

PANHARD AUTOMOBIELCLUB NEDERLAND

PANHARD

K O E R I E R

N^o 225 J^e *57*, 01 *12* 2025



COLOFON

**Panhard Automobielclub
Nederland**

Lid van Fédération des Clubs
Panhard&Levassor; FEHAC
www.panhardclub.nl

www.facebook.com/panhard-
club.nl

**CONTRIBUTIE: € 55,-/jaar
eenmalig € 15,00 inschrijfgeld.
Binnen Europa incasso verplicht
Iban:NL93RABO015.77.52.488
Bic:RABONL2U**

Lidmaatschap opzeggen vóór 1
december bij de secretaris

VOORZITTER:

Joost van Noorden

Noorderstraat 20 A

5963 CE Dieren

T. 06-30419330

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



2025 loopt alweer bijna ten einde en tijd voor een blik in de rétroviseur. Het is voor onze club een vol en gevarieerd jaar geweest. Na de gezellige ALV in februari organiseerde Co Berendse in april een mooi wandelvoorjaarsevenement in en nabij Pannenkoekenhuis De Steenen-Camer in Arnhem. Daarna, dat zal toch echt niemand ontgaan zijn, werd door het Nederlandse RIPL-Team de jaarlijks terugkerende hoogmis der Panhardisten opgedragen in het lommerrijke Doorn, waarbij werkelijk alle registers open getrokken zijn. Snel na de zomer veraste Pierre Peters in september samen met Peter Drijver de club met een evenement in Veghel en trakteerde Pierre ons kort daarna op wéér een evenement, nu gecombineerd met een bezoekje, samen met een aantal Duitse Panhardvrienden, aan het DAF-museum in Eindhoven. Het leek wel een mini-RIPL. Tijdens de seizoen afsluitende praatavond in november stonden de gastsprekers Arnoud en Ard op de Weegh op de agenda, bekend van hun boek (en praatvondpresentatie in 2022) 'Slapende Schoonheden', over de Schlumpf collectie. Ditmaal presenteerde vader en zoon op de Weegh over de Palmen collectie, de door Nico Aaldering overgenomen en geveilde collectie van Ad Palmen.

In het kader van de in de ALV gedane oproep 'LAAT ZIEN DIE PANHARD VAN JOU' bezocht ik naast de clubevenementen ver-

schillende andere activiteiten Zoals het jaarlijkse terugkerende Panhard-festijn bij kasteelheer Matthieu Cognet in het mooie Sandaucourt ,

Op de eveneens jaarlijks gehouden klassiekerbeurs in Leek, pronkte in de 'Fransestraat' een wel heel bijzondere Peugeot 404 Pick-Up – Trailer combinatie met daar bovenop de Panhard Z1 waarmee Arthur Valkieser met zijn vrouw Sabine, heel verdienstelijk enkele uitdagende rally's gereden heeft (zie filmpjes op onze website)

Een bezoekje aan de Engelse Panhardclub die jaarlijks een plekje bemachtigen langs de A23 tijdens de rit London- Brighton (87 kilometer) waaraan uitsluitend voertuigen van vóór 1905 mogen deelnemen.

En verder veel ritjes naar mijn sleutelloods in Brummen.

Het nieuwe jaar heeft natuurlijk ook weer veel te bieden. Een RIPL in Frankrijk, natuurlijk, een voor- en najaarsrit, praatavonden en misschien staan we wel even stil bij het feit dat het in 2026 100 jaar geleden is dat Panhard een nieuw zes cilindermodel, de Panhard 6 CS (Type X66) met schuivenmotor op de markt bracht. Maar voor nu, graag tot ziens in het nieuwe jaar en wens ik jou en je dierbaren fijne feestdagen en vooral een heel gezond 2025 met veel gepland en ongepland Panhardplezier. Panhardclub Nederland, voor de leden, van de leden, met de leden en door de leden.

Joost van Noorden

REDACTIE

Na de geslaagde praatavond in Eemnes over de Palmen-collectie wachtte mij thuis een ware horror. Ik vond mijn lieve Hilde getroffen door een zware beroerte. Ze overleed in de ochtend, gelukkig zonder het zelf mee te krijgen. Dank voor het medeleven dat ik nu al van clubleden mocht ontvangen. Hilde vond mijn Panhardhobby prima en genoot van onze gezellige evenementen. We zullen haar erg missen. Jaap Margry



INHOUD

RIP Etienne de Valance	3
Ritten Veghel en Eindhoven	4
Monte Carlo '61	8
Panhard in Werkendam	12
Rit Arnhem	14
London-Brighton	16
Coenen	18
Veilingen, oproep archivaris	19
Leek, Renaultoloog	20
Mille Miglia 1956	22

OMSLAG

De schitterende catalpa in Wim Boers' tuin vormt een fraai decor voor zijn eveneens prachtige Dyna X cabrio!



Etiënne en zijn Armelle

RIP ETIËNNE DE VALANCE

Een van de laatste grote namen van de naoorlogse Panhardgeschiedenis is ons 10 oktober jl overleden. Étienne de Valance trad in 1950 na zijn opleiding meteen in dienst bij Panhard en zou uitgroeien tot de PR-man van de fabriek en bovendien tot race-director. Met groot succes, zijn belang voor het imago van Panhard is enorm geweest. De reclamecampagnes (hij poseerde zelfs als model voor de persfoto's bij de presentatie van de Dyna Z in 1953), de Rallye Monte Carlo 1961, de ontwikkeling en de zege van de CD Panhard; zijn *heure de gloire*. Hij kreeg overigens nooit een officieel arbeidscontract! Na de overname door Citroën in 1967 hield hij het voor gezien. Hij werkte daarna bij verschillende ondernemingen waaronder de Mercedes importeur in Frankrijk. Hij heeft zijn memoires over de Panhard-jaren opgeschreven in het zeer leeswaardige boek *Mes Années Panhard*. Étienne werd commissaris op het Circuit van Le Mans. Hij was een bescheiden, uiterst vriendelijke en charmante persoonlijkheid, die ook de buitenlandse Panhardisten in zijn hart sloot. Zo was hij aanwezig op het RIPL in Amsterdam in 2003, waar hij met iedereen een praatje

Een dutje tegen de winnende CD bij de Damiers 1997



maakte. Het jaar daarop toog een clubje Nederlandse Panhards naar Le Mans Classic, waar Étienne ons ontving en rondleidde door de ruimten van de wedstrijdleiding en uitleg gaf over de protocollen. Tot op het laatst bleef hij iedereen te woord staan en Panhard bijeenkomsten bezoeken.



