

PANHARD AUTOMOBIELCLUB NEDERLAND

PANHARD

K O E R I E R

Nº 226 J^r *58, 01*03*2026



COLOFON

**Panhard Automobiëlclub
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:
Jan Bak
Kleiberglaan 3
6891 DH Rozendaal
T. 06 461120525
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 Automobiël Club NL
ADVERTENTIES: hoofdredactie
DRUK: Editoo Arnhem

VOORZITTER



Beste Panhardvrienden,
Het voorjaar lonkt nu echt. De temperaturen kruipen overtuigend in de dubbele cijfers en de enorme hoeveelheden regenwater van de afgelopen weken hebben onze wegen eindelijk schoongespoeld, de roestduivel is geëlimineerd. Dat betekent maar één ding: het Panhard-seizoen kan weer beginnen!
De Algemene Ledenvergadering ligt nog vers achter ons. Het was een goede en constructieve bijeenkomst, waar een aantal nieuwe ontwikkelingen voor het komende jaar de revue hebben gepasseerd. We namen daarbij afscheid van Pascal als secretaris. Langs deze weg wil ik hem nogmaals hartelijk danken voor zijn inzet en betrokkenheid in de afgelopen jaren. Tegelijkertijd hebben we Jan Bak mogen installeren als onze nieuwe secretaris. Jan, veel succes en plezier in je nieuwe rol! Een uitgebreider verslag van de ALV treft u in deze

Koerier aan.
Vooruitkijkend staat er weer het nodige op het programma. De voorjaarsrit komt eraan – altijd een hoogtepunt om samen onze auto's weer in beweging te brengen en elkaar onderweg te ontmoeten. Maar vóór het zover is, hebben we nog een interessante praatavond te goede. De krukascommissie zal ons dan de geheimen van dit o zo vitale onderdeel uit de doeken doen. Een mooie gelegenheid om kennis te verdiepen, ervaringen uit te wisselen en wellicht met een nóg beter begrip van onze techniek het seizoen in te gaan.
Ik hoop dat uw Panhard inmiddels weer bedrijfsklaar is, dat de accu fris is, de vloeistoffen op peil en dat er niets in de weg staat om te démarrereren. Laten we samen genieten van het nieuwe seizoen, van ronkende boxers, mooie ritten en goede gesprekken. Graag tot ziens bij de praatavond en natuurlijk bij de voorjaarsrit! Panhardclub Nederland; van de leden, voor de leden, door de leden en met de leden. Joost van Noorden

REDACTIE



Het leek even zoeken naar kopij, maar dankzij Boudewijn Geul, Joost van Noorden Eddy Mertens en Pierre Peter was er weer forse inbreng uit de club, bravo en dank voor de leuke verhalen! De Nederlandse klassiekerspers droeg eveneens bij, met stukken over de Dyna Z en de 24BT in verhouding tot Mustang en BMW (!). Zijn er leden die het leuk vinden om mee te helpen met het opmaken van de Koerier? Gelet op mijn recente ouderdomskwalen lijkt het mij slim als meer mensen kunnen inspringen, mocht dit ooit aan de orde komen. Mail of bel me op 0622313056. En nu van het voorjaar genieten met onze auto's! Koffers achterin en rijden maar! Jaap Margry



INHOUD

| | |
|-------------------------------|----|
| Eddy Mertens PL17 | 3 |
| Alle Auto's IV | 8 |
| RIPL 2026 | 9 |
| P&L X27 Boudewijn Geul | 10 |
| Dyna Z Auto Review Classic | 13 |
| Eddy's PL door Pierre | 18 |
| Mille Miglia | 20 |
| Veilingen, oproep archivaris | 19 |
| Ries' 24 in Auto Week Classic | 22 |

OMSLAG

De bijzondere Panhard & Levassor X 27 (avec soupapes) van Boudewijn Geul siert de Panhard Koerier omslag. In dit nummer leest u hel hele verhaal!



GROTE OPKOMST BIJ ALV PANHARDCLUB NIEUWEGEIN

De Algemene Ledenvergadering (ALV) van de Panhardclub Nederland op 15 februari in Nieuwegein trok maar liefst 35 leden. En dat op een prachtige zondag waarop menigeen ook had kunnen kiezen voor een heerlijke buitenactiviteit. Maar dát is nu precies de kracht van deze bijzondere club: de betrokkenheid is zo groot dat zelfs een ALV een aantrekkelijke bestemming is. Voor een beregezellige bijeenkomst stap je immers graag in de auto.

Het werd een warm weerzien van leden, met volop uitwisseling van recente sleuteltriumfen en technische verhalen. Extra aandacht was er voor twee spraakmakende posters (met dank aan Jaap) van de originele Citroën DS 24. Een kopie van op deze bijzondere posters afgebeelde DS24 is inmiddels in de maak door een enthousiaste samenwerking tussen leden van de Panhardclub en de Citroën DS Club Nederland — een prachtig voorbeeld van gedeelde passie voor Frans erfgoed. Don wist op deskundige wijze alle vragen te beantwoorden. Ondertussen zorgde Wim Boers voor de distributie van dat ene o zo belangrijke onderdeel, zodat bij de eerste zonnestrallen niets een vlotte démarrage in de weg zal staan.

Bijzonder was de komst van Erik van Heemskerk, als enige per Panhard aanwezig met zijn nog niet geheel fluisterstille Panhard HBR5. Op de terugweg trotseerde hij zelfs sneeuw — een bewijs dat hij zich door niets laat weerhouden. Verder werden nog twee fraaie klassiekers gespot: de Citroën DS Break van Dago en de Citroën CX van Peter Breed.

Zowel Go Giezen als Peter Drijver hadden de oproep voor ontbrekende edities van *De Koerier* ter harte genomen en brachten ieder een exemplaar mee, waarmee weer enkele hiaten in het archief worden gedicht.

