede waarnemer ziet dat de koetswerkdelen, de achteras en de achterwielen de enige 24-onderdelen zijn. Het

subframe en stuurwiel zijn van de Renault, met een hoop extra verstevigingen. De auto hield het langer vol dan de meeste deelnemers aan de cross, en het is daar echt de *survival of the fittest*. Petje af voor deze heren, voor de moeite die ze erin staken, alleen maar om een wrak mee naar huis te nemen."

Als je er tegen kunt, is de Panhard in de cross te bekijken op Youtube: tik in Banger Racing Panhard 24.

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