In gesprek met Wim Boers



His finest hour: de CD verslaat René Bonnet. Vlnr Paul Panhard, Bernard Boyer, Jean Panhard achter André Guilhaudin, Étienne de Valance, Charles Deutsch



Met clubleden in de Le Mans controlekamers



7 SEPTEMBER PANHARDRIT VEGHEL

Een druk naseizoen: ritten in september en oktober en een praatavond in november! Een leuke clubdag ontrolde zich 7 september in Veghel, waar op de Markt een evenement georganiseerd was door de plaatselijke oldtimerclub Aado, en waar wij met een 15 tal Panhards een mooie verrijking vormden van het toch al kleurrijke autopaleet. Pierre Peters had het allemaal perfect getimed, zodat we geen grote afstanden hoefden te rijden en er

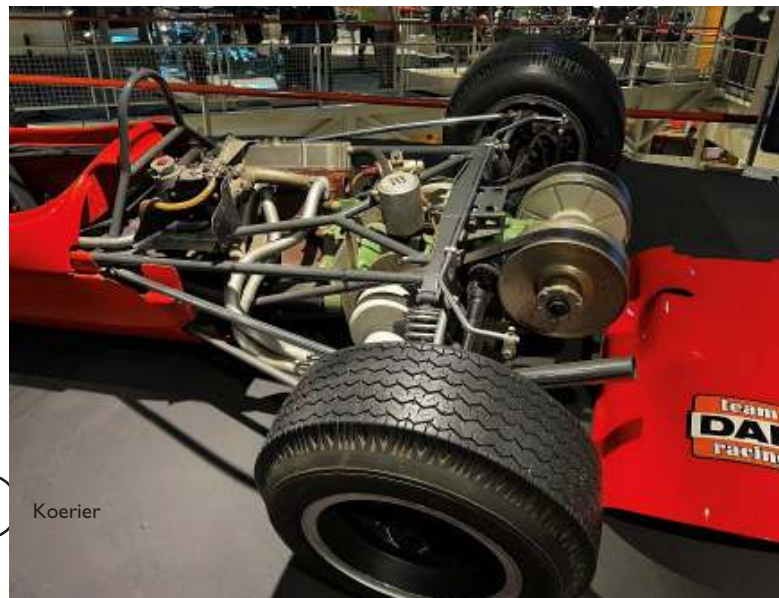


uiteraard voldoende aandacht kon worden geschonken aan de inwendige mens. Op de Markt was het nodige te bewonderen. Niet alleen Panhards, maar wat te denken van een Hansa 1100 coupé, vette Amerikanen, een prachtig Mazda coupeetje uit de seventies Opel GT etc. Er was een flinke Panhard-opkomst waarin bijna alle naoorlogse modellen vertegenwoordigd waren, dus het publiek heeft goed kunnen kennismaken met onze juweeltjes.

Na een gezellige lunch aan de Noordkade ging de rit naar een uit de hand gelopen hobby, namelijk Autosalon Doornhoek van de familie Van Grinsven. Dat is een bijzondere verzameling oldtimers met een grote nadruk op oude DAFjes, in alle staten en in vele varianten. Ook Franse auto's uit de jaren 20/30 en Engelse sportwagens uit de jaren 50/60. Onder een bakkie koffie met een koekje vertelt Bea: eerst gewoon in de schuur, maar toen die te klein werd is er een kelder onder gebouwd die nu ook vol staat. Als u op een zondag in de zomer in de buurt bent is het de moeite waard om er te gaan kijken! Er was daarna nog een ritje uitgezet, maar de meeste Panhardisten (waaronder ik en Cees in de CD) kozen ervoor om de spits vóór te zijn en op tijd huiswaarts te keren.

JM





11 OKTOBER PANHARDRIT EINDHOVEN

Door een vakantie heb ik deze gemist, maar hierbij foto's van dit geslaagde evenement dat door Pierre Peters en Peter Drijver is georganiseerd, en waarvoor de Belgische en Duitse clubs ook uitgenodigd waren. Verzameld werd in Lieshout, bij het bedrijf voor landbouw- en tuinmachines Kraakman, alwaar een smakelijke lunch werd genuttigd en waar Pierre bovendien op de tafel, uitleg gaf. Vervolgens stapte het volledige gezelschap in een historische bus richting Eindhoven. Hier werd het DAF-museum bezocht, dat inmiddels is uitgegroeid tot een prachtige collectie met uiteraard DAFjes in alle soorten en maten, prototypen, racewagens, vrachtwagens, militaire voertuigen, bussen en DAF-parafernalia. Na afloop reed de weer terug naar Lieshout. JM



MONTE-CARLO 1961:

Het verhaal van de overwinning van PANHARD en de briljante wedstrijd baas van Panhard:

ETIENNE DE VALANCE

Van onze speciale correspondent Charles Lemmers



De Rally van Monte Carlo is een van de oudste en beroemdste rally's ter wereld. De eerste editie vond plaats in 1911. Het oorspronkelijke idee kwam van Prins Albert 1 van Monaco, in de eerste plaats om hiermee de concurrentie aan te gaan met de rivaliserende badplaats Nice. Via een automobielrally werd getracht meer publiek aan te trekken naar het kleine vorstendom. Daarnaast was het de bedoeling de laatste autotechniek uit te dagen met de zware omstandigheden die de rally met zich mee bracht. De rally wordt doorgaans in januari gehouden, waardoor er vaak in winterse omstandigheden wordt gereden. De rally wordt op asfaltwegen verreden over een parcours dat bedekt is met een afwisseling van sneeuw en soms zwart ijs. Gladheid is dan ook geregeld een struikelpunt voor de deelnemers. De wisselende ondergrond maakt het ook moeilijk een juiste bandenkeus te maken. Want wat voordeel oplevert op het ene wegdek, kan nadelen hebben op het andere wegdek.

Een overwinning zou zowel voor de rijder als voor het automerk veel publiciteit opleveren. De *Société des Bains de Mer* financierde de eerste editie in 1911, waar slechts 23 deelnemers aan de start kwamen. Het jaar daarop was dit aantal al verviervoudigd, en de rally werd toen voor het eerst internationaal opgemerkt. In de periode tussen 1913 en 1923 – rond WO 1- werd de rally niet georganiseerd en dat gold ook voor WO 2. Sindsdien werd de rallye jaarlijks verreden, met uitzondering van de jaren 1957 en 1974.

Panhard wilde eind jaren 50 bewijzen dat met lichte wagens toch formidabele prestaties op de weg en in de races konden worden behaald. Dit om de verkopen een boost te geven en te laten zien dat lichte wagens zowel snel en betrouwbaar kunnen zijn. (Zei de beroemde ontwerper Raymond Loewy al niet: "weight is the enemy"!!)



In dit verhaal niet alleen de achtergrond, maar ook een letterlijk "live" verslag van het Franse blad: 'L'Equipe', die in een Panhard mee reed! Met daarin de omstandigheden, de passen, de moeilijkheden en het gevaar.