Aftredend secretaris Pascal deed verslag over het ledenbestand. Ondanks enkele opzeggingen mochten we een gelijk aantal nieuwe aanmeldingen verwelkomen. Daarmee blijft het ledental stabiel op 166 leden — een mooi en gezond aantal dat de continuïteit van de vereniging onderstreept. Onze nieuwe Belgische lid Eddy Mertens, die meteen als eerste activiteit de ALV bezocht, werd een warm welkom geheten.

Onze penningmeester Siewert loodste ons vervolgens door de cijfers, ondersteund door een RIPL-supplement. De rekening over 2025 werd door de vergadering goedgekeurd, nadat Cees Visser namens de kascommissie verslag had gedaan. De commissie stelde vast dat de club er financieel gezond voor staat en dat de boekhouding helder en transparant wordt gevoerd — een compliment voor de penningmeester. Belangrijk om te weten: Decharge werd door de vergadering aan het bestuur verleend. Daarna volgde vlot een goedkeuring op de begroting 2026.

Het vaststellen van de contributie vergde iets meer bespreking. Uiteindelijk stemden de leden in met een contributie van € 62,50, ingaande in 2027. Vrijwel iedereen was het eens met deze verhoging en er klonken bedragen in de zaal die daarboven gingen. Afgesproken werd het nu op € 62,50 te houden en dit punt, voor mogelijk weer een verhoging in 2028, tijdens de volgende ALV opnieuw op de agenda te plaatsen.



Wim Boers deed vervolgens verslag van zijn onderdeleninkoop en -verkoop. Aansluitend nam Cees Visser opnieuw het woord naar aanleiding van de jaarlijkse onderdeleninventarisatie, die hij samen met Dago rond de kerstdagen had uitgevoerd bij Wim in het bij ons o zo bekende magazijn. Ook deze controle had Wim weer vlekkeloos doorstaan — een geruststellende gedachte voor alle leden die afhankelijk zijn van een goede onderdelenvoorziening.

De kascommissie kent een roulerend systeem. Dago die dat nu twee keer heeft gedaan treedt af en Kees Kersten neemt het estafettestokje soepeltjes van hem over. Cees en Kees in charge, hoe mooi kan het zijn.

Wim die het magazijnwerk al ruim 40 jaar voor ons verricht, en de continuïteit van de onderdelenvoorziening in ons aller belang wil waarborgen, heeft te kennen gegeven dat het tijd wordt voor een nieuwe magazijnier. Het bestuur onderzoekt de mogelijkheden waarbij verheugd opgemerkt kan worden, dat Pierre Peters zich hiervoor gekandideerd heeft. Pierre kwam meteen met het idee voor een webshop en kijkt nu samen met André Ros hoe die webshop eruit zou moeten zien.

Ries bracht verslag uit over de website en deed daarbij een dringende oproep aan de leden. Na vele jaren trouwe inzet vindt hij — inmiddels 81 jaar jong — het tijd om het stokje over te dragen. Technisch kunnen we altijd terugvallen op Kees Veugen, maar voor het bijhouden van de content, het plaatsen en verwijderen van advertenties en het actueel houden van de agenda zoeken we een nieuwe webmaster.

Daarom hierbij nogmaals de oproep: **meld** u alstublieft bij Ries. **De club heeft u echt nodig.**

Wat betreft de kalender 2027 zijn er ideeën gevormd om deze in de vorm van een fotowedstrijd uit te werken. Het thema zal in ieder geval **'Panhard en kunst'** zijn. De inzendingen zullen worden beoordeeld door een onafhankelijke jury. Nadere informatie hierover volgt op een later moment.

Tijdens het doornemen van de activiteitenagenda meldde Peter Drijver dat er plannen zijn voor een weekendactiviteit in de omgeving van Aken, samen met



de Duitse en Belgische Panhard-vrienden. Deze bijeenkomst vindt plaats van 9 tot en met 11 oktober.

Pierre Peters ontvouwde zijn plan om in het najaar opnieuw een technische cursus te organiseren. Het bedrijf waar Pierre werkzaam is en waar wij vorig jaar al een kijkje achter de schermen mochten nemen, leent zich hier bij uitstek voor.

Hoewel niet officieel hoorbaar voor de notulist, maar wel in de marge van de vergadering genoemd, zal onder de leden de belangstelling worden gepeild voor een elektrotechnische cursus. Bij voldoende animo zal deze plaatsvinden onder de bezielende leiding van Ries Kruidenier.



Het RIPL staat gepland van 22 tot en met 25 mei. Deze Panhardistenhoogmis zal plaatsvinden in de buurt van Mulhouse.

Het bestuur trad statutair af en was, met uitzondering van Pascal, herkiesbaar. Negen jaar lang heeft Pascal zich als nimmer aflatende secretaris ingezet voor onze club. Dit werd door de leden met een luid applaus benadrukt. En Pascal zou Pascal niet zijn als hij niet tijdig voor opvolging had gezorgd: wij zijn dan ook zeer verheugd dat Jan Bak bereid is gevonden deze taak op zich te nemen.

Met een positieve blik vooruit en volop plannen voor het komende seizoen kan worden teruggekeken op een geslaagde en inspirerende ALV — een bijeenkomst die opnieuw onderstreepte wat de Panhardclub zo bijzonder maakt: kameraadschap, kennisdeling en bovenal een gedeelde liefde voor karaktervolle automobielen.

Joost van Noorden



EDDY OP ZOEK NAAR EEN PL17

Beste Panhardisten, ik stel mij even voor:

Eddy Mertens, (Vlaamse) Belg ☺, geboren te VILVOORDE op 3 mei 1963. Dus momenteel 62 jaar jong, reeds gepensioneerd sinds 2019 op 56 jarige leeftijd. Getrouwd met Patricia en één dochter Sarah.

