PANHARD AUTOMOBIELCLUB NEDERLAND
PANHARD
KOERIER
Nº 217 Jr *55*, 01*12*2023

VII^e RALLYE DES ROUTES DU NORD

... pavés et le verglas

1ÈRE

CLASSEMENT GÉNÉRAL

1ÈRE BERLINE DYNA

PILOTÉE PAR MM^RS CONSTEN-HEBERT

1ÈRE AU CLASSEMENT GÉNÉRAL

1ÈRE À L'INDICE DE PERFORMANCE (TOURISME)

PREUVE INDISCUTABLE DE SA ROBUSTESSE ET DE SA TENUE DE ROUTE

PANHARD

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

Eén van de aspecten waar je als bestuur mee te maken krijgt zijn de koepels. Koepels als in 'overkoepelende organisaties' en in ons geval zijn dat koepels voor oldtimerclubs. Aangezien het voor menig bestuurder al moeilijk genoeg is om binnen de eigen club initiatieven in gang te zetten, bijeenkomsten te organiseren én voor die activiteiten ook vrijwilligers te vinden, staan 'de koepels' vaak wat verder weg. Het gemiddelde lid merkt doorgaans weinig van deze gremia en binnen ons bestuur rouleren we onze afvaardiging naar jaarlijkse vergaderingen.
Dit najaar was het mijn beurt: ik had de eer om onze club te vertegenwoordigen bij twee 'koepel-vergaderingen', de FEHAC en Citroën Contact. Daar waar de Citroën-Contact-vergadering met name ging over de opzet van een nieuwe federatie/verenigingsstructuur, had de FEHAC een aantal interessante punten en initiatieven die belangrijk zijn voor alle oldtimerbezitters. Zo is de FEHAC formeel gesprekspartner voor de overheid. Een van de speerpunten op dit moment is het project met de RDW om bij alle oldtimers met verbrandingsmotor formeel een 'erfgoed-vinkje' te krijgen in het RDW-systeem zodat (belasting)regelingen en uitzonderingen voor onze auto's te administreren zijn. Verder heeft de FEHAC tal van commissies waarvan één voor 'duurzaamheid'. Die laatste werkt met bedrijven zoals Ecomaxx, die synthetische brandstoffen maken, zodat we onze auto's kunnen blijven gebruiken in de toekomst. Er zijn nog veel meer zaken maar lees die vooral in de FEHAC Nieuwsbrief. Moraal van dit verhaal: hernieuwde waardering voor de vrijwilligers/bestuurders van de FEHAC die er in de achtergrond voor zorgen dat we ook in de toekomst met onze auto-hobby bezig mogen zijn en voorál: kunnen blijven rijden!
André

VAN DE REDACTIE

De Kerstkoerier! Uw reddingsboei om de Kerstdagen door te komen. En de nieuwe Kalender! Een bewogen kwartaal, dat mooi begon met - alweer - Auto Motor Klassiek, met 5 pagina's gewijd aan Marcels 24B/BT, die we in ons vorige nummer al presenteerden. Bestel hem gerust na, nr. 10, oktober '23. Daarna kregen we heel slecht nieuws: onze vriend de Belgische "Panhard-professor" Bernard Vermeylen, publicist van de meeste standaardwerken over Panhard, overleed onverwacht in het harnas, op een oldtimerfestival in Wijnegem. Een najaarsrit naar België met brouwerijbezoek; een geslaagde praatavond met Joost Koevoets over de Paturi-Panhard. En de workshop Elektro, door Ries Kruidenier, waar ik een heleboel heeft opgestoken! Als klap op de vuurpijl het nieuws dat Peter Breed zijn garageactiviteiten vanaf 1 januari gaat beperken tot uitsluitend..... Panhard! Een mooier pensioen is eigenlijk niet voor te stellen. Gefeliciteerd Peter, we zijn trots dat we zo'n Panhard-coryfee in ons midden hebben, en vooral dat hij niet voor zijn welverdiende rust naar de Bahama's vertrekt maar ons gewoon blijft helpen! We beginnen 2024 met een uitstekend humeur! Ik dank alle schrijvers die, na mijn oproep, in *no time* toch weer de Koerier met gemak wisten te vullen! De redactie wenst u heerlijke feestdagen en veel Panhard-kilometers in het komend jaar.
Jaap

OMSLAG

De 7e Rallye des Routes du Nord, in 1958, was een eclatant succes voor de Dyna Z van Bernard Consten en Jean Hebert, ze werden eerste algemeen! Met deze winterse poster komen we echt in de kerstsfeer!

INHOUD

Joannes' vriendenclub	3
RIP Bernard Vermeylen	6
Praatavond en Workshop Elektro	7
Dynavia - Bernard Vermeylen	8
LED achterlicht	11
Junior - L'Histoire Yocarini	12
Pierre en de 954 cc motor	17
Fotoshoot Anna en Peter Drijver	19
Najaarsrit Wilderen	21

DE PANHARDCLUB, EEN CLUB MET GOEDE VRIENDEN

Van onze speciale correspondent Joannes!

In juni heb ik mijn Dyna Veritas weer eens van stal gehaald. Het was een mooi weekend en ik reed er mee naar mijn vriendin Juliette in Nijmegen. Die zondag bezochten we nog een interessant museum in Kleef. Lekker rijden met open kap. Een fijn autootje om mee te rijden op een zonnige dag.

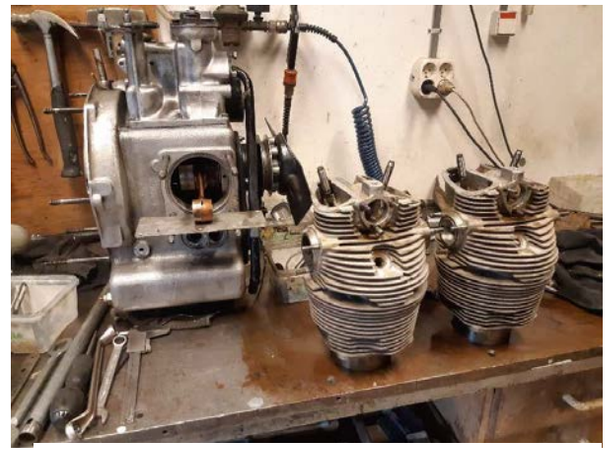
Toen ik die maandag naar huis reed, hoorde ik een wat wonderlijk geluid in de motor. Zowel met koude als warme motor. Iets met een lagere frequentie dan de krukas. Een hoofdlager los? Toen maar eens mijn vriend Pierre Peters gebeld. Hij zei: Haal het motortje maar uit elkaar.

Dat had ik al eens eerder gedaan. De eerste keer heb ik, met onderdelen van Coural, mijn eerste Panhard motor in elkaar gezet. Met een gebruikte krukas die volgens Coural het nog 50.000 km zou doen, een blok van hem met de versterkte voorkant en nieuwe cilinders plus zuigers uit een doos van Citroën. Maar ja dat was in 1985. Ik was toen 39 jaar. Ik ben nu bijna twee keer zo oud. Deze eerste motor heeft het overigens 80.000 km gedaan met een schoonmaakactie van de krukas plus nieuwe trouwringen bij 40.000 km.

1. Bumper, front en motorkap er af. Dan kan je de motor er uit halen.

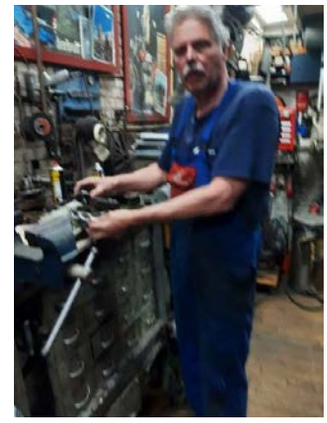
Kan opa het nog met zijn beginnende artrose in zijn polsen? De bierkratjes worden zwaarder en gaan nog net zo snel leeg. Vreemd eigenlijk. En de wat bibberende handen. Het is moeilijk om een schroevendraaier direct in een schroef te steken. Niet zeuren, Gewoon aan de gang. Dan duurt het maar wat langer. Geen probleem want ik heb tijd genoeg. En extra opletten op fouten. Dat wel.