De hoofdpersonen

Etienne De Valance, directeur afdeling wedstrijdagens was in dienst bij de firma Panhard sinds 1950, en in die hoedanigheid was hij de drijvende kracht zijn achter de sportieve prestaties van ons mooie oude merk. De 30e Rally van Monte-Carlo in 1961 met de eerste drie plaatsen algemeen met de PL 17, was de gouden palm op zijn visitekaartje. Met Le Mans 1962 volgde daarop nog een groot succes. Deze glorieuze bladzijde van zijn toch wel briljante carrière dient derhalve zeker in ons clubblad vermeld te worden..

316 AUTO'S VAN VERSCHILLENDE MERKEN BIJ DE START IN 1961 !!

Waarvan maar 11 Panhard PL17. Vele Panhards waren privé deelnemers, al dan niet gesponsord door lokale concessionaires Er waren drie fabrieks PL17-s, maar de fabriek maakte wel speciale onderdelen op verzoek van de overige Panhard deelnemers.

ETIENNE DE VALANCE vertelt in 1961

"Voor ons als team begint het verhaal van de 30e Monte-Carlo al in november 1960, na de publicatie van het dan geldende reglement voor de race in januari 1961, een jaargetijde vol sneeuw en ijs. Veel zaken moeten nog gedaan worden zoals intensieve berekeningen, wat voor gemiddelde onderweg te halen, de keuze van de overbrengingsverhoudingen van de versnellingsbak, het uitvoeren van tests, regelen van assistentie indien nodig., enzovoort... heel wat werk om aan de eisen te voldoen!!.

Er werd gekozen voor maar liefst de inzet van het volledige 'sport'-budget van 1961!

BP, leverancier en adviseur van olie voor Panhard, meende dat er ook een auto voorbereid moest worden voor de coureur Walter – kampioen van Duitsland- een coureur onder BP-contract. In december 1960 heeft de Valence dan al de gehele route verkend om de service-stops te kiezen. Tegelijkertijd werden voor de klanten die hierom hadden gevraagd, de motoren en versnellingsbakken voor Monte-Carlo in de fabriek te Parijs klaargemaakt. Begin januari werd het netwerk geïnformeerd over de tijden waarop de rally's nabij elke dealer zouden passeren en over de noodzakelijke ondersteuning, de informatie die moest worden doorgegeven en de mogelijke specifieke problemen. Het kleine serviceteam van de fabriek zelf bestond uit mijn vriend Gilbert Pichard (hoofd van de controle afdeling) en drie ervaren monteurs. Een zeer beperkt team derhalve.

De Valence stelt: We hadden zelf vanuit de fabriek twee PL17's en een bestelwagen! De andere Panhards waren privé inschrijvingen. We hadden gepland om bij het gezamenlijke vertrek te zijn: Charbonnières – Monaco – via St Auban, Roquesteron en de beroemde Col de Turini. We hebben ook het vertrek in Parijs bijgewoond, vervolgens de tussentijdse controle in Blois, en 's nachts zijn we naar Charbonnières gegaan om aanwezig te zijn voor de aankomst van de eerste deelnemer uit Athene en pas te vertrekken na de laatste deelnemer van het merk. Snelle afdeling naar Monte-Carlo voor de aankomst van dit gemeenschappelijke parcours. Er bleven van de 316 maar 120 deelnemers over (40% van het vertrek), waaronder 9 Panhards, wat 7,5% van de deelnemers is tegenover 3,5% bij het vertrek, dus meer dan het dubbele. Dat zegt iets over de kwaliteit en rijeigenschappen van Panhard in moeilijke omstandigheden.

Daarna direct op weg om de laatste lus te verkennen met aan boord, en naast Gilbert Pichard (voor controle van de assistentiepunten), een journalist van « L'Equipe »: André Bozon, van wie u hieronder het verslag kunt lezen.

De race bleek een formidabel succes voor ons merk!!

Eindelijk, de grote overwinning: de eerste 3 plaatsen in het algemeen klassement! Tevens maar liefst 9 PL17 ingeschrevenen geklasserd van de 11 bij de start (81% van de inschrijvingen van het merk).

De heer Paul Panhard zelf en zijn zoon Jean waren de eregasten voor de prijsuitreiking door de Prins van Monaco zelf! Zie de foto in zwart wit.

Derhalve een magnifiek succes voor Panhard, waardoor het merk daarna zijn beste commerciële jaar kan realiseren.



Verslag van sportjournalist **ANDRÉ BOZON** (L'EQUIPE)

« Nadat ze de verbindingsroute hadden voltooid, kwamen de overgebleven rijders van de Rally van Monte-Carlo samen in Charbonnières, vanwaar ze begonnen aan het gezamenlijke parcours, een moeilijke route, met ook vijf tijdritproeven, de nachtmerrie van de teams, niet alleen vanwege het obstakel dat ze vormen, maar nog meer door de toepassing van de proeven ter plaatse die onderwerp zijn van discussies. Enkele uren vóór op de deelnemers hebben wij, aan boord van een PL17 bestuurd door Etienne De Valance, de laatste 110 kilometer van de etappe St Aubin – Monaco afgelegd, doorspekt met drie getimed secties. Ter hoogte van de Charles Albertbrug, na de proef St Aubin – Roquesteron, namen we de weg die vanmorgen door de auto's zou worden gevolgd. Nadat we de Var hadden gevolgd, voeren we langs de kloven van de Vésubie, gevoed door de sneeuw van de hoge Alpenmassieven, door zijn vallei.

Op het nonchalant uitgespreide grind voerden we een soort langzame wals uit, van bocht naar kromming, waarbij we onder andere door een tunnel doorgingen die vanmorgen wel eens een gevaarlijke ijsglijbaan kon zijn geworden.

Hoe dan ook, het gemiddelde van 56 werd gemakkelijk bereikt door de felle PL17, die zich vrij bewoog door de kronkels van de nationale wegen 202 en 565 en zonder problemen St Jean La Rivière en het kleine zomerstation La Bollène bereikte. We kwamen aan bij het vertrek van de tijdritetappe: La Bollène – Luceram, ongeveer 35 km.

TURINI BESNEEWD EN IJZIG

Tijdens de eerste kilometers hadden we de mogelijkheid om het prachtige dal van de Vésubie te bewonderen en een berglandschap met besneeuwde toppen, maar op

ongeveer 7 km van de top was het bord 'verplichte kettingen' geen grap. We moesten twee spijkerbanden vooraan monteren, omdat we op een extreem gladde ondergrond reden.



Gisteren was het -2° , vertelde een wegenwerker ons. Kou en sneeuwbuien liggen voor ons. We zijn gewaarschuwd en vanaf St Jean de Royan zullen onze auto's op zijn minst uitgerust zijn, informeert Etienne De Valance ons. De klim ging verder tussen muren van steeds hoger wordende sneeuw, naarmate we hoogte wonnen, en we hadden nauwelijks de gelegenheid om het bos te bekijken, dat met dennen en hoge sparren. De chrono zal er een serieuze tik van krijgen en de verschillen zullen nauw zijn tijdens de klim, merkte Etienne De Valance op! Met de kou van de nacht zullen er vanmorgen gevaarlijke ijsplaten zijn en de bestuurders zullen hun vaardigheid moeten tonen om niet van de weg af te raken. Uiteindelijk verschenen Luceram en zijn huizen. Geen discussie: zoals het gisteren was, zal dit tijdritparcours gevaarlijk zijn.