In 1968, rond mijn 5^{de} levensjaar was ik op vakantie met mijn ouders aan de Belgische kust. Een oom, waar ik de naam niet eens meer van weet droeg mij op zijn arm. We waren op een zonovergoten dag een wandeling aan het doen met de familie op de dijk aan de kust. Plots hoor ik achter mij een heel raar geluid? Pan, pan, pan..... Ik kijk om, zie en hoor een heel eigenaardige auto. Deze had ik nog NOOIT gezien! Maar wat mij als kind altijd is bijgebleven, is dat deze auto helemaal vooraan en een beetje achteraan afgerond was. Die ogen vooraan, het was alsof dit automobieltje leefde, althans in mijn fantasie. Ook het geluid van de motor kon ik niet thuisbrengen. In die tijd was ik gewoon om een VW

Kevertje, Mercedes-Benz te horen draaien. Jaren gaan voorbij, studeren, werken, trouwen, huisje bouwen, kind krijgen.....



Een 4 à 5 tal jaar geleden, rond 2020-2021 vraag ik aan mijn oom, die 40 jaar chef mekanieker is geweest bij Opel, wat de naam van dat dat autootje zou kunnen zijn. Nadat er een pak merken de revue zijn gepasseerd komen we uiteindelijk op PANHARD! Ja dat is hem, roep ik enthousiast. Toen is alles in een stroomversnelling gekomen. Uren en dagen op internet om veel te weten te komen over de modellen, geschiedenis over dit teloorgegane merk. Uiteindelijk heb ik mij alleen nog gefocust op een PL17. Maar wat bleek, daar zijn ook verschillende modellen in. Pinkers op zij, onder de koplamp en naast de koplamp. De auto



in de vitrine is er eentje met pinkers naast de koplamp.

Na verloop van tijd kom ik door een toeval via internet bij oldtimersclubs van PANHARD terecht. Ben lid sinds eind augustus 2025 van de PANHARD Automobiellclub NEDERLAND. Zaterdag 11 oktober 2025 was er een bijeenkomst voor de Nederlandse, Belgische en Duitse Panhardclubs. **Daar ben ik gretig op ingegaan.** Heb vele mensen ontmoet zoals de voorzitter, Pierre Peters en Peter Drijver. Mijn interesse was gewekt maar kreeg al wat tegenkantingen van mijn buurt, mijn oom en natuurlijk van mijn vrouw.

Ondertussen ben ik zo begeistert door het merk Panhard. Ik moet en zal een Panhard PL17 kopen! Als ik tegen volgend jaar 2026 ééntje kan bemachtigen zal ik al heel blij zijn. Ik schuim dan ook elke dag de verkoopsites af. Ontdek heel vlug Leboncoin.fr en Leparking.fr, Lesanciennes; 2dehands, autoscout24, vintage enz..

In Februari 2025 hebben wij een klein vakantiehuisje gekocht aan de kust in Westende. We verkennen de buurt een paar keer en wat staat er ergens achter een garagevitriene? JUUST! Een PANHARD! Dit is niet het model dat ik wil aankopen maar deze kleuren combinatie kan mij wel bekoren.

Het is niet evident om Panhards PL17 te vinden op internet, die te koop zijn in Nederland en België. Uiteindelijk vind ik 3 PL17 in België en 1 in Nederland Eindhoven. Ik bezoek 2 PL17 in België en doe uiteraard een rijtest. De eerste keer was wel wat stroef rijden en voelde raar aan. Er was ook bijna geen rem! Dus ik reed niet op mijn gemak. Moest de versnellingen nog leren en de dosering van de gas was ook nog niet optimaal. Nu weet ik al wat meer en kan ook aanvoelen hoe de motor eventueel zou moeten lopen. In mijn omgeving raden de meeste vrienden het af om een Panhard te kopen. "Koop toch een VW Kever", zeggen de meesten. "Dan kun je naar een VW garage rijden indien nodig". "Wie kent vandaag de mechaniek nog van toen?" Weet dat ik niets van mechaniek en elektriciteit ken. Mijn verstand zegt: "Koop een Kever" maar mijn hart zegt: "Koop een Panhard!"

Ondertussen zit ik lange uren achter de PC, maak een Excel tabel met alle soorten gegevens, zoals jaartal, model, kleur, type motor, km stand, prijs en natuurlijk de afstand van bij mij thuis. Valt nogal tegen, de Panhard die ik wil zijn ofwel te duur 10.000€ à 12.000€ ofwel veel te ver van huis.



Ik heb ook de indruk dat de verkopers bijna niet of helemaal niet willen reageren op mijn vragen. Willen die chauvinistische Fransen dan geen Panhard verkopen aan Le Petit Belge? 😊 Ondertussen ben ik moe gekeken op die Excel tabel, zoals een konijn in de lichtbak. Ik moet nu beslissen wat ik ga doen of ik stop dit project in de koelkast! Ondertussen heb ik mijn vrouw al wat kunnen bijpraten. 😊 Maar ik volhard en krijg eindelijk een afspraak van iemand in Lens, Frankrijk, niet ver van ons huisje in Westende. Bij de "jonge" particuliere verkoper aangekomen, keur ik de Oranje Panhard. Hij is helemaal terug gespoten en daarom zijn er ook nog veel wisselstukken die nog in elkaar gezet moet worden. Het model is van 1959 en blijkt dat dit een Tigre Model is? Achteraf gezien zonder Tigre motor, maar dat vind ik niet erg. Ik pingel wat af van de prijs, omdat er nog een pak stukken moeten in elkaar gestoken worden. Vind ook nog eens een zeldzame radio in het dashboard. Na aandringen, mag ik er uiteindelijk een testrit mee doen, de motor draait goed in "ralenti", maar bij het rijden, ontploft de motor regelmatig. Ik vind roest onder balken en het kapje om de krik in te steken ontbreekt. Er zijn wisselstukken die ik er zo bij krijg.