Het motortje er uit halen is geen probleem. Ik heb in mijn garage een goede takel op een rails aan het plafond en een



2. Motor uit elkaar op de werkbank.

verrijdbare tafel waar het blok op kan. Het blok alleen op de werkbank tillen dat lukt niet meer. Maar gelukkig heb ik een iets oudere buurman die heel erg sterk is. Dus een oplossing vlakbij. Het motortje had ik vlot uit elkaar. En het euvel was direct duidelijk. Speling in een van de bigends. Deze gebruikte krukas heeft het 40.000 km uitgehouden.
En wat nu. Pierre Peters zei: Ga maar naar Jelle Bethlehem. Hij kan kijken of je krukas te repareren is. Ik had nog een tweede krukas met speling in het schap liggen en vervolgens op stap naar Jelle in Alkmaar. Jelle heeft een zeer interessante werkplaats in een nauw straatje in Alkmaar. Het is een lange smalle ruimte. Omdat hij ook zeer actief is met het herstel van klassieke motorfietsen en beschikt over meerdere bewerkingsmachines en zeer veel onderdelen is het woekeren met de ruimte. Zo heeft hij een lift stellage gemaakt zodat hij zijn CD boven zijn 24 BT kan stallen.



3. Jelle aan het werk!

De afgelopen jaren heeft hij zich samen met Pierre toegelegd op het repareren van krukassen. Hij heeft speciale hulpstukken gemaakt om de krukas uit elkaar te persen. Bij het uit elkaar persen van de krukas van mijn motor bleek dat de kruktap van de drijfstang met speling rondom beschadigd was. Deeltjes van het oppervlak waren uitgebroken, het z.g. pitting. De tweede krukas zag er beter uit en kan opgeknapt worden. Als de oppervlakken van de kruktappen nog goed zijn, plaatst hij nieuwe rollagers in de big ends. Deze worden geleverd door de Fransman Paillou. Hij levert lagers met een

4. Hulpstukken voor het uit elkaar persen

5. Het uit elkaar persen van de krukas.

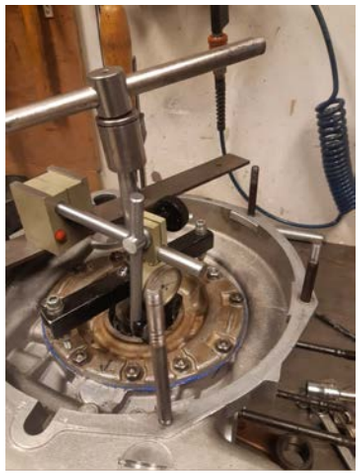
6. De beschadigde kruktap.

7. Methode Pierre. Boutje om hoofdlager vast te zetten.

nieuwe bronzen kooi in plaats van de aluminium kooi van Panhard. Deze kooien zijn slijtvaster. Verder gebruikt hij nieuwe rollen volgens het originele patroon van Louis

Delagarde. Grote rollen die de draagkracht opnemen met daartussen kleinere rollen die de dragende rollen op afstand houden. De z.g. antifrictiedrijfstangrollagers. Een hele mond vol. Leuk bedacht maar daarna door niemand toegepast. Kennelijk levert het minimale verminderen van de wrijving in het lager het niet op tegen het verminderen van de draagkracht. Jelle ging daarna op vakantie maar gelukkig had hij nog een paar gereviseerde krukassen op voorraad. Zo'n krukas heb ik van hem gekocht.

Toen ik mijn onderdelen, zoals het blok en de cilinders, aan Pierre liet zien vond hij dat de zuigers te veel speling hadden. Hij gaf mij zuigers mee die behoorlijk klemden. Daar was ik bang voor, dus heb ik de originele zuigers gemonteerd. Na montage in de auto deed de motor het meteen. Altijd een fijn moment. Maar met warme motor met olie van zo'n 80 graden ging het oliedruklampje pas uit bij 2000 rprm. Te lage oliedruk dus. Als ik de olieleiding naar de rechter cilinder afstopte was de oliedruk OK. Dus volgens mij was de rechter cilinder verdacht. Mogelijk te veel lek langs de "trouwringen". Deze ringen dienen als lager voor de armpjes die via de torsiestaaf dienen als klepveer. Bij de linker cilinder had ik de trouwringen wel gecontroleerd, maar niet bij de rechter cilinder.



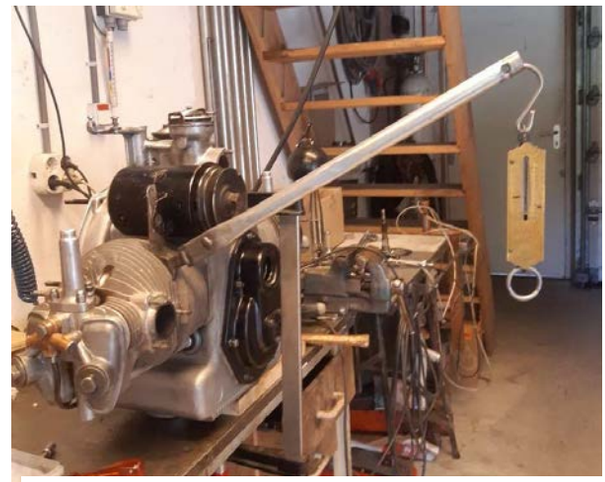
8. Axiale speling krukas afstellen

Bij mijn auto moet de motor er uit om de cilinders te demonteren. Er is niet alle ruimte zoals bij de PL. Dus weer de motor er uit en de

cilinders gedemonteerd. Het blok kon in elkaar blijven. Dus niet het gedoe met het afstellen van de axiale speling van de krukas met shims,

het afstellen van de nokkenas timing en het afstellen van de verticale as met de ontluchtingsklep. De trouwringen zagen er eigenlijk nog goed uit maar ik heb bij Wim Boers toch maar nieuwe gekocht. De speling tussen de ringen en de armpjes gecontroleerd en die was nog prima.

Nu ik de boel toch uit elkaar had wilde ik toch maar kiezen voor de nieuwe zuigers van Aprotec. Deze zijn gedeaxeerd en hebben een zuigerpen van 21 mm. Daarmee kan je in het stalen zuigerpenoog van de drijfstang een bronzen bus toepassen. Veel beter dan de zuigerpennen van 25 mm met staal op staal. Ik heb nooit begrepen waarom Panhard op een geven moment is overgestapt van pennen van 21 mm met bronzen bus naar 25 mm staal op staal in het drijfstangoog.



9. Verlengde steeksleutel + unster voor kopbouten aandraaien

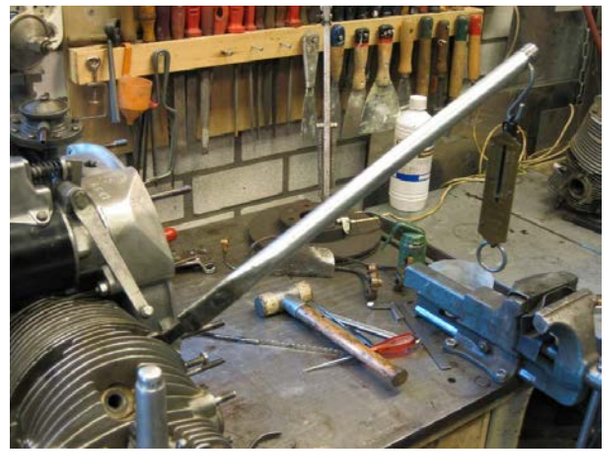
Peter Breed heeft een hele doos van deze Aprotec zuigers op voorraad en hij nam deze mee op de praatmiddag van 23 juli. De kleinste zuigers zaten wel heel strak maar volgens Peter geen probleem. Bij nadere inspectie van de cilinderbussen bleek er echter een kras in te zitten. Er was iets fout gegaan. Foutje van Opa. Durf niet te zeggen wat. Maar Jelle hielp me uit de brand. Hij heeft toen cilinderbussen voor mij op maat gemaakt passend voor de zuigers van Peter en die in mijn cilinders gemonteerd.

Opnieuw heb ik weer alles in elkaar gezet en net zoals de vorige keer liep de motor meteen. Natuurlijk was ik benieuwd naar de oliedruk. Na vriendelijk inrijden van de eerste kilometers toch maar eens gekeken bij welk toerental het olielampje aangaat bij warme motor. Er was niets veranderd. Onder de 2000 rpm ging het olielampje aan.