COTE DE PEILLE: DROOG, MAAR KRULLEND EN IN SLECHTE STAAT

Vervolgens hebben we lichtjes uit kunnen blazen terwijl we de col van Nice, Chateaufieux, St Thécie en La Grave overstaken. Deze korte pauze stelde ons in staat even te herstellen voordat we de 6 km van de cote de Peille aanvielen, een charmant dorp dat uitkijkt over de Faquin-kloof. De ondergrond was absoluut droog, maar de smalle weg in zeer slechte staat zal moeilijk te beklimmen zijn, temeer daar hij verschrikkelijk bochtig is, met zeer scherpe haarspeldbochten. Na het laatste getimed onderdeel van het gemeenschappelijke parcours hoeven

de deelnemers zich geen zorgen meer te maken over obstakels tot aan de aankomst in de haven van Monaco. Volgens onze verkenning zouden de deelnemers een gemiddelde van 56 moeten kunnen halen, eigenlijk een hoger gemiddelde omdat er stopplaatsen zijn voor de tijdsregistratie op het totale traject van St Auban – Monaco, maar tijdens het getimede stuk La Bollène – Luceram zullen sneeuw en ijs grote verschillen onderling



veroorzaken. Voor de Peille-klim hadden de spijkerbanden, sinds Luceram, voordelig kunnen worden vervangen door gewone banden, maar opnieuw zullen de tijdsverschillen merkbaar zijn.

Bij de hindernissen van de weg zal de vermoeidheid van de lange reis een extra handicap hebben toegevoegd, en het is een ruim verdiende rust die de nog resterende deelnemers van de Rally van Monte-Carlo zullen nemen in de Prinsdom voordat ze zich meten op het circuit van Monaco.

**ELLE
L'A FAIT!**



Prijsuitreiking: Panhard en zoon en de prins van Monaco

Maar niets is zo troostend als deze prestigieuze overwinning, en bij de prijsuitreiking is de vermoeidheid snel vergeten en vervangt de smoking al snel de racekleding Panhard ging met 3 wagens glorieus over de streep!

Zowel de Franse al de internationale pers gaven echt jubelende koppen:

Ze hebben het onmogelijke gedaan!

Tot slot, deze heroïsche rally is in zwart wit te zien op YouTube rally Monte Carlo 1961.

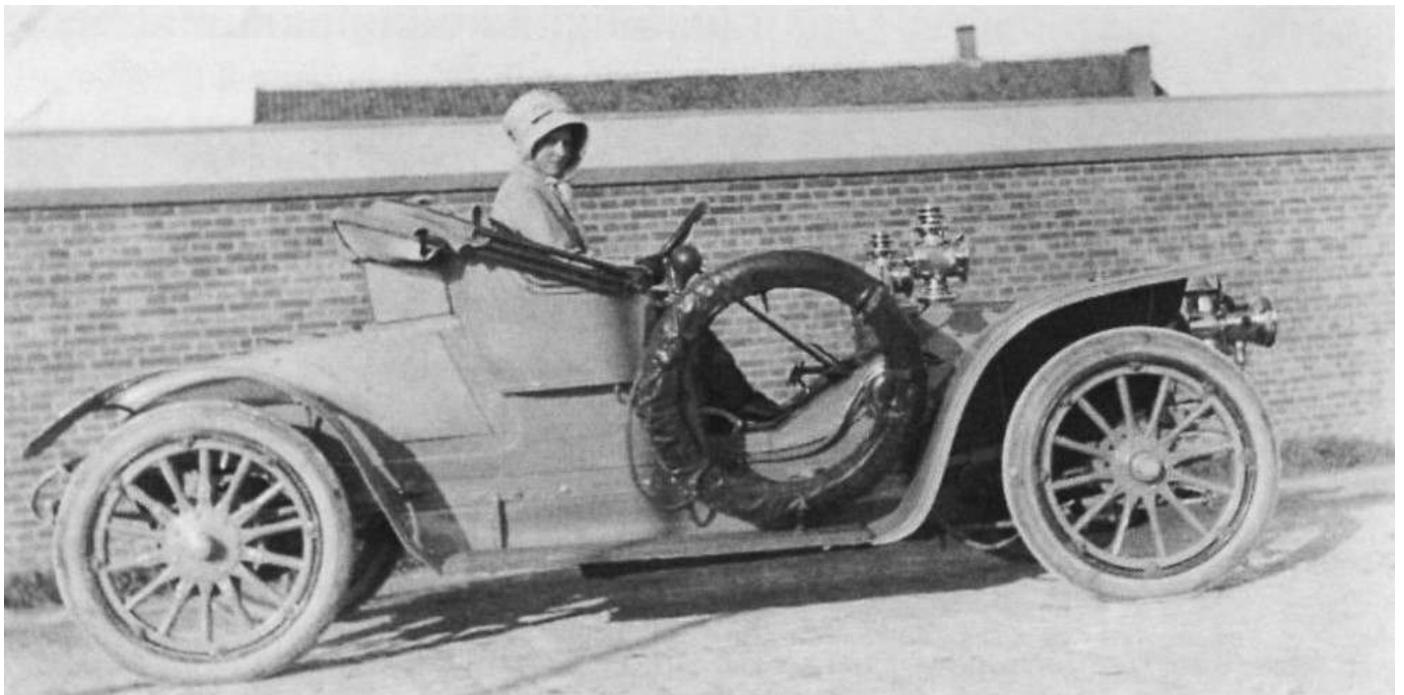
Veel leesplezier en fijne feestdagen

Charles Lemmers



Buiten Frankrijk is het enthousiasme beduidend kleiner: de internationale pers is vrijwel unaniem dat de reglementen wel heel erg in het voordeel waren van de kleine auto's. Carlsson in Saab op 4, een BMW 700 op vijf. DS, Mercedes en Volvo eindigden allemaal buiten de top 10. Het volgende jaar werd het reglement daarom weer gewijzigd. Maar Panhard had zijn publiciteit! Dat neemt niet weg dat ons troeteldiertje een buitengewone prestatie heeft verricht onder heel zware omstandigheden! En laten we ook niet vergeten dat onze les Langestraat in zijn Dyna X zijn klasse won in de Monte van 1950! JM

Een Panhard in Werkendam



Charles Lemmens attendeerde me op dit leuke stukje op de website deautovanmijnopa.nl.