Ondertussen heb ik heel veel contact met Pierre Peters. Heel veel vragen voor hem, maar met een engelen- of is het "Panhard geduld" antwoord Pierre tot "kot in de nacht". Vlaams 😊 Pierre geeft mij constant raad. Ondertussen leer ik heel veel bij. Met Hans van onze facebookgroep heb ik ook verschillende dagen contact. Een dag later blijkt de Panhard verkocht te zijn?? Pierre en ikzelf ondertussen kwaad. Stuur de verkoper een vlammebericht dat hij zo geen zaken doet en dat hij hoogst onbetrouwbaar is. 2 dagen later hebben we toch een Messenger gesprek van minstens 1 uur. De zogezegde koper heeft geen voorschot gestuurd en heeft de auto zelfs niet gezien? Deze woont op 1.100 m van Lens. We komen uiteindelijk toch overeen dat ik hem koop en zal 700€ storten als voorschot. Als teken van goodwill? zal hij naar de autocontrole gaan en de papieren in orde zetten? "Om de juiste papieren te krijgen voor zo een oude wagen zal dat toch enkele weken duren", zegt hij. 1 week later stort hij de 700€ terug. "Hij vertrouwd mij" sic, ik mag het volledige bedrag betalen bij het ophalen van de Panhard?

Ondertussen is er al 1 maand verstreken en geen teken van leven meer. Tot daar het avontuur met de oranje Tigre Panhard.



Ondertussen heb ik een Pt17 L4 gevonden van 1962. Op 1200 km afstand van mijn woning.

Vraag inlichtingen en de verkoper belt mij zelfs op? Na meerdere keren overleg met Pierre ga ik ervoor. Je kan nooit oordelen zonder de auto te zien en mee te rijden. Het is nu of nooit. Binnen de week ben ik op vakantie voor 18 dagen. Ik boek een vliegtuig naar Nice, huur een auto en overnacht in een klein charmant hotelletje. De dag later heb ik "rendez vous" met de verkoper.



Keur de auto, mag er zelfs een 5tal km mee rijden. Geen roest, motor draait goed, lichten werken. Ik vraag waarom hij hem zo goedkoop verkoopt? "Hij moet hier weg". Ik begrijp niet dat de Fransen deze auto niet onmiddellijk kopen. Er



heeft zelfs iemand van een Franse Panhard club komen kijken en stelde dezelfde vraag, zegt hij?? Maar

omdat zij het niet vertrouwden, kochten ze hem niet?! Ik waag de kans en na 1u ½ is de koop beslecht. Het is geen oranje Tigre model met een wit dashboard.

Het is eentje met groene originele kleur, Tilleul, (lindeboom) zonder noemenswaardige roest, met zwart dashboard. Heeft ook zijn charmes. Ik begin al verliefd te worden. ☺1 probleem, de eigenaar wil dat de auto zo vlug mogelijk weg is. Ik kan de auto niet onmiddellijk komen halen omdat ik binnen enkele dagen op verlof ga. Dan maar ter plaatse 2 à 3 offertes maken om de Panhard te vervoeren naar België. De



prijzen vallen mij nogal tegen. Als ik hem niet meeneem zou hij de Panhard voor verkoop in een vitrine zetten bij een bevriende garagist. Ik bel uiteindelijk naar een vriend. Op 10 minuten is het geklaard, mijn vriend wil de Panhard in zijn

ééntje afhalen. Had er eigenlijk graag bij geweest. Ik betaal een voorschot, met de nodige papieren. Ik moet haast maken omdat ik op tijd terug in Nice moet zijn om mijn huurautootje binnen te leveren en mijn vliegtuig op tijd te kunnen nemen.



1 week later gaat mijn vriend Pascal de Panhard ophalen. Op zondag vertrekt hij, overnacht nabij Lyon en komt maandagavond aan, bij de verkoper in La-Croix-Valmer. Na een goede nachtrust vertrekt Paul dinsdagmorgen. Onderweg de camionette tanken, plaspauze en natuurlijk een koffietje. Aangekomen in Metz-Nancy besluit Pascal toch door te rijden. Nog een 330-tal km te rijden en in de nacht komt hij thuis aan. Ondertussen heeft hij 2.500 km gereden. Woensdagmorgen brengt Pascal mijn bakske thuis en zet hem voorlopig, in mijn garage.

Ondertussen begint voor mij nu pas het avontuur. Invoeren in België, naar de autocontrole gaan, nieuw banden bestellen, auto in orde stellen, etc.... Binnenkort mag ik mij een PANHARDIST noemen. Hopelijk zien we mekaar vlug terug op een evenement van de Panhard Automobiëclub Nederland.

Eddy Mertens



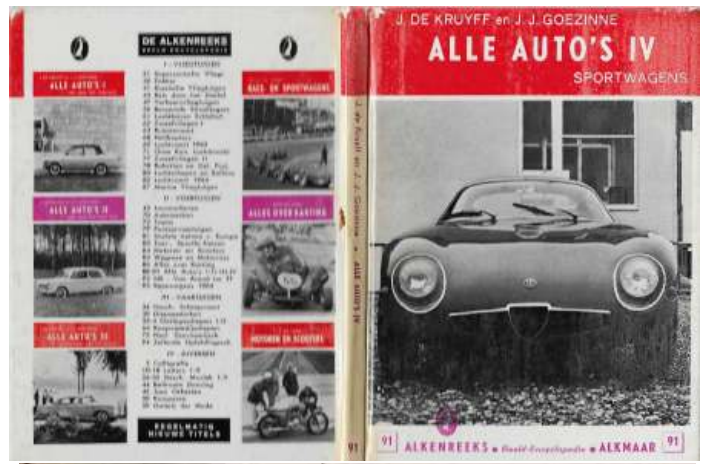
Dank Eddy, voor dit leuke verhaal, waarin velen van ons het nodige zullen hebben herkend! Houd je ons op de hoogte van je verdere Panhard-avonturen? Verderop ook een nabeschuiving door Pierre Peters!
JM



ALLE AUTO'S IV:

SPORTWAGENS

De ouderen onder de leden van onze club, en dat zijn er velen, zullen zich nog de Alkenreeks herinneren van begin jaren '60, een "beeldencyclopedie" met dunne kleine boekjes (11x15 cm) over bepaalde thema's als auto's, vaartuigen en vliegtuigen. We hebben al eerder pagina's uit de Alkenreeks in de Koerier gehad. "Alle Auto's IV", editie 1964 behandelde sportwagens, en was samengesteld door J. de Kruyff en J.J. Goezinne. In de inleiding wordt gesteld, dat men vele sportief uitziende wagens, die wellicht wat minder snel zijn, maar die we vaker op de weg tegenkomen dan sommige marginale merken, een plaats in dit boekje wilden geven. Niettemin bevat het boekje onder meer zeer bijzondere Abarth's, ATS, De Tomaso 1500 Vallelunga, de René Bonnet Le Mans (nee, niet de Djet) en de Panhard 24. Ik denk niet dat we die in de sixties veel op de weg hebben gezien, maar leuk is het wel!



RENÉ BONNET

65 pk 1108 cc 165 km/u 1 op 12 **Le Mans** Prijs niet bekend



De firma René Bonnet werkte vroeger samen met Deutsch (oude merk DB), maar draait nu zelfstandig en specialiseert zich op de bouw van sportwagens van kunststof met gebruikmaking van Renault-motoren.

MOTOR

4 cilinder in lijn, watergekoeld, voorin geplaatst, aandrijving op de voorwielen. Boring x slag 70 x 72 mm. Cilinderinhoud 1108 cc. Compressieverhouding 9,5 : 1. Vermogen 65 pk bij 5800 t.p.m. Koppel 7,8 mkg bij 3200 t.p.m. Elektrische installatie 12 Volt. Tankinhoud 50 liter. Vereiste brandstof superbenzine.

TRANSMISSIE

4 versnellingen vooruit, alle synchromesh. Versnellingshefboom centraal in de vloer.

CHASSIS EN CARROSSERIE

Chassis met apart koetswerk van kunststof, 2 portieren, 2+2 zitplaatsen. Vering: vóór en achter onafhankelijk met schroefveren, Schijfremmen vóór,

trommelremmen achter.

Lengte 426 cm, breedte 163 cm, hoogte 128 cm. Gewicht 790 kg. Draaicirkel 9,3 meter. Bandenmaat 155 x 380.

PRESTATIES EN VERBRUIK

Topsnelheid 165 km/u. Toelaatbare kruissnelheid 140 km/u. Gemiddeld verbruik 8 ltr per 100 km.

VERZEKERINGEN

Niet bekend.

WEGENBELASTING

f 64 per jaar.

TYPES EN PRIJZEN

René Bonnet Le Mans - prijs niet bekend.

FABRIKANT

Automobiles René Bonnet & Cie. 160, Avenue Général-de-Gaulle, Champigny sur Marne (Seine), France.

51

PANHARD 24 Coupé

60 pk* 848 cc 150 km/u 1 op 13 f 10.950.-



Met de betrekkelijk kleine, doch sterke 60 pk boxer-motor is deze fraai gelijnde sportcoupé, gebaseerd op de Panhard Tigre, een opvallende, sportieve verschijning op de weg geworden.

MOTOR

2 cilinder boxermotor, luchtgekoeld, voorin geplaatst, aandrijving op de voorwielen. Boring x slag 85 x 75 mm. Cilinderinhoud 848 cc. Compressieverhouding 7,9 : 1. Vermogen 60 pk* bij 6200 t.p.m. Koppel 7,5 mkg bij 3500 t.p.m. Elektrische installatie 12 Volt. Tankinhoud 42 liter. Vereiste brandstof superbenzine.

TRANSMISSIE

4 versnellingen, alle synchromesh. Versnellingshefboom aan de stuurkolom.

CHASSIS EN CARROSSERIE

Zelfdragende carrosserie, 2 portieren, 2 zitplaatsen. Vering: vóór onafhankelijk met bladveren, achter starre as met torsiestaven. Trommelremmen rondom. Lengte 426 cm, breedte 162 cm,

hoogte 122 cm. Gewicht 750 kg. Draaicirkel 10 meter. Bandenmaat 145 x 380.

PRESTATIES EN VERBRUIK

Topsnelheid 150 km/u. Toelaatbare kruissnelheid 125 km/u. Gemiddeld verbruik 7,7 ltr per 100 km.

VERZEKERINGEN

All risk f 670.-, W.A. f 205.- p.j.

WEGENBELASTING

f 64.- per jaar.

TYPES EN PRIJZEN

24 Coupé 2x2 f 10.950.-.

FABRIKANT

S.A. des Anciens Ets. Panhard & Levasson 19, avenue d'Iny, Paris 13^e, France.

IMPORTEUR

Automobiles Citroën N.V., Stadionplein, Amsterdam.

46

DE TOMASO 1500 Vallelunga



De Tomaso is een kleine fabriekje tevens ook sport- en motorrijdersvereniging. De productie is nu op de Vallelunga-waagen is erg van invloed, die de laatste jaren een bijzonder hoge productie heeft.

MOTOR
4 cilinder in lijn, watergekoeld, voorin geplaatst, aandrijving op de voorwielen. Boring x slag 85 x 75 mm. Cilinderinhoud 1500 cc. Compressieverhouding 10,5 : 1. Vermogen 110 pk bij 6000 t.p.m. Koppel 10,5 mkg bij 3500 t.p.m. Elektrische installatie 12 Volt. Tankinhoud 50 liter. Vereiste brandstof superbenzine.

TRANSMISSIE
4 versnellingen vooruit, alle synchromesh. Versnellingshefboom centraal in de vloer.

CHASSIS EN CARROSSERIE
Chassis met apart koetswerk van kunststof, 2 portieren, 2+2 zitplaatsen. Vering: vóór en achter onafhankelijk met schroefveren, Schijfremmen vóór, trommelremmen achter.