Meten is weten. Pierre heeft een originele oliedrukmeter die je op de cilinder kunt schroeven. Daarmee bleek dat de oliedruk gewoon goed was, precies volgens de aanwijzingen in het werkplaats handboek: Bij warme motor 200 gram/cm2 bij 2000rpm. Een hele lage druk dus in onze Panhard motor van ongeveer 0,2 bar!. Veel lager nog dan de druk van 1,5 bar die Pierre noemt in zijn stuk over het monteren van een oliepomp. Zijn uitleg hoe onze motoren kunnen werken met zo'n lage oliedruk is helemaal correct. Voor spatsmering van de rollagers heb je geen grote druk nodig, alleen voldoende flow voor smering en koeling.

Kortom, de motor is goed maar het manocontact werkt te laat. Bij eerdere montage had ik het manocontact al in de hand gehad en ik vond de veerdruk best hoog. Dus heb ik de kracht gemeten met een kleine weegschaal en het veertje ingekort met 40 %. En nu is alles OK. In het weekend van 9 september heb ik een drie daagse rit gereden met leden van de Automobielclub Kempisch Klassiek waar ik secretaris van ben. Ruim 400 km rondom Limburg over kleine weggetjes en dorpjes. Ideaal om in te rijden.

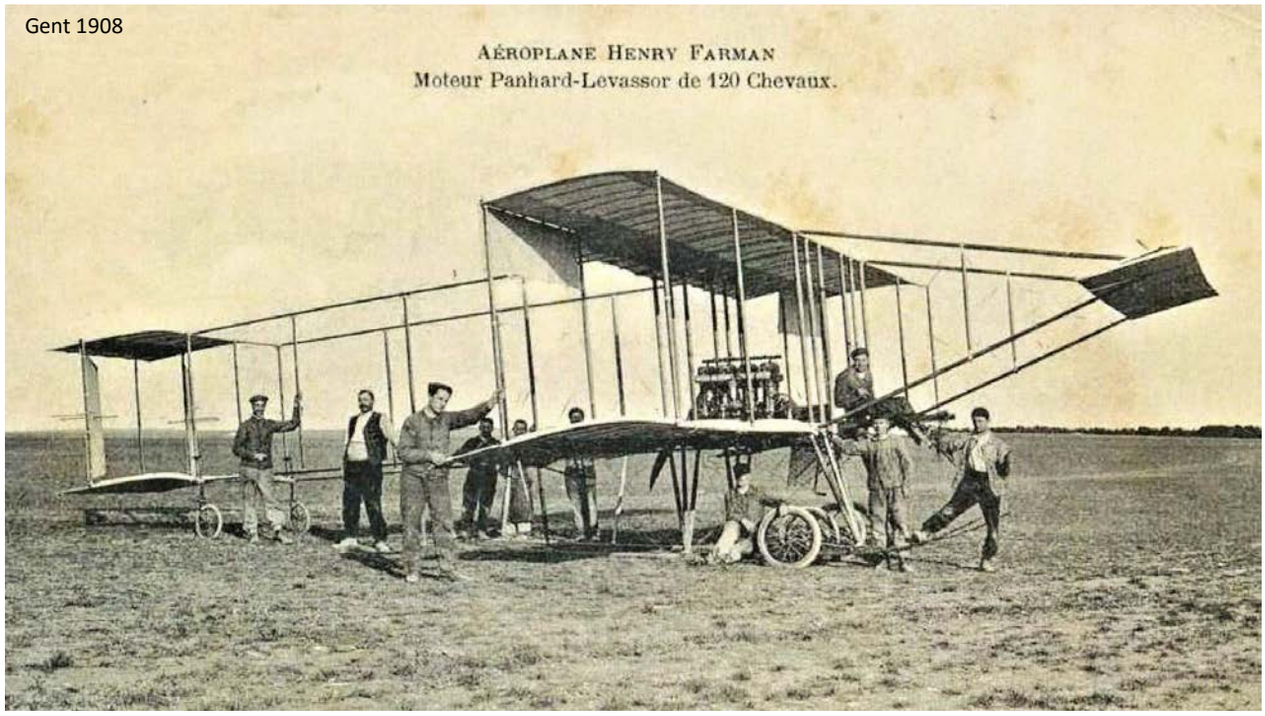
10. Zelfgemaakte gereedschappen voor klepmontage en axiaal afstellen krukas



Volgens mij kan ik van deze motor nog jaren plezier hebben. Er staat nu op de teller 143.000 km door mij gereden kilometers en daar mag nog best wat bij.
Moraal van dit verhaal: De aanhouder wint en meten is weten. Maar nog veel belangrijker: Het is fantastisch om in onze Panhardcub zulke fijne behulpzame vrienden te hebben.

Joannes Collette

Gent 1908



IN MEMORIAM:
BERNARD VERMEYLEN

Op 10 september overleed plotseling Bernard Vermeylen, 70 jaar oud. Iedere Panhard-liefhebber heeft wel één of meer boeken van Bernard op de plank. Hij publiceerde een enorm aantal artikelen over de historie van auto-merken en automodellen in onder meer 'Automobilia' en 'Gazoline', hij schreef als expert boeken op het gebied van de automerken uit het voormalig Oostblok en Japan. Als auto-historicus werden drie van zijn boeken met presti
Bernard Vermeylen stond begin jaren '80 aan de wieg van onze zusterclub, de Amicale Panhard Belgique. Pakweg 30 jaar lang schreef Bernard in het magazine 'Flat Twin' waarin hij artikelen kwijt kon van zijn onderzoekswerk in de fabrieksarchieven die toen nog in Mulhouse waren ondergebracht. Zijn schat aan verzameld onderzoeks-materiaal, geordend en op begrip gebracht verzamelde hij in een enorme stapel Panhard boeken met onder andere Yann le Lay. Bernard spande zich belangeloos in om met de Belgische club een reeks bescheiden boeken uit te geven over de voor-oorlogse Panhards, over de Panhard-catalogi en over de ontwikkeling van de Panhard Dyna Z1.

De Panhardclubs, de Federatie van Panhardclubs zijn Bernard Vermeylen onnoemelijk veel dank verschuldigd: door zijn inspanningen is niet alleen de rijke geschiedenis van ons merk bewaard en ontsloten maar heeft het merk een wijdere bekendheid en blijvende belangstelling verworven.
Bernard Vermeylen was een innemende, bescheiden man die op elke beurs te vinden was en die je altijd kon benaderen om vragen te beantwoorden of om na te gaan

in welke maand je Panhard was afgeleverd en aan welke concessionaire. Lange tijd was Bernard vice-voorzitter van de Federatie van Panhard clubs. Naast zijn baan als maatschappelijk werker in Henegouwen was hij een fanatiek auto-historicus die van zijn echtgenoot Michel alle ruimte kreeg om daar aandacht en tijd aan te besteden. Bij de rit in oktober in België hebben we met alle aanwezigen van de Belgische en Nederlandse club condoléance kaarten gestuurd aan Michel Lambert.

Rust zacht en dank Bernard.

Peter Drijver

NEST HUFKENS OVER BERNARD

Van onze Belgische vriend Ernest Hufkens ontvingen wij dit niet eerder gepubliceerde artikel naar aanleiding van Bernards afscheid als voorzitter van de A.P.B., in 2003.

"Ter gelegenheid van de "troonsafstand" van Bernard Vermeylen schreef ik in 2003 bijgevoegde tekst (al weer 20 jaar geleden).
Het begint over mijn allereerste ontmoeting met Bernard in 1978.Van de Amicale Panhard de Belgique was er nog geen sprake want die is pas opgericht op 9/12/1980.
De tekst werd nooit opgenomen in ons clubblad "Flat Twin". Ik ben de tekst toen vergeten aan Bernard te bezorgen. In die tijd werden teksten nog doorgestuurd per post of doorgegeven bij een vergadering.Flat Twin is een tijd niet meer verschenen . Onlangs is F.T. terug opgestart (enkel op mail). Ik vond in mijn archief mijn schrijfsel van weleer.
In ons volgend nummer (oktober 2023) zal deze tekst opgenomen worden. Door het plotse overlijden van Bernard op 9/09/2023 heeft hij spijtig genoeg nooit kennis kunnen nemen van deze tekst."

EEN VLEUGJE GESCHIEDENIS VAN DE AMICALE PANHARD DE BELGIQUE

Zo'n 25 jaar geleden kwam Bernard Vermeylen op een zaterdag aanbellen. Een vriend van hem had mijn Panhard zien rijden, nadien was Bernard aan ons adres gekomen en zelfs meer: hij wist dat het chassisnummer van mijn Panhard volgde of voorafging aan het zijne.