Dagboekantekeningen van een vrouw achter het stuur door Hannie Kieboom-Visser op 7 januari 2015

Dankzij het dagboekje dat Hermine Maria Elisabeth (Puck) van Rossum tussen 1911 en 1921 bijhield, weten we aardig wat van de Panhard&Levassor van Arie Sigmond, eigenaar van de steenfabriek Bato's Erf in Heerewaarden en zelf woonachtig in de toenmalige gemeente De Werken en Sleeuwijk.

Puck Sigmond-Van Rossum achter het stuur van de Panhard & Levassor Puck van Rossum (1891-1985) was de dochter van een rijke suikerfabrikant, J.P. van Rossum, in Oudenbosch. Ze maakte al in 1907 kennis met de 14 jaar oudere Arie Sigmond (1877-1923). Als ze in 1911 met haar dagboekje begint, schrijft ze op 21 juni over hun eerste verlovingsstijd die daaraan voorafgaat, komt het onderwerp auto regelmatig aan bod. Arie geeft haar op 12 februari 1912 haar eerste rijles, dus hij heeft dan al de beschikking over een auto.

Op 15 april schrijft ze: "Met de kleine wagen naar de Koppelpaarden [een uitspanning]. Driessen is weg en ik rij nu." In mei begint blijkbaar de zoektocht naar een nieuwe auto: "2 mei 1912. Met Arie naar Antwerpen. Erg gezellig. Hombach* kon niet komen. We zagen een Savawagentje. Wij dronken koffie in *Londres*. Heerlijk. Wij zagen 's middags veel Savawagens. Wij gingen naar de rivier en

reden met een taxi de stad rond. Heel gezellig op de boulevards gezeten. Om kwart voor tien waren we thuis."

Op 5 mei 1912: "Met Mama per auto naar de Molenheide. Gisteren haalde ik Mama van Walle [haar zuster die in Oudenbosch woonde]. 's Middags jachtrit van Fritsje. Finish op Valkenburg" [stadspark in Breda]. Op 12 mei van dat jaar gaan Arie en Puck naar Antwerpen om een nieuwe auto aan te schaffen: "Naar Antwerpen, aan het station Hombach ontmoet. Eerst in de *Londres* koffie gaan drinken. Daarna bij twee garages geweest. Eindelijk om 4 uur kocht Arie zijn Panhard wagen."

Blijkbaar is de nieuwe aanschaf de volgende dag reeds afgeleverd, want op 13 mei luidt het: "Vanmorgen om een uur was de wagen er reeds met Kees. Eerst oefenden we wat en daarna reed Arie schitterend naar Oudenbosch naar Walle. Heerlijke wagen." En op 14 mei: "Vanmorgen weer geoefend en alles bekeken met Kees." De dag daarna rijden ze in de Panhard & Levassor (vanuit Ginneken) naar Werkendam: "Vanmorgen om half negen met Arie en Cor naar Werkendam. Arie heen, ik terug. Wij lunchten bij Suus, zagen het huis en de boomgaard. Om drie uur tot Sleeuwijk met de wagen, verder alleen naar Driek. Gijs was jarig. Wij vonden daar mevrouw Sigmond en Marie Herwijnen. Om vijf uur terug gereden. Bij Geertruidenberg zetten we de kap op voor vreeselijke regenbuien. Om zeven uur waren we weer thuis." Na allerlei uitstapjes gaat het op 28 mei even mis: "Onderweg stond de auto ineens stil daar we de contactpin bij vergissing ingedrukt hadden."

Op 1 augustus gaat Puck per auto met haar moeder naar Werkendam om daar de eerste steen voor het nieuwe huis van het aanstaande bruidspaar te leggen. Arie legt de tweede. Daarna volgt een "grote tocht met Arie in de Panhard naar Bato's Erf (Heerenwaarden). Heen over Den Bosch 2,5 uur, terug over Rossum, Nederhemert, Heusden, 2 uur. Om half zeven met Mama per Mors weer naar huis." Ook in het najaar worden er regelmatig uitstapjes per auto gemaakt.

Op 22 mei 1913 trouwt het stel in Princenhage. De bruidsstoet bestaat uit negen auto's, waarvan vijf in eigen bezit. Na hun huwelijksreis vestigen ze zich eind juni in hun pas gebouwde huis aan de Hoogstraat 53 in Werkendam. Arie Sigmond wordt half november beëdigd als burgemeester van De Werken en Sleenwijk. In 1915 zal hij tevens burgemeester van Werkendam worden. Puck raakt datzelfde jaar zwanger van haar eerste kind en de aantekeningen in haar dagboekje worden erg incidenteel tot aan de geboorte van haar tweede zoon in april 1920. Op 11 augustus van dat jaar vermeldt ze dat er een nieuwe auto wordt aangeschaft in Breda: een Spyker met het kenteken N-5684.

Bericht in het Nieuwsblad van het Land van Heusden en Altena en de Langstraat, 21 september 1921.

Haar laatste aantekeningen dateren van 28 februari 1921. We moeten het dan ook uit de krant vernemen dat in september van dat jaar Arie, waarschijnlijk met de Spyker,

Dussen. Vrijdag j.l. had alhier een droevig ongeluk plaats. Toen de heer S. uit Werkendam met zijn auto deze gemeente passeerde, geraakte het ruim 6 jarig dochtertje van den heer C. R. alhier zoodanig onder genoemde auto, dat het kind onmiddellijk dood was. Men kan zich de droefheid der ouders voorstellen.

in Dussen de 6-jarig Jenneke Roubos aanrijdt, met dodelijke afloop.

En het noodlot slaat opnieuw toe op 3 mei 1923, als Arie plotseling overlijdt aan een acute hersenvliesontsteking. Puck bevalt in november van hun derde en laatste kind.

*Fernand Hombach (1863-1953), autopionier in Zeeland en West-Brabant.

Dit artikel is een bewerking van het artikel "Puck Sigmond, de eerste vrouw achter het stuur in Brabant", verschenen in het *Conam-Bulletin* 24 (2014), nr. 4, p. 12-16.

Kenteken bij dit verhaal: N-42

Hieronder de nieuwe outfit van Les Dynamics, nu Hot Club de Michelin!





LAATSTE NIEUWS! Geslaagde huwelijkspoging!

Deze glunderende heren van het Project Jacques Né zijn er op 25 nov. In geslaagd het huwelijk tussen de 24 koets en het ingekorte DS-chassis te laten plaatsvinden! Proficiat Don Platteel en Gerjo Kip, nog wat slijpen en vijlen, spuiten, motor erin en rijden maar!



VOORJAARSRIT ARNHEM

Co Berends vond nog een stuk nooit verzonden kopie van de leuke voorjaarsbijeenkomst van Zondag 13 april! Dank Co, we zitten nog net in het goede jaar!

We verzamelen bij Panhardkoeken Boerderij de Steenen Camer vanaf 10.30 komen onze geliefde karretjes de parkeerplaats op gereden.

De motorkappen gaan omhoog, onderdelen komen onder de kofferdeksels vandaan en er wordt gezellig rond de auto's gepraat en een kleine afstelling in orde gemaakt. Een vertrouwd beeld.