PRESTATIES EN VERBRUIK
Topsnelheid 220 km/u. Toelaatbare kruissnelheid 180 km/u. Gemiddeld verbruik 11,5 ltr per 100 km.

VERZEKERINGEN
Niet bekend.

WEGENBELASTING
f 64 per jaar.

TYPES EN PRIJZEN
1500 Vallelunga - prijs niet bekend.

FABRIKANT
Automobiles De Tomaso & Cie. 160, Avenue Général-de-Gaulle, Champigny sur Marne (Seine), France.

ABARTH Simca 1300

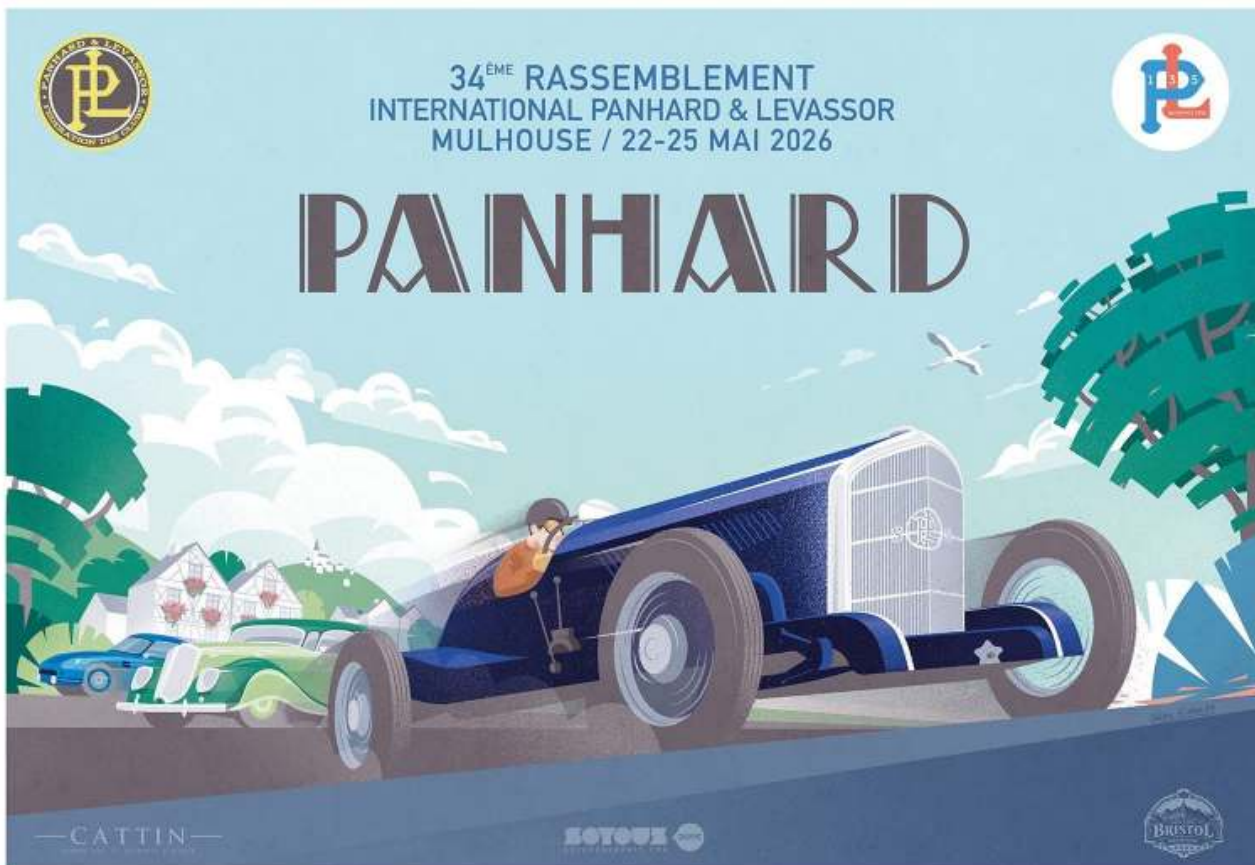


En ingeproeve sportwagen in de vorm die van het woord, uitdrukking op basis van de Simca 1300, althans wat betreft chassis, besturing en versnellingshefboom.

MOTOR
4 cilinder in lijn, watergekoeld, voorin geplaatst, aandrijving op de voorwielen. Boring x slag 85 x 75 mm. Cilinderinhoud 1300 cc. Compressieverhouding 9,5 : 1. Vermogen 80 pk bij 6000 t.p.m. Koppel 7,5 mkg bij 3500 t.p.m. Elektrische installatie 12 Volt. Tankinhoud 42 liter. Vereiste brandstof superbenzine.

TRANSMISSIE
4 versnellingen vooruit, alle synchromesh. Versnellingshefboom aan de stuurkolom.

CHASSIS EN CARROSSERIE
Zelfdragende carrosserie, 2 portieren, 2 zitplaatsen. Vering: vóór onafhankelijk met bladveren, achter starre as met torsiestaven. Trommelremmen rondom. Lengte 426 cm, breedte 162 cm,



RIPL 2026 IN MULHOUSE!!

Noteert u in de agenda! Ditmaal georganiseerd door de Franse DCPL (Doyenne Club Panhard et Levassor) die dan ook zijn ALV houdt.

De DCPL heeft Mulhouse gekozen als ontmoetingsplaats omdat deze Elzasser stad in het hart van het Panhard-gebied ligt en een prachtig automuseum herbergt, voorheen de Schlumpf-collectie.

We kijken ernaar uit u van 22 tot en met 25 mei 2026 in Mulhouse te verwelkomen, in een prachtige regio, waar u de kans krijgt vele andere liefhebbers te ontmoeten die arriveren in auto's die u niet vaak ziet. Na een welkomstborrel op vrijdagmiddag 22 mei, zullen we de accommodaties toewijzen. Rond 19.00 uur brengt een aperitief de deelnemers samen, gevolgd door een maaltijd. 's Avonds is er mogelijk entertainment; uw suggesties voor avondprogramma zijn welkom! Neem contact met ons op!