We hebben wat ideeën over de Panhards uitgewisseld. Toen hij met zijn cabrio vertrok, heb ik nog samen met hem de kap geopend. Jaren hoorde ik niets meer van Bernard , tot Marcel Tisson, die geregeld bij ons thuis over Panhard kwam keuvelen met de 4 Panhard-broers (allen gebeten door de Panhard-microbe als dagelijks voertuig) bij hem thuis een Panhard vergadering had georganiseerd.

Het was bij mijn weten de eerste keer in Antwerpen en ik heb er mijn neus eens opgestoken. Schoorvoetend gingen we naar meerdere vergaderingen, namen al eens deel aan een Panhard-rit en begonnen vrij vlug zelf in Antwerpen een rit in te richten. We schrijven 1990 en sindsdien hebben we de traditie om de twee jaar hoog weten te houden.

Het bleek dat er toch niet zoveel actieve leden van de A.P.B. zijn. Stilaan leerden we de President Bernard Vermeylen, alom tegenwoordig, beter kennen en waarderen. De Flat-Twin is zijn geesteskind en “wie schrijft die blijft”. Ongelooflijk hoe Bernard in alle auto-publicaties alles over Panhard wist te distelleren. Onvoorstelbaar hoe hij een band heeft gesmeed met de Foundation Panhard en alle andere clubs. Wat een geluk dat hij redacteur blijft van de Flat-Twin, want niemand kan nog maar tippen aan de papieren Panhard-onderlegdheid van Bernard.

Als president van de A.P.B. heeft Bernard zich als een verbeten doorzetter geprofileerd. Ook al kwamen er soms “twee man en een halve paardekop” naar de vergaderingen, de begeestering die van Bernard uitstraalde sloeg vonken over en hield de club steeds actief. Steeds weer kwam hij met gepaste voorstellen (en planningen) om de A.P.B. bloeiend te houden. Kreeg hij al eens weinig medewerking, dan hield niets hem tegen om zelf het heft in handen te nemen en de geplande voorstellen inventief uit te werken.

Zo hebben we als hoogtepunten in 1994 de internationale bijeenkomst in Anhée gehad en vorig jaar in Leuze. Vermits deze laatste dicht aanleunt bij de woonstreek van Bernhard, heeft hij enorm veel werk op zijn schouders getild. Hij maakte herhaaldelijk planningen en wist alles ten gepaste tijden bij te sturen. Etiënne Ficht heeft bij de evaluatie terecht opgemerkt dat Bernard hiervoor te hard heeft moeten presteren. Maar het vooropgestelde doel was bereikt: alle Panhardisten hebben onbezorgd kunnen genieten. Wij hoorden enkel maar tevreden deelnemers want alles is vlekkeloos verlopen. Ere wie ere toekomt: nog eens proficiat aan de rode draad van deze mijlpaal in de Panhardgeschiedenis: Bernard Vermeylen.

Zijn inspanningen hebben zodanig vruchten afgeworpen dat hij met gerust geweten een stap terug kan zetten. Benoit Piette gaat hem trachten op te volgen, samen met een ondertussen door de jaren gegroeide kern. Bernard blijft natuurlijk over zijn schouders heen toekijken en zal zonder het te beseffen nog steeds vaderlijk bezorgd zijn en achter de schermen accenten zetten, want zo’n Panhard-microbe laat je nooit meer los.

Ernest (“Nest”) Hufkens

Praatavond 17 november:

Al een tijdje is Joost op zoek naar het verhaal achter de mysterieuze gestroomlijnde Paturi-Panhard, die in de jaren ’50 in Breda zijn geproduceerd, en waarvan nimmer meer iets is vernomen. Voorwaar een echte thriller! We hopen het verhaal binnenkort in de Koerier te kunnen plaatsen. “Maar er komen nog steeds nieuwe dingen boven water”, hoorde ik van Joost. Omdat de volgende ochtend vroeg de electro-workshop in Ede plaatsvond, moesten enkelen, waaronder ikzelf, helaas verstek laten gaan. Het was een geslaagde clubavond! JM

JOOST KOEVOETS OVER PATURI

WORKSHOP ELEKTRO VOOR DUMMIES

Tot mijn vreugde wordt door, en op initiatief van, Ries Kruidenier een cursus georganiseerd voor de elektrotechnisch minder onderlegde Panhardist. Eén theoretisch deel op 18 november en een meer praktisch op 2 december. Een uitstekend idee, bij Adri van Houwelingen in de werkplaats, waar een twintigtal *dummies* zich hadden aangemeld. Vrijwel alles kwam aan bod; van de CRI-ontsteking tot de werking van de cligno-teur en van Reostaat tot benzinemeter. De informele sfeer was uitermate gezellig; ik heb er weer leuke nieuwe contacten opgedaan en uiteraard mijn elektries intellect weer wat opgevijzeld. Heel benieuwd of ik 2 december inderdaad een elektrische failure kan opsporen! JM

BERNARD'S LAATSTE VERHAAL….

DE PANHARD DYNAVIA OP ZOEK NAAR AERODYNAMISCHE EFFICIËNTIE

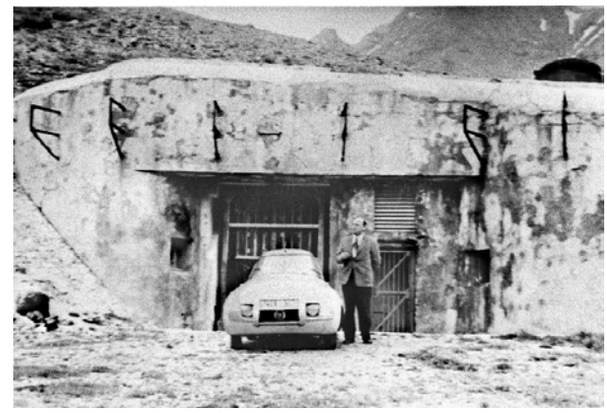
Door Bernard Vermeylen

Vlak voor de sluitingsdatum van de Koerier kreeg ik onderstaande tekst met foto's doorgestuurd van Matthieu Cognet. ***Het betreft het laatste artikel dat Bernard, vlak voor zijn overlijden, heeft geschreven.*** *Met enkele unieke foto's van de Dynavia 2. Dank Bernhard, voor je gedrevenheid voor ons merk, tot het allerlaatste moment ! Dank Matthieu voor het delen !*

In de buurt van Grenoble

Sinds het begin van de auto-industrie, meer dan 130 jaar geleden, is de vorm van de carrosserie sterk geëvolueerd. Al in de jaren 1900 hadden sommige onderzoekers begrepen dat luchtweerstand het moeilijkste obstakel was om te overwinnen door aandrijfkracht. Wetenschappelijk onderzochtee, meer vloeiende geven het beste antwoord op deze vraag, wat resulteert in een aanzienlijke verbetering van de prestaties en een vermindering van het verbruik. In de praktijk duurde het tot de jaren 1930 voordat fabrikanten geleidelijk aerodynamische carrosserieën in serie gingen bouwen.

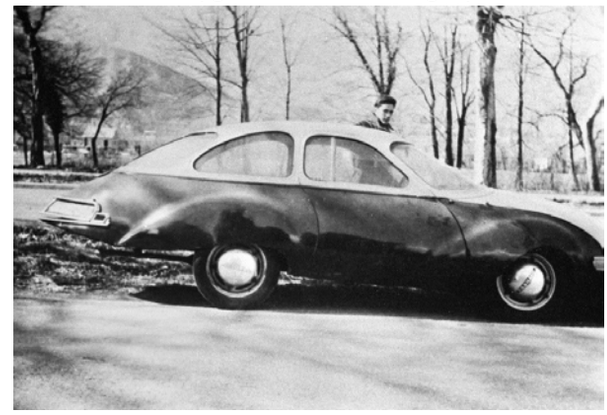
Louis Bionier, sinds 1929 directeur van het bureau Etudes Carrosserie bij Panhard & Levassor, interesseerde zich al vroeg voor deze problematiek. Hij is zelf een gepassioneerd natuurliefhebber en brengt lange uren



Deze foto is genomen in het fort van Saint Ours, de heer Guérin poseert naast de auto.

door met het observeren van vissen en vogels. Zo herhaalt hij, wanneer hij lezingen over het onderwerp geeft: "De ingenieur en de stylist hebben alles tot hun beschikking wat de natuur voor hen heeft geschapen voor welbepaalde doeleinden. Het enige wat ze dus hoeven te doen is zoeken... en vinden wat ze nodig hebben, zodat zij op hun beurt iets te creëren dat in staat is om alle gevraagde functies te vervullen." De Dynamic die in 1936 werd gelanceerd, was een eerste antwoord op deze manier van kijken. Maar Bionier voelde dat hij verder moest gaan, en tijdens de oorlog bestudeerde hij een voertuig met veel radicalere vormen, bekend onder de codenaam "VP6", waarvan de zeer scherpe lijnen deden denken aan een druppel water. Deze eerste studie bestond alleen in de vorm van een schaalmodel.