Onder de opgeknapte kapschuur hebben we koffie met

gebak en wordt er verder bijgepraat en dan weer snel terug naar de auto's.

In de keuken zijn de voorbereidingen gestart om de gasten , als ze al naar de tafels te krijgen zijn achter een heerlijke pannenkoek te zetten.

Het weer is gedurende de dag een beetje beter aan het worden en kunnen we eens verder kijken dan onze motorkappen, een rondwandeling in park Meinerswijk geeft een beeld van de uiterwaarden, een romeinse nederzetting en de verdedigingswerken uit de jaren 50 van de vorige eeuw.

Tijdens de wandeling wordt er ook weer gezellig met elkaar opgetrokken, dat maakt deze bijeenkomsten ook zo mooi.

Bijgaande foto's geven een mooie impressie van de dag.

Co Berends



125e London–Brighton

Een Jubileum in Regen en Herfsttinten

Van onze buitenlandse verslaggever Joost van Noorden, speciaal voor de Panhard Koerier!



Joost' HBR5 op de boot.

De **125e London–Brighton Run** vormde dit jaar opnieuw een groots eerbetoon aan de vroegste geschiedenis van het gemotoriseerde verkeer. Zoals altijd was deelname uitsluitend voorbehouden aan voertuigen **van vóór 1905**, wat de run verandert in een rijdend openluchtmuseum. Naast auto's namen er ook motorfietsen, gemotoriseerde driewielers en zelfs enkele zeer primitieve fietsen deel.

Panhardisten bedrijven historisch bermtourisme.



Dat deelnemers daar **87 kilometer** mee afleggen, blijft bewonderenswaardig – en soms ook verbazingwekkend.

De traditie gaat terug tot **1896**, toen de rit nog een echte wedstrijd was. De eerste editie werd gewonnen door een **Bollée**, die tevens de tweede plaats mee naar huis nam. De derde tot en met vijfde plek gingen naar **Panhard & Levassor**, waardoor het merk al in het prille begin een vaste waarde bleek.

Dit jaar was **Panhard & Levassor opnieuw sterk vertegenwoordigd**, en op uitnodiging van de Engelse Panhardclub besloot ik dit bijzondere jubileum zelf bij te wonen. Met mijn **HBR5** reed ik naar Duinkerken, nam de boot, en vervolgde mijn weg — geheel volgens Engelse traditie — in de stromende regen naar mijn hotel. Daar liep ik letterlijk tegen een bekende aan: **Manfred Fritz**, het graag geziene Duitse Panhardlid.

Manfred, eigenaar van diverse Dyna X-jes en twee sans-soupapes Panhards, was naar Engeland gekomen voor een bijzondere taak. Hij had de **oudste deelnemer in het veld**, een **Benz uit 1894** met startnummer 1, voorzien van nieuwe banden — een speciale constructie van rubber en staal, volgens een uniek procédé op de velgen aangebracht. Ook **startnummer 16**, een Benz uit **1898**, had hij volledig gereviseerd en rijklaar gemaakt. Beide voertuigen reden de run **volledig probleemloos** uit, tot grote tevredenheid van Manfred, die het evenement zichtbaar voldaan verliet.

Om het merk Panhard Levassor – en vooral de indrukwekkende prestaties tijdens de allereerste London–Brighton Run – onder de aandacht te brengen van een breder Engels publiek, ontwierp onze webmaster Ries Kruidenier een speciale flyer met QR-code. Deze code leidt naar onze website, waar Ries uitgebreid ingaat op de historische rit uit 1896.

Het uitdelen van de flyers bleek echter een grotere uitdaging dan gedacht: hoewel de voertuigen van vóór 1905 naar moderne maatstaven niet snel zijn, is het toch een hele kunst om al rennend een flyer aan de deelnemers te overhandigen!

Het vertrek uit Londen

De eerste voertuigen vertrokken al **om 06.00 uur** vanuit Hyde Park, in een gestage, soms zelfs heftige regen. Voor veel deelnemers betekende dat een extra uitdaging: zicht beperkt, motoren en ontstekingen kwetsbaar, en bestuurders koud tot op het bot. Maar om **09.00 uur** hield de regen eindelijk op. Sterker nog: af en toe liet de zon zich voorzichtig zien. Dat leverde schitterende beelden op – deze stokoude voertuigen, glinsterend van het regenwater, rijdend tussen de **warme herfsttinten** van Zuid-Engeland. Een decor dat de charme en historische waarde van de run prachtig benadrukte.

Panhard in het veld

Dit jaar **vertrokken 28 Panhards uit Londen**. Of ze allemaal Brighton hebben gehaald, durf ik niet met zekerheid te zeggen, maar hun aanwezigheid was indrukwekkend. Het is bijzonder om te zien hoe een merk dat ooit de top van de vroege automobiliteit vormde, nog altijd een hechte en actieve internationale gemeenschap heeft. De London–Brighton Run bewees opnieuw waarom het evenement al 125 jaar standhoudt: het is geen race maar een hommage – aan techniek, volharding, historie en vooral aan de pioniers die de weg vrijmaakten voor alles wat we vandaag vanzelfsprekend vinden.

Wie gaat er volgend jaar mee?

P&L 1903 2-cil 7 pk.

Singer 1884



Boven: Joost in een 1903 4-cil 15 pk.



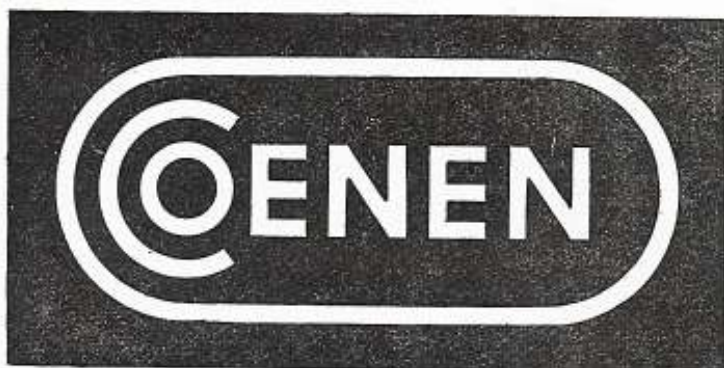
Rechts:: Nick Mason van de Pink Floyd in P&L 1901

Onder rechts: P&L 1902 4-cil 16 pk.