Zaterdag 23 mei is een dag om de Elzas te verkennen, met voor ieder wat wils uit de vele suggesties die we zullen doen. We hopen dat de natuurlijke verdeling van de teams ervoor zorgt dat we de Elzasser wegen rond Mulhouse kunnen vullen met Panhards. De ochtend en

lunch zijn vrij, zodat iedereen zijn eigen programma kan samenstellen op basis van voorkeuren. Een groepsbijeenkomst in de late namiddag, rond 16:00-16:30 uur, in een wijnkelder biedt de gelegenheid om ieders ontdekkingen te delen tijdens een begeleide proeverij van lokale druivensorten. Het diner en de avond verlopen zoals gebruikelijk.

Op zondagochtend 24 mei worden DCPL-leden uitgenodigd om deel te nemen aan de DCPL ALV, terwijl de andere deelnemers Mulhouse, de straten en de musea verkennen. Na de gezamenlijke lunch vertrekken we naar het beroemde Automuseum, waar we de middag doorbrengen. De auto's worden verzameld op het Autodrome, waar een ruilbeurs kan worden gehouden. Toegang tot het museum wordt geboden, met de mogelijkheid om terug te keren naar de auto's en de ruilbeurs. Daarna genieten we van een aperitief naast de Bugatti Royale en andere prestigieuze auto's, alvorens te dineren in de Monaco Lounge.

Op maandagochtend 25 mei gaan we uiteen, behalve degenen die besluiten hun verblijf te verlengen om de Elzas, die een gevestigde toeristische reputatie heeft, verder te verkennen.

Meegaan? Vraag Peter Breed je toe te voegen aan de RIPL 2026 Whatsappgroep!

EEN PRACHTIGE X47 ZONDER SCHUIVEN

Een geweldig verhaal over volhouden, ellendige Panhardblokken, de voordelen van Renault- en Citroëntechniek, en over het prachtige eindresultaat! Dank Boudewijn Geul, voor dit indrukwekkende relaas. Een X47 SSS dus. Sans Sans Soupapes. Of gewoon X47 S. Soupapes!

Van het bestuur van onze Panhard club ontving ik een mail waar in ik gevraagd werd om een verslag te schrijven over het restauratieproject van mijn Panhard Levassor X 47 uit 1927.

Hoewel ik niet zo'n schrijver ben heb ik toegezegd om de restauratie van deze bijzondere auto met jullie te delen. De X47 is overigens niet de eerste Panhard waarmee ik ervaring heb opgedaan ,want dat was nl een gebruikte defecte PL-17 in 1966.



Mijn eerste Panhard was dus een gebruikte PL17 met motorschade die mijn vader voor mij had gekocht van een medewerker van hem.

In die tijd begon ik, na de middelbare school, met mijn studie aan de IVA-Driebergen en had ik dagelijks vervoer nodig om

daar te komen en openbaar vervoer was ook in die tijd al erg duur. Er is heel veel afgesleuteld door mij aan die Panhard want het viel niet mee om de Panhard dagelijks op de weg te houden. Want om het financieel mogelijk te maken had ik tijdens mijn studie en later tijdens mijn diensttijd bijna altijd betalende studiegenoten of medesoldaten als meerrijders en dat gaf ook verplichtingen.

Na mijn diensttijd, en na 4 jaar gebruik van de PL 17, was ik de motor zo zat dat ik het plan had bedacht om er een andere motor in te bouwen en mijn keus was gevallen op een 4 cilinder Renault Dauphine Gordini motor van ook ongeveer 850 cc.

Ik zal jullie niet vermoeien met alle problemen die ik voor deze ombouw moest oplossen maar uiteindelijk heb ik er daarna misschien nog 1 jaar mee gereden, ik heb er helaas maar een paar foto,s van en één wil ik er toch laten zien omdat het ook laat zien dat Indien nodig alles gewoon praktisch werd opgelost om alles *passed* onder de motorkap te krijgen!



De Panhard heb ik toen verkocht en voor die 500,- gulden die ik er voor kreeg, heb ik destijds een oude Citroen Ami gekocht.

Mijn 2de contact met het merk Panhard ontstond toen ik na mijn pensionering op zoek ging naar een restauratie hobby project en deze X47 op Markplaats tegen kwam.

De speciale techniek zoals de schuiven motor en de Weyman body leken me een mooie uitdaging om er een paar jaar als hobby mee bezig te zijn. Ik had hier voor al een MGA body-off totaal gerestaureerd en dacht dus inmiddels voldoende ervaring te hebben opgedaan om aan dit interessante project te beginnen. Helaas bleek X47 toch behoorlijk complexer te zijn met zijn Essen houten body dat met een soort vliegtuig doek was gespannen. Het houtwerk van cabine was dermate slecht dat het totaal moest worden vernieuwd en dus ben ik begonnen om de afmetingen van het houten frame op tekening vast te leggen. Vervolgens heb ik de cabine gedemonteerd van het stalen chassis en deze op een inmiddels van vlak ijzer gemaakt hulpframe gemonteerd dit om alles enigszins bij elkaar te houden.

Dat laatste heb ik gedaan om er zeker van te zijn dat de onderlinge samenhang in takt zou blijven en om elk onderdeel later indien nodig nog eens na te kunnen nameten.

Toen de cabine en vervolgens de aandrijflijn was gedemonteerd kon het chassis onder handen worden genomen. Alle mechanische onderdelen zoals de remstangen , de stuurinrichting en de achteras waren in





redelijk goede staat. Waar mogelijk zijn oude open lagers vervangen door nieuwe stofdichte exemplaren, uiteraard is het speciale 4 wiel remsysteem schoon gemaakt en van nieuwe voeringen voorzien.