Met het op de markt brengen van de kleine Dyna, gepresenteerd in oktober 1946, verliet Panhard de grande voitures om zich te concentreren op een klein, modern en technisch geavanceerd voertuig, een voorwielaandrijver met een 610 cc luchtgekoelde flat-twin motor. Het is dan ook op deze nieuwe basis dat Louis Bionier zijn onderzoek opnieuw heeft opgestart met het oog op het zoveel



Grenoble. De jongeman die naast de auto poseert op foto 2 is de laatste eigenaar, Pierre Lauroz. Aan deze foto's is te zien dat de auto (nog) geen ongeluk heeft gehad.

mogelijk optimaliseren van de vorm van de koets. Daartoe ontwikkelde hij een originele techniek, eerst door woldraden op modellen te lijmen om het gedrag van luchtstromen te bestuderen, tijdens windtunneltests aan het Aerotechnisch Instituut van Saint-Cyr. Vervolgens werd de techniek geperfectioneerd: er werden kleine windwijzers gebruikt die door middel van zuignappen op verschillende punten op de carrosserie werden bevestigd, die vervolgens met verschillende snelheden werden gefilmd, met of zonder zijwind. Door de film op een gerasterd scherm te projecteren, konden de lijnen van de luchtstroom worden bepaald.

Het resultaat van dit werk werd gepresenteerd op de stand van het merk op de Autosalon van Parijs in oktober 1948. De naam, "Dynavia", doet denken aan zowel de personenauto in productie als in de luchtvaart, een ander gebied waar aerodynamica van fundamenteel belang is. Na Parijs baarde de Dynavia opzien op de London Motor Show, daarna in Brussel en Genève in januari en maart 1949. Volgens het persbericht vormen vier uitgangs-punten de basis van de studie van wat nu een conceptauto wordt genoemd:
1) Voorkom dat de motor nutteloze inspanningen levert.
2) Geef de Geef de mechaniek niet meer ruimte dan nodig, maar zorg wel voor totale toegankelijkheid.
3) Voorzie vier passagiers van alle mogelijke comfort, inclusief volledig zicht.
4) Creëer vormen die een lust voor het oog zijn.
In het persbericht staat: "De Dynavia heeft dit moeilijke probleem van vormen opgelost en biedt de maximale zuinigheid, veiligheid en comfort bij hoge snelheid." Hij voegt eraan toe, niet zonder humor: "Panhard heeft plastische chirurgie ondergaan en als je de auto vanaf de zijkant bekijkt, zijn de spatborden, radiateur en koplampen verdwenen."

De sterk gestroomlijnde carrosserievorm is niet het enige opvallende kenmerk van de Dynavia. De carrosserie is gemaakt van Duralinox (aluminiumlegering), de hele neus wordt opgetild voor een volledige toegang tot de mechaniek, en ten slotte is de frontverlichting het onderwerp geweest van een grondige studie uitgevoerd door Cibié: de enkele centrale mistlamp wordt gebruikt voor de wegverlichting, terwijl twee ellipsoïde reflectoren aan de zijkant met een platte bundel, een soort 'lichtvleugels', de zichtbaarheid verbreden zonder te verblinden. Helaas bleek deze uitvinding, die in 1935 door Cibié werd gepatenteerd, om verschillende redenen niet toepasbaar op een productieauto. Toch is de conclusie van het persbericht profetisch: "[we] lezen de toekomst in de lijnen van Dynavia « . Een verre toekomst misschien, maar wel een zekere toekomst, en Panhard zal in de gegeven omstandigheden nog steeds een voorloper zijn." Die toekomst is natuurlijk de Dyna uit 1954.

Met een gewicht van 650 kg en een Cw (luchtweer-standscoëfficiënt) van 0,17, een vrij opmerkelijk cijfer, zou de Dynavia zelfs vandaag de dag 130 km/u halen, vergeleken met 100 km/u voor de Dyna X84 die met dezelfde motor is uitgerust. In oktober 1948, tijdens een test op het traject Orléans-Vierzon met een gemiddelde snelheid van 106 km/u, bedroeg het gemeten verbruik ongeveer 5 liter per 100 kilometer. In de Panhard-fabriek in Orléans werden twee exemplaren gemaakt: één was bestemd voor tentoonstellingen: na Parijs was hij te zien op de London Motor Shows in oktober 1948, vervolgens op de Autosalons van Brussel (januari 1949) en Genève

Deze foto's zijn genomen in de buurt van Grenoble. Pierre en zijn aanstaande vrouw poseren met de auto. De auto was betrokken bij een front-end ongeval. Aangenomen kan worden dat de reparatie aan de gang is, aangezien de installatie van de projectoren nog niet is afgerond. Er kan ook worden aangenomen dat toen Pierre naar Algerije vertrok, de auto nog steeds werd gerepareerd. Dit had kunnen leiden tot de beslissing om haar uit het ouderlijk huis te laten evacueren, vooral omdat zij op de rijbaan geparkeerd bleef staan. Dit zijn de laatst bekende foto's van de Dynavia n°2.

(maart 1949). De No. 2 Dynavia wordt gebruikt om te testen. De enige overgebleven Dynavia is het hele jaar door te zien in het Mulhouse Automobile Museum, en is degene die werd gepresenteerd op de Époqu'Auto 2023 Expo in Lyon.

De tweede Dynavia en zijn onbekende historie

De Dynavia n° 2, die het identificatieplaatje nr. 300.503 kreeg, nam in 1950 deel aan een tentoonstelling in Nderland, voordat hij werd omgebouwd met een 4 CV Sprint-motor. Op 7 augustus 1951 werd in een interne nota gespecificeerd dat deze auto, die toen bij de dealer aan de Rue de la Tour in Parijs stond, terug moest naar de fabriek voor een fine-tuning op de afdeling Experiences en vervolgens opnieuw moest worden gespoten. Ongetwijfeld was er al een gedachte om hem door te verkopen, want op 14 januari 1952 meldde de verkoopafdeling dat de auto voor een miljoen frank zou worden gefactureerd in het filiaal van Toulouse, voor rekening van een zekere Lachasse, dit keer onder het serienummer 461.801, in overeenstemming met zijn 4 CV-motor. Maar de deal kwam uiteindelijk niet tot stand en de auto werd vervolgens verkocht aan de Guérin-garage, de beroemde Panhard-dealer in Grenoble, voor 700.000 frank (de prijs van een nieuwe Dyna 4 CV cabriolet). Het was Étienne de Valance, het toekomstige hoofd van de competitie bij Panhard, maar hij was toen pas 23 jaar oud en werkte op de verkoopafdeling, die verantwoordelijk was voor het vervoer van de Dynavia over de weg naar Grenoble. Om regelmatig op de weg te kunnen worden gebruikt, is de voorkant aangepast om twee conventionele koplampen te installeren.

Tot zover de integrale tekst de Bernard Vermeylen.
Francois Allirot, van de DCPL en de Amicale D.B, voegt hier het volgende aan toe :

Nieuwe getuigenissen onthullen iets meer over deze bijzondere auto. Meneer Guérin gebruikte haar drie jaar lang als gezinswagen. Ze reisde vaak heen en weer tussen Grenoble en Barcelonnette, waar Monsieur Guérin haar meenam naar het fort van Saint Ours, waar hij was opgeleid. Jean-Philippe, zijn zoon die achterin zat, herinnert zich die reizen waarbij de Dynavia niet aarzelde om op de beklimming van de Col Bayard met succes te strijden tegen een imposante Hotchkiss. Toen, in 1955, werd de auto verkocht. Ze kwam in handen van de firma Trouillet, een autobedrijf in Echirolles. Die verkocht haar eerst aan de heer Gilbert Orcel, die haar na iets meer dan een jaar terug verkocht aan Trouillet.