Onder links P&L 1903 4-cil 10 pk



Het nieuwe



IMPERIAAL

is voorzien van vier onopvallende kleminrichtingen. De praktijk heeft be-
wezen dat dit aantal, voor het afneembare imperiaal, noodzakelijk is om
muurvaste bevestiging te garanderen. Uw bagage op het "Coenen Imperiaal", vast
gezet met de "Coenen Spin" is dus

VEILIG

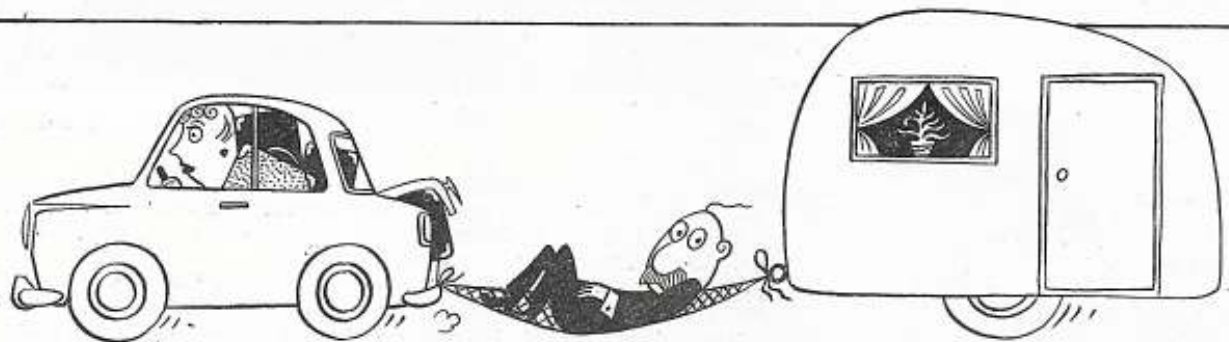
Sierlijk


De firma Coenen is een carrosse-
riefabriek en heeft als zodanig nauw
contact met de vormgevings-evo-
lutie van de automobiel in het al-
gemeen. Daardoor zal het "Coenen Imperiaal" naast doeltreffend ook
sierlijk en altijd in volkomen harmonie met de moderne carrosserie en ...
die van de toekomst zijn.

UNIVERSEEL



Door de vernuttige "Coenen pas-aan
zuignappen", die zich instellen op de
vorm van de carrosserie, is het "Coenen
Imperiaal" universeel, dus volkomen pas-
send op ieder type uit dezelfde klasse.
Het "Coenen Imperiaal" draagt dus Uw
lasten voor het gehele leven.



Maak het Uzelf gemakkelijk! Doch los Uw bagage-probleem op door middel van het  IMPERIAAL.

CARROSSERIEFABRIEK COENEN N.V. • DEN HAAG • PLETERIJSTRAAT 83-99 • TEL. 720047* • UTRECHT • LEIDSEVEER 37-43 • TEL. 24743*

HET COENEN PATENT SCHUIFDAK wordt ingebouwd door onze bedrijven te Den Haag en Utrecht en ook door:
Kaspers/Lotte en Co. te Amsterdam, Carr. fabriek: Ysth en Zn. te Arnhem, Carr. bedrijf W.K.W. te Groningen,
Carr. fabriek de Bruijn te Maastricht, Gebr. H. en F. Kimman N.V. te Haarlem

VEILINGEN

Goed nieuws: de Panhards blijven betaalbaar!

1 juli 25 Saint Cloud, Paris

24CT 1966 schuifdak gerest. ex Paul Née 12.000

Junior X87 1955 gerest. extra motor 20.650

18 juli Antibes

24CT 1966 gerestaureerd 9.430

23 september Artcurial in Vernon

10 CV type X10 1912 niet compleet 10.840

Dynamic 140 (X81) berline 16CV 1939 (foto)

links stuur; origineel maar slechte staat 6.620



VAN DE ARCHIVARIS



Toen Pascal zich over het secretariaat van onze club ontfermde, bestond de inventaris uit **negen bananendozen** vol administratie, papierwerk, oude correspondentie, notulen en ook heel veel... koeriers

Met engelengeduld wist hij deze papierberg terug te brengen tot twee **keurige, behapbare bananendozen**.

LEZING PALMEN EN PALMENCOLLECTIE

Op 7 november vond in Eemnes een geslaagde praatavond plaats met een lezing van de gebroeders Aernout en Art Op de Weegh, die hierover een boek hebben uitgebracht. Het accent lag niet zozeer op de auto's, maar op de persoon Ad Palmen, die steeds met een waas van geheimzinnigheid omgeven was. Er werd veel duidelijk en dat maakte de avond tot een onverwacht boeiende ervaring.

Maar Pascal ging verder. Hij zette zich ook vastberaden aan het project om **alle ooit verschenen Koeriers**—uit de gehele clubgeschiedenis—compleet te maken. Daarbij stuitte hij op een aantal ontbrekende nummers. Inmiddels is de administratie van het secretariaat verhuisd naar Dieren en heb ik nog een paar nummers weten toe te voegen. Heel opmerkelijk stuitte ik op de ontbrekende nummers 118 die 2x is uitgebracht en ik had ze beide in mijn collectie. Zowel **in juli 1993 als in juli 1996**. Verder **blijkt dat de nummers 108 en 109 nooit uitgegeven zijn**. Na het speurwerk blijven een paar edities onvindbaar. Daarom doen we een beroep op onze leden:

Wie kan ons helpen aan Koeriernummers;

9, 29, 30, 31, 33, 35, 38, 88, 116 en 128?

Met jouw hulp kunnen we het archiefwerk voltooien—en onze clubgeschiedenis volledig maken.



De KONING van de Franse straat met op zijn rug de ZILVEREN BLIKSEM

Door onze speciale correspondent JOOST VAN NOORDEN

De **29e Oldtimer & Classic Beurs in Leek** daags voor openen van de deuren, en de hal gonsde van opwinding. Standhouders poetsten hun laatste vingerafdrukken weg, motoren werden nog één keer gestart om het geluid te testen, en vrijwilligers liepen rond met bordjes, touwen en tie-wraps. Maar in de hoek van de Fransestraat—een themadéel van de beurs dat volledig gewijd was aan Franse voertuigen—ontbrak nog één bijzonder pronkstuk.

Dat pronkstuk was nog onderweg.

Mijn goede vriend Michael van Heeren, een man met eeuwige olievlekken op zijn handen en een glimlach die verried dat hij altijd aan iets bijzonders werkte, draaide zijn winterprojectje, **een zwanenhalstrailer voor zijn Peugeot 404 Pick-up met schotel**, het terrein op. Met

daar bovenop zorgvuldig vastgesjord een rally **Panhard Z1** waar **Arthur Valkieser en zijn vrouw Sabine mooie rallyavonturen in beleefd hebben**. Een zeldzame en tegelijk verrassend elegante combinatie die alleen iemand met Michaels lef en vakmanschap zou durven bouwen.

De organisatie had hem al weken geleden gebeld. “Michael, we hebben iets speciaals nodig voor de Fransestraat,” had de organisator gezegd. “Iets dat écht opvalt. Iets Frans met karakter. Heb jij iets geschikts?”

Michael had toen alleen maar gelachen. “Komt goed.”