De schuiven motor uit de X47 is een verhaal apart. Deze leek in redelijke staat maar bleek na demontage toch behoorlijk aangetast door roest corrosie (putjes in de cilinder wanden). De gemeten lagerspelingen waren acceptabel en ik had na wat rondbellen maar besloten om alles goed schoon te maken en deze met nieuwe zuigerveren, nieuw aangebrachte distributiekettingspanner en nieuwe pakkingen, om het geheel weer samen te bouwen.

De radiator bleek helaas lek en deze heb ik dicht kunnen solderen en het is afwachten hoelang dit houdt. Nadat het houten frame op het chassis was samengebouwd kon het bekleden met jute, isolatie materiaal en kunstleer beginnen en dit was nog een heel proces met een hoop leermomenten en ik heb diverse malen hele stukken weer overnieuw gedaan voor ik tevreden was over het resultaat.

Tussendoor zijn ook de slechte stukken plaatwerk uit de spatborden verwijderd en zijn deze strak gemaakt en gespoten. De benzinetank was helaas niet meer te gebruiken, gelukkig kon ik er een in Duitsland bij Eberhard Moldenhauer kopen die wel wat moest worden aangepast om de tank inhoudsmeter weer te kunnen gebruiken. Nadat de auto weer was samen gebouwd en de bedrading was vernieuwd was kon de auto voor het eerst weer worden gestart, helaas was het resultaat bedroevend. De motor had een hele lage compressie wilde nauwelijks



lopen en rookte als een gek. Na diverse mislukte pogingen om de motor toch nog te verbeteren heb ik besloten om de motor weer de demonteren.

Vervolgens heb ik de buitenbussen op nieuw van een "Babbit lagermateriaal" voorzien en uitgedraaid en heeft een specialist de

binnenbussen via elektrolyse voorzien van een nikkel coating en deze gehoord. Dit hele revisie proces dat maanden heeft geduurd bracht echter helaas nauwelijks verbetering, uiteindelijk liep de motor wel op een hoog toerental maar hij rookte zo verschrikkelijk, dat daar niet mee te rijden valt in deze tijd.

Net als destijds met de PL17 motor van ruim 50 jaar geleden, was ik de motor techniek zo zat dat ik besloten heb om een andere motor in te bouwen.

Ik heb nog overwogen om er een elektromotor in te bouwen maar uiteindelijk heb ik toch besloten, ook vanwege de hoge accukosten, om er maar een andere Franse motor in

te bouwen nl een 4 cylinder Traction Avant-motor uit 1937. De motor kwam echter



niet uit een Traction Avant die immers voorwiel aandrijving heeft, maar uit een Chenard Walcker uit 1938. De motor was bij de Chenard-Walcker traditioneel ingebouwd dus: motor-versnellingsbak-achterwiel aandrijving en dat past dan weer bij de Panhard X47 waar ik een alternatieve motor voor zocht.

Toen de keuze eenmaal was gemaakt moest er eerst een inventarisatie van de aanpassingen worden gemaakt en dat waren er nog al wat. Er moest een verloop-koppelingshuis, een aangepaste prise-as, een nieuw druklager, een nieuwe brandstofvoersysteem met brandstof pomp, aanpassing van koppelingspedaal en gaspedaal, aanleg van een choke en een Bobine-ontsteking ipv een magneetonsteking worden bedacht en gemaakt.





Een ander probleem was nog dat de motor door een andere koelwater systeem, met waterpomp, een paar cm langer was en dus niet paste tussen het schutbord en de radiator.

Dus moest ik besluiten om de radiator ca 2,5 cm naar voren te verplaatsen en dit had tot gevolg dat het plaatwerk van de motorkap ook met 2,5 verlengd moest worden, en dat betekende helaas weer plaat- en spuitwerk.

Het laatste dingetje dat nog aangepast moest worden was het elektrische systeem dat van 6 volt (Citroën) naar het bestaande 12 volt systeem van de Panhard moest worden omgebouwd en dit betekent dat er een ander dynamo voor gezocht moest worden, dit is uiteindelijk een 12 volt dynamo en regelaar van een Peugeot 404 geworden.

De bestaande 6 volt startmotor blijf ik gebruiken, die doet het ook wel op 12 volt mits je maar niet te lang start want dan wordt de startmotor te heet.

Uiteindelijk was dan het moment daar dat er een eerste start poging kon worden gedaan. Het resultaat was weer



dramatisch, meer als een paar ploffen en klappen gaf de motor niet maar de motor was in ieder geval nu los.

Helaas pakte dus mijn gok om het gewoon maar te proberen met deze oude motor verkeerd uit want na wat compressie metingen bleek de motor totaal versleten met compressie waardes variërend van 1 t/m 4.5 bar.

Vervolgens heb ik het besluit moeten nemen om de motor maar weer uit te bouwen en te reviseren .

Ik heb er nieuwe zuigers en busen ik gezet en een setje nieuwe drijfstangen met normale lagerschaaltjes. De motor weer ingebouwd en afgesteld; deze startte direct en loopt zo te horen prima.

Het liefst zou je dan direct de weg op willen, maar dat gaat helaas niet want de auto moet toch eerst bij de RDW gekeurd worden.

Bij de eerste keuring (VIN keuring) heb ik wel een chassis nummer gekregen maar nog geen kenteken omdat ik een herkeuring moest aanvragen omdat de remkracht per wiel te grote verschillen liet zien. Bij de tweede keuring is dit gelukkig opgelost en heb ik een kenteken gekregen.

Inmiddels is het bijna Kerst en zal er van serieus testen en rijden niet veel meer terecht komen .Hoewel de auto er mooi uitziet en ik best tevreden ben over het resultaat is het jammer dat de revisie van de originele motor niet is gelukt en moet ik erkennen dat dat te complex voor me was maar wie weet, de motor is nog steeds beschikbaar, iets voor een andere hobby techneut.

Mijn wens is het om na dit project nog eens een Panhard 24 op te knappen maar dan een waar je vervolgens ook gewoon mee kan toeren.

Boudewijn Geul



Tussen gek