In 1958 verkocht Trouillet haar aan de laatste eigenaar, de heer Pierre Lauroz. Hij maakt er veel gebruik van. In het bijzonder schreef hij haar, met succes, in voor regionale races, waarbij volgens zijn broer Marc, zij zelfs Porsches versloeg. Op een dag crasht de auto aan de voorkant; Zoals te zien op de foto's is die herbouwd. Dat project lijkt nog niet af. De jonge eigenaar van de Dynavia werd vervolgens opgeroepen om twee jaar in Algerije te dienen. De jaren zijn 1959-1960. Er zijn dan twee versies van het einde van het verhaal: zijn vader zou haar aan een crimineel hebben verkocht om de plaats te ontruimen (dit zijn de woorden die Pierre in 1985 gebruikte).

Maar volgens Mark vertrouwde Pierre haar toe aan een vriend en zou die niet hebben kunnen terugvinden toen hij terugkwam. Pierre overleed zo'n 10 jaar geleden. Dynavia nr. 2 werd nooit officieel vernietigd verklaard.

Geschiedenis van de documentatie over de Dynavia n°2
Alle originele negatieven werden door de heer Guérin in de jaren 1985–1987 persoonlijk aan Francis Allirot overhandigd. Aangezien deze negatieven foto's bevatten van de laatste eigenaar die met de auto poseert, betekent dit dat de heer Guérin de route van de auto had gevolgd nadat hij deze aan Trouillet had verkocht. Ter gelegenheid van de Epoqu'auto 2023 werden de originele negatieven verkocht aan het Nationaal Automuseum (Schlumpf) in Mulhouse, voor het archief. Het museum is de beheerder van de Dynavia No. 1.

Panhard Dynavia 2

Immatriculation	211 BD 38
Type	X 86
N° d'ordre	461 801
Energie	Es
Puissance administrative	4 CV
Nombre de places	4
Antécédents	Neuf

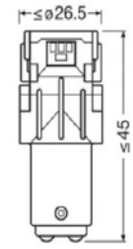
Pas de mention "véhicule détruit"

Date	Nom	Prénom	Profession	Adresse
28-jul-52	Guerin	Jacques	Ingénieur	Grenoble
22-sep-55	Trouillet	Paul	Négociant en automobiles	Grenoble
15-mrt-56	Orcel	Gilbert	Ajusteur	Grenoble
22-nov-57	Trouillet	Paul	Négociant en automobiles	Cours St André, La Quinzaine
18-jun-58	**Lauroz**	**Pierre**	**Dessinateur**	**Pont de Claix, Lotissement**

LED-ACHTER/REMLICHTEN

Op internet kwam ik deze LED rem/achterlichten tegen, die het geweldig doen in mijn 24. Ze passen meteen, ik hoefde er niks aan te doen, en ze stralen rood licht uit. Samen met het rode plastic geeft dit een prima achterlicht, flink sterker dan de analoge. Het remlicht is haast spectaculair (nouja), niemand hoeft nog te vrezen bij remmen van achteren niet te worden gezien! Set van twee.

JM



EEN PLAATJE ?

of het verhaal van mijn Junior

L' HISTOIRE YOCARINI

Titus doet zijn verhaal, exclusief voor de Panhard Koerier!

In de Koerier van juni 2021 stelde ik de vraag: laat je de Panhard, die je hebt gekocht 'dans son jus' of maak je er een plaatje van?

Siewert Pilon presenteerde zijn nieuwe aanwinst op onze clubbijeenkomst op 4 oktober 2020 in Eemnes. Wat leek het mij prachtig om ook zo'n Panhard Junior te bezitten en daarmee met de wind door je haren het Franse land te doorkruisen.
Die kans werd me geboden met de Junior, die Erik de Jonge aanbood. Het leek erop dat de verkoper uit Los Angeles alleen zijn best had gedaan om de auto vooral voor de verkoop een goede indruk te laten maken. 'The olive coloured Junior has been modified for track use in the past but the seller went through substantial effort to restore it in its original appearence' stond er in de aanbiedingsfolder op E-bay. Met z'n wat slordig gespoten carrosserie en een mooi rood bankje was daartoe niet meer dan een minimale aanzet gegeven.

Junior geïmporteerd uit Los Angeles

Enfin, het echte werk om er een complete Junior van te maken, begon in een garage van mijn broer in Nijmegen, nadat Erik daar de Junior op 8 december 2021 afleverde. Daar zette ik samen met Siewert de eerste stappen. Lampen stuur, Gelby (licht/claxonschakelaar), kap, rubbers, ramen, een stuk remleiding, uitlaat, bumpers etc. ontbraken. Remmen kregen de eerste prioriteit.
Daarna is er een hele lijst prioriteiten bijgekomen en wat er ontbrak aan onderdelen werd in Coronatijd gevonden en bij Joël Brunel gekocht. Vanzelfsprekend kon ik ook altijd bij Wim Boers terecht. Heel wat keren ben ik bij Jelle Bethlehem langs geweest om

Aflevering door Erik de Jonge in Nijmegen

voor onderdelen, die ontbraken of aangepast moesten worden, op hem een beroep te doen.

Na een tussenstop in Reek bij Nijmegen bij Rob Manders, specialist in autobekleding, voor een nieuwe kap, waarvoor Jelle Bethlehem de originele constructie namaakte, ging de Junior naar Pierre Peters. Daar was intussen de motor uit Siewert zijn Junior bezorgd om na revisie in die van mij te worden ingebouwd.
Bij Pierre kon ik o.a. de demontage van de krukas volgen en we constateerden dat daar niets mis mee was.

Intussen kreeg ik dichter bij huis een garagebox van een vriend in Amsterdam Zuidoost ter beschikking. Voor mij was dat een prettige afstand om er elke donderdag aan te kunnen sleutelen. Daar werden na heel wat maanden verder ook de eerste rondjes op de parkeerplaats

Pierre Peters neemt de motor uit Siewerts Junior onderhanden

Junior met bumper en koplampen

Constructie kap

Nieuwe kap gemaakt door Rob Manders

gereden. Veel belangstelling en ook hulp van buurt-bewoners waren mijn deel.

In de wirwar van draden, die volgens een Amerikaans schema verder uitgewerkt moesten worden zag ik voor mij geen uitdaging. Aan het stuur was alleen een schakelaar voor de clignoteurs gemonteerd. In december 2022 werd een nieuwe bedrading in een overzichtelijk Panhard schema uitgevoerd bij Beek Classic Wire in Utrecht.

31 januari 2023 was het zover: met de Junior op een transporter naar de APK-keuring! En daar weigerde de rechter voorrem. Het hele remsysteem is toen weer grondig onder handen genomen. Remvoering schoon gebrand, cilinders schoongemaakt en de leidingen opnieuw ontlucht etc.

En dat was voldoende om de Junior met vlag en wimpel door de keuring te krijgen. Een grondige APK, omdat de auto van buiten de EEG kwam! Op 22 maart 2023 stond de Panhard Junior op mijn naam.

Vertrek naar Frankrijk

Samen met mijn dochter plande ik een transport naar De Berry om de Junior op 1 april op het Franse platteland te introduceren. Dat werd een behoorlijk natte en lange rit. Voor de zijramen had ik op maat gemaakte houten panelen gemaakt en die wisten het meeste regenwater

Houten raam

Aankomst in Crozon sur Vauvre

Inrijden motor

Geslipt en gevallen

te trotseren. Na aankomst startte de auto meteen en kon in de schuur verder opdrogen.

Ik vertrok de dag daarop met volop zon met mijn Dyna Z12 naar Amsterdam, die in die week zijn weg vervolgde naar zijn nieuwe eigenaar in Tiel, Chris Dumoulin.

Half april reden wij naar ons huis in Crozon sur Vauvre en kon ik met de Junior mijn eerste ritten gaan maken. Ik hield me strikt aan het inrij-schema van Pierre.
De eerste 75 kilometer zaten erop toen ik bij vrienden langs ging, die ook in Crozon sur Vauvre wonen. Na hun enthousiaste reactie op de Junior nam ik afscheid en reed ik de steile weg af naar het centrum van het dorp in zijn tweede versnelling en remde ik steeds bij.