En nu was het moment daar. Terwijl hij de combinatie voorzichtig achteruit de hal in manoeuvreerde, verzamelden nieuwsgierigen zich al. De twee auto’s leken alsof ze altijd bij elkaar hadden gehoord: het ronde, speelse front van de Panhard Z1 dat zachtjes contrasteerde met het strakke, robuuste silhouet van de Peugeot 404 Pick-up. Alsof Frankrijk zelf had besloten dat humor en elegantie best samen konden gaan.

“Magnifique!” riep een van de vrijwilligers toen het gevaarte eenmaal stond.

“Wat een combinatie,” mompelde een oudere man met een baret, duidelijk goedkeurend.



“Heb je dat serieus zelf gebouwd?” vroeg een jongen met grote ogen.

Michael knikte bescheiden. “Het was winter, ik verveelde me,” grapte hij. Maar in zijn stem klonk trots.

De organisatie hielp hem het geheel op zijn plek te zetten, midden in de Fransestraat, tussen de Citroëns, Peugeot's en Renault. . Bezoekers bleven stilstaan, foto's maken, lachen om de onverwachte combinatie, en bewonderen hoe soepel de lijnen van beide voertuigen bij elkaar kwamen.

Een oude Panhard-liefhebber zei ontroerd: “Dit is precies waarom we naar deze beurs komen. Hier leeft de inventiviteit nog.”

Hoe zit dat nou met die Zilveren Bliksem?

In het begin van deze eeuw kreeg Peter Breed een bijzondere opdracht. Arthur Valkieser, bekend om zijn voorliefde voor zeldzame Franse racers, wilde dat Peter van een elegante **aluminium Panhard Z1** iets heel anders maakte: een rallymonster dat niet alleen snel was, maar ook karakter had.

Peter ging aan het werk zoals alleen hij dat kon—met precisie, geduld en een sprankje gekte. De Z1 werd ontdaan van alle verf, kreeg een **rollbar die zelfs de strengste keurmeester stil kreeg**, een **tripmaster** die tot op de meter nauwkeurig registreerde, en vooral: een **speciaal geprepareerde motor** die klonk alsof hij altijd al had geweten dat hij voor het ruige werk was geboren.

Toen Arthur het eindresultaat voor het eerst zag, glimlachte hij breed naar Breed. “Dit is geen auto meer, Peter... dit is een wapen,” zei hij trots.

En dat wapen krijgt binnenkort weer een missie. Want als alles volgens plan verloopt, zal deze Panhard volgend jaar deelnemen aan de legendarische **rally Scheveningen–Luik–Scheveningen**. Een tocht die—voor de goede orde—**net boven Parijs** van start zal gaan, voordat hij zich een weg baant over wegen waar zowel mens als machine tot het uiterste worden geduwd.

Want sommige auto's worden gebouwd om te rijden—maar deze Panhard werd gebouwd om geschiedenis te schrijven waar de mooie filmpjes op onze website getuigen van zijn.

Terug naar de beurs: Aan het einde van de 2^e beursdag stond Michael naast zijn creatie en keek naar de stroom bezoekers die eromheen

dromde. De toegenomen aandacht voelde als een warme beloning voor de koude winteravonden in de loods waar werkoverleg (lees koffiedrinken), sleutelen, maar vooral, gereedschap zoeken aan de orde van de avond is.

Om het publiek een inkijkje te geven in de prestaties van deze bijzondere Z1-creatie, heeft onze webmaster **Ries Kruidenier** twee QR-codes ontworpen. Deze leiden direct naar de filmpjes op onze website, waarin de Z1 schittert tijdens de Carrera Mediterana 2005 en de Wintertrial 2006. Dankzij de codes kan iedereen eenvoudig zien waartoe deze wonderlijke machine in staat is.

En zo werd de **29e Oldtimer & Classic Beurs in Leek** het decor van een klein stukje magie—gemaakt uit staal, aluminium, creativiteit, en een flinke dosis lef.

Joost van Noorden

6 SEPTEMBER RENAULTOLOOG EVERTSOORD

Met Panhard heeft het niets van doen, maar toch wilde ik eens met de René Bonnet Missile een kijkje nemen bij deze jaarlijkse meeting en markt voor oude Renaults. Het is een gezellige boel, met veel onderdelen en veel interessante auto's. De Missile was natuurlijk de interessantste, die had niemand nog ooit gezien! Maar Henry en ik hebben genoten van oude Dauphientjes, Viertjes, Alpines, Winds, een puntgave Espace eerste model en zelfs een Venturi in vol ornaat (foto). Dus weer eens wat anders, maar het beviel prima!

JM



André Guilhaudin herinnert zich de Mille Miglia 1956

Tegenwoordig is van sportiviteit in de Mille Miglia nauwelijks sprake meer, nu het is geworden tot een rijkeluisritje, gelukkig af en toe opgeleukt door enkele sportieve Panhardisten. Maar in de jaren '50 ging het er ook niet allemaal even sportief aan toe, zo kunnen we opmaken uit deze anekdote uit het boekje "La Mécanique Panhard aux 1000 Miglia 1951-1957", uitgegeven door de Amicale D.B. De auto van Docteur Faidherbe is een Dyna X 87 met een eigen carrosserie; een bizar bouwsel en ook nog eens niet waterdicht.



km achter het stuur. Bij het verlaten van Modena, op 200 km van de finish heeft, in een grote bocht, een Alfa Romeo veel olie verloren. De rijders kunnen dit niet zien, terwijl de kijkende Italianen graag een gevaarlijke concurrent zien uitvallen en op geen enkele manier tot voorzichtigheid gebaren. Ze schieten onvermijdelijk van de weg af, 4 keer over de kop. 40 meter hekwerk wordt meegesleurd, het passagiersportier breekt af. Guilhaudin gebruikt één hand aan het stuur om te corrigeren en één om zijn co-equipier binnen de frêle barquette te houden en red hem zo het leven. Een zuigerpen op 100 m afstand getuigt van de enorme klap.



1956 was een jaar waarin vrijwel iedere wedstrijd verreden werd onder hevige regenbuien. André, die een team vormde met Dokter Faidherbe, herinnert zich dat hij dit de moeilijkste wedstrijd vond waaraan hij ooit deelnam. Regen kwam de auto binnen tot een hoogte dat ze in het water zaten. Ze zijn gestopt om een gat in de vloer te maken met behulp van een pikhouweel, maar dat was niet genoeg om al het water weg te krijgen. Dr. Faidherbe is ziek en kan niet sturen. Guilhaudin zit 1.400

Verslagen aan de rand van de weg, kijkend naar de vernielde auto die twee zware stalen palen heeft geraakt, zien ze hoe de Italiaanse racefanaten alle rode en Italiaanse auto's waarschuwen. Maar de andere auto's niet!

JM



We weten veel van
klassieke auto's, omdat
we er zelf ook in rijden.



 **KUIPER**
VERZEKERINGEN

Voelt als familie.



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

info@panhard.nl