Toen halverwege de versnellingspook los schoot trapte ik flink op de rem en ook die liet me toen plotseling in de steek. De auto reed al snel van 50 naar 80 kilometer.
Mijn eerste en enige gedachte was om op het punt waar drie wegen samenkomen te proberen naar rechts en dan meteen naar links af te slaan, want daar gaat de weg steil omhoog langs de kerk. Ik heb geen moment gedacht aan het gebruik van de handrem.

De rechterbocht lukte, maar op de smalle weg naar links slipte de auto en raakte ik via de berm in tegenovergestelde richting met het rechter voorwiel over de rand en viel de Junior enkele meters naar beneden. Ik ben toen van de bestuurdersplaats op die van de passagiers terecht gekomen en mijn rug bezeerd. Toen realiseerde ik nog niet wat een mazzel ik had gehad. Niemand op straat, geen auto of tractor, complete stilte. En ik had de auto niet op mijn kop gekregen.
Ik ben toen op handen en voeten uit de auto gekropen, stappen gezet om te concluderen dat alles nog functioneerde en werd toen opgevangen door Engelsen, die daar een chambre d'hôtes hebben.
Niet veel later arriveerde de hele stoet véhicules de collection van AMAC (Amicales des Mécaniques d'Antan de Crozon), een vereniging van bezitters van oude auto's, tractoren, motorfietsen, mobylettes uit Crozon sur Vauvre, waarvan ik lid ben. Zij hadden een tour gemaakt en hadden een transporter bij zich voor het geval er onderweg een auto uitviel.

Na alle consternatie en bemoedigende woorden hebben de mannen de Junior op zijn wielen gezet en op de transporter geladen en die is naar een garage in Poligny Notre Dame gebracht. Wat een geluk bij een ongeluk!
Foto's van de Junior op zijn kant circuleerden al meteen op internet. Op Facebook in Frankrijk werden foute grappen gemaakt, zo berichtte Pierre Peters mij, die intussen al die Fransen daarop streng had aangesproken.

Op de transporter van AMAC

Tom Car in Saint Amand Montrond

In Poligny Notre Dame trof ik de dinsdag daarop Alain Peron, medelid van de CPLF, vriend en steun en toeverlaat, maar vooral ook fantastische garagist, mecanicien Panhard in Lignières.
Samen hebben we de schade opgenomen en ook bedacht waar verborgen gebreken zouden kunnen zijn ontstaan.
Met een telefoontje van Alain werd er een afspraak gemaakt met restauratiebedrijf Tom Car in Saint Amand Montrond, waar de auto gerepareerd kon worden.

Begin restauratie

Reconstructie van de neus

Ik moest toen de verzekering overtuigen dat ik graag de auto in Frankrijk wilde laten repareren. Uiteindelijk kreeg

In de primer

In de spuitcabine

Junior met Alain Peron

ik toestemming daarvoor en moest de offerte goed-gekeurd worden door een Internationaal expertisebureau in Rotterdam.

Tom Car haalde de Junior op en wij reden een paar dagen daarna naar Saint Amand Montrond om kennis te maken met dit jonge bedrijf van Thom en Laetitia Carteron, gespecialiseerd in *véhicules anciennes*.
We bespraken met hen alle facetten van de reparatie en ik kreeg meteen van Thom te horen dat het spuitwerk van de Junior echt niet partieel gedaan kon worden, omdat er een enorm verschil met het Amerikaanse deel zou ontstaan.

We genoten een heerlijk déjeuner in Saint Amand Montond en reden met een goed gevoel terug naar Crozon sur Vauvre.
Dagen daarna lag ik af en toe nog wel eens wakker met gedachten wat er allemaal echt dramatisch fout had kunnen gaan.

Nadat de offerte van Tom Car door de verzekering was geaccepteerd volgden regelmatig foto's van het proces, dat uiteindelijk leidde tot een nieuwe Junior.
Over de rekening wilde de verzekering nog weten of die ook concurrerend was met een Nederlands bedrijf. Het expertisebureau berichtte dat de uurprijs in Frankrijk wel heel wat lager lag dan bij Nederlandse bedrijven. Daarna kon alles conform offerte worden afgerekend.

19 oktober 2023 kwamen we de garage van Tom Car binnen en daar stond een Junior te glimmen. Ik was echt even sprakeloos en zei daarna tegen Thomas en Laetitia dat het voor mij een onbekende Junior was.

Zij waren blij met de waardering en trots op hun werk en zullen het resultaat voor promotie goed kunnen gebruiken. Op een stick kreeg ik meer dan honderd foto's mee van de restauratie, waarvan ik een aantal bij dit artikel graag deel met de lezer.

Blijft nog de vraag wat was de exacte oorzaak van het ongeval en wat er verder door de val kapot is gegaan.
Alain Peron zal daar misschien het antwoord op kunnen geven nu hij nog eens onder de motorkap op zoek gaat naar verborgen gebreken, die niet bij de APK zijn gesignaleerd.

Titus Yocarini

EEN PLÀÀTJE!

In de Junior Alain en Titus, staand Thom en Laetitia Carteron

NIEUWE AFDICHTING VOOR DE RETOUR PIJPEN

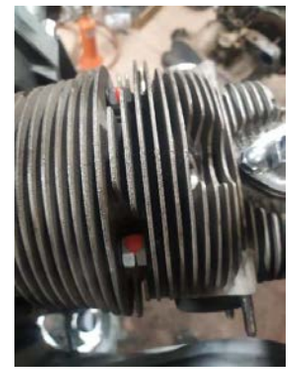
Van onze speciale technisch redacteur ***Pierre Peters!***

Geachte lezer:

U bent enige tijd geleden geïnformeerd over de bouw van de ***954 cc*** motoren. Inmiddels zijn er 5 van deze motoren gebouwd. Opvallend aan deze motoren is het grote koppel onderin. Je kunt met gemak met relatief lage toerentallen mee met het verkeer. Deze eigenschap waarderen de gebruikers zeer. Echter zijn er ook kleine probleempjes opgedoken :

- Door de grotere boring 90 mm i.p.v. 85 mm was de compressie nog al wat lager geworden. Het volume is groter dus de compressie neemt af. Vandaar dat de cilinder bus 3 mm hoger in de cilinder is geplaatst. Hierdoor heeft de motor nu een compressie van ongeveer 1 op 8,2.
- Echter, en daar kwamen we pas later achter; als de bus 3 mm dieper de cilinder ingaat dan dienen ook de stoterstangen en olie retourpijpen 3 mm worden ingekort .
- Een ander probleempje dat zich openbaarde was het los gaan zitten van de cilindermoeren .
  Deze moeren dienen bij montage vastgezet worden met 3,5 kg. Na enkele duizenden kilometers kwamen ze los te zitten en wel zodanig dat de kleppen niet meer open en dicht gingen en de motor stil viel, althans aan de zijde van de loszittende cilinder. Blijkbaar veroorzaakte de grotere druk in de verbrandingsruimte dit probleem .
- Bij een gebruiker zijn zelfs de cilindertapeinden gebroken. Dit hoeft niet perse het gevolg van een grotere boring zijn, het in het verleden met grote kracht aandraaien van de cilindermoeren kan dit natuurlijk ook veroorzaakt hebben .

In elk geval moest er actie worden ondernomen om deze problemen op te lossen. De tapeinden zijn van het laatste type dus met M 11 draad in het carter, ipv M 10 bij de motoren tot motornummer 1732 en de moeren hebben nu ook fijne draad. We menen de oplossing te hebben in het plaatsen van een contramoer en het vastzetten van de cilinder met ongeveer 2,5 kg. We denken dat hierdoor er meer rek in het tapeind kan zitten en dankzij de plaatsing van een contramoer het los gaan zitten van de moeren voorkomen gaat worden. De montage is hierdoor wel wat lastiger geworden omdat tijdens montage het tapeind hoger in de cilinder gaat zitten. Daarom moet al in een beginstadium de contramoer geplaatst worden omdat dat anders niet meer gaat.



Omdat de eerste motor, die van Peter Drijver , nog aangepast moest worden betreffende bovengenoemde zaken, vroeg hij mij omdat toch het een en ander los moest, om een nieuw type afdichting van de olieretourpijpen te monteren. In het verleden hebben we al eens gedonder gehad met deze afdichtingen omdat die een samenstelling hadden die niet oliebestendig was en opzwollen en slap werden en vervolgens uiteen vielen. Kon je na een revisie weer de motor demonteren! Niet leuk dus! Inmiddels heb ik begrepen dat het gebruik van synthetische motorolie ook een aantasting van dit rubber kan veroorzaken. Ik zeg kan omdat het een recent probleem is. Van de rubbers van de motor van Peter Drijver waren er 2 aan de kant van de cilinderkop gescheurd! En dat na enkele duizenden kilometers bedrijf . Het kan natuurlijk ook zijn dat de retourbuizen die nog niet ingekort waren dit probleem hebben veroorzaakt.

Indien u weleens het Franse Forum Panhard bezoekt kunt u het een en ander lezen over het vermeende nadeel van het gebruik van synthetische motorolie.

Peter Drijver had enkele van deze setjes besteld echter nog nooit gebruikt. De uitvinding van deze afdichtingset is van Jean Paul Cesar uit Frankrijk en bestaat uit :

4 Aluminium steunringen

4 keerringen met dubbel lip

8 Viton O-ringen van twee verschillende diameters.

Alle materialen in deze set kunnen temperaturen aan van 200 graden Celsius. Deze set is in principe herbruikbaar.

Zoals de afbeeldingen laten zien worden de steunringen eerst op de retourpijpen geplaatst. Deze zitten tegen de verdikking van de retourpijp die daar zit om het origineel toegepaste rubberen afdichting op zijn plek te houden. Vervolgens plaats je de dikke Viton O ring aan de zijde van het carter en aan de zijde van de cilinderkop eerst de keerring (ook van hitte bestendig Viton) en dan de smallere Viton O-ring.

Goed insmeren met Vaseline en de montage gaat verder moeiteloos. De O-ringen vallen keurig in de behuizingen en het lijkt me een goede afdichting. Het is wel veel duurder dan de nu gangbare rubberen afdichtingen . Reken op een bedrag van € 40 a € 50. Op zich best pittig maar de keerringen zijn al peperduur! Het is zeker aan te bevelen als je kiest voor een grotere oliepomp. Dankzij de grotere flow is de kans op lekkage immers ook groter. Misschien, maar dit heb ik nog niet overlegd met Wim Boers , kan hij deze bij voldoende animo leveren via het clubmagazijn.

Het is afwachten of deze afdichting beter is als dat wat we nu gebruiken. Maar Peter Drijver zal ons daar zeker over informeren.

Pierre Peters

ANDERE DOELGROEP

Ergens in maart dit jaar vertelde Anna dat ze een fotoshoot moest doen voor de zomereditie van Harpers Bazaar –een 'damesmodeblad' zeg maar. Het idee was een zomerse shoot met een oldtimer. Ze had gevraagd of er al een oldtimer in beeld was en ze had de voorzichtige suggestie gedaan om één van de Panhards te laten figureren. Ik stuurde 4 plaatjes van de rijdende Panhards: PL17 Tigre, W2 Camionette, 17 Break en de D.B HBR5. De keus viel natuurlijk op de D.B en dus reed ik op 6 april in de vroegte naar de heide van radio Kootwijk, de fotolokatie. Het was heiig, 9 graden koud voor april en af en toe een miezertje.

Bij de monumentale zendhal –een groots ontwerp van architect Luthmann– mocht ik doorrijden en trof een tros mensen aan. De fotografe, de visagisten, de stylisten, iemand voor de catering, nog iemand voor de catering, iemand voor de plooien en accessoires, iemand voor de kledingverzorging (geen kreukjes, geen haartjes, geen plooitjes), iemand met de warme afghaanse bontjas van Anna om tussentijds op te warmen, iemand voor het licht, nog iemand voor het licht, iemand met een laptop en kabels en iemand die met een boombox voor achtergrond muziek zorgde op de verlaten heide. De D.B was met haar snoezige maat en tijdloze elegance een groot succes. En

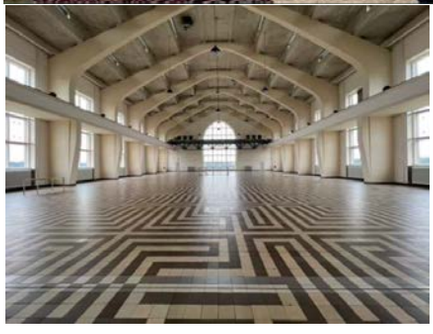
natuurlijk had alleen iemand van het licht iets met oude autoos en had zelf een youngtimer.

Anna werkte professioneel de kleding en accessoires af, de auto moest een paar keer verplaatst worden en op een monitor kon je meteen zien hoe de voorpagina van het zomernummer met de gemaakte foto eruit zou kunnen komen te zien. Iedereen was warm ingepakt behalve Anna die professioneel uitstraalde dat het althans alleen bij hààr zomerweer was; de blauwe lucht zou de fotograaf er wel in verwerken… In het blad werden een paar fotoos verwerkt –helaas niet van het interieur. O ja en ik mocht een paar piepkleine regels over de D.B schrijven in het blad…

Peter Drijver

De D.B voor Radio Kootwijk, Anna doet of het zomerweer is, het prachtige interieur van Radio Kootwijk, de omslag die het niet werd en de uiteindelijke cover!

Dank Peter en Anna, voor dit inkijkje in de wereld van glamour en glitter! Jammer dat in het damesblad alleen fragmenten van de D.B te zien waren, maar dank Peters bescheiden tekst is de nieuwsgierigheid gewekt! -red.



BIER IN WILDEREN

De **Najaarsrit** ’23 voltrok zich op 8 oktober vanaf 2 startlocaties in het zuiden des lands: Baarle Nassau en Leende. Het zou aanvankelijk een ***weekend*** zijn, maar werd later toch veranderd in een ***ééndags evenement***. Dit *niet geheel tot ieders genoegen*; het kwam er voor sommigen op neer dat je heen en weer **500 km op één dag** zou moeten rijden voor een bezoekje aan de brouwerij. Dus werd er op de terugweg alsnog maar een **hotel** genomen! Een ***verbeterpuntje***!

Niettemin was het een **heel gezellig dagje**! Met **Cees V.** in de ***witte CD*** van Eindhoven naar Wilderen via Leende, waar we verschillende *Panhardisten* aantroffen op de gezellige boerderij, gewoon in bedrijf, waaronder organisator **Pierre** met zijn **Minèt** in de … **Mazda**. De andere cabrio’s waren de ***D.B Le Mans*** van **Kees K.** en **egaa** en de **Junior** van **Siewert P.**! Fijn om **Chris** en **Marijke** D. weer present te zien in de grijze **Dyna Z,** *ex-Yocarini***.**

Koffie met taart met het *boerengezin* was erg leuk! Niet bekend is of iemand nog een **koetje geknuffeld** heeft…. Het **zonnetje** scheen vrolijk, de kapjes konden open! We mogen aannemen aan dat het bij het verzamelpunt in *Baarle Nassau*, het ***vermaarde etablissement Den Engel***, ook een gezellige boel was, zie de foto linksonder!

Omdat geen speciale route was uitgezet, belandden we met onze bescheiden Panhard-konvooi al vrij snel op de ***prozaïsche N74*** tussen Valkenswaard en Hasselt, om uiteindelijk via **Sint Truiden** in ***Wilderen*** te belanden. Daar werden we opgewacht door mede-organisatoren ***Polle en Hanne P.,*** en een heleboel andere Belgische Panhard-vrienden. Zij hebben zich opgesteld voor *Brouwerij en Stokerij Wilderen*, een *monumentale plek* met een

prachtige brouwerij uit de jaren ver voor de oorlog, een museum geheel geconserveerd in de *vervallen staat* zoals die werd aantroffen bij aankoop. Met een ***bevlogen uitleg*** wist ***de brouwer*** het gezelschap Panhard-fanaten toch uitermate te boeien. Een lunch op het terras, bekroond met de **heerlijke bieren**, waarvan **Pierre** meteen de *Triple Kanunnik* voor zijn rekening nam, vormde een **hoogtepunt** van een interessant bezoek met onze rijdende juweeltjes, die voor de overige bezoekers een extra attractie vormden. Onze dank aan **Polle, Hanne** en **Pierre** voor de organisatie! JM

Chris en Marijke in hun nieuwe Dyna Z, die van Titus Yocarini afkomstig is. Let op de flitspaal; er stonden er kennelijk een heleboel. Wegens een overschrijding van de maximumsnelheid op de N80 met 2 km/u kreeg ik een boete van €63,-!

Maar ach, mijn dag kon toch al niet meer stuk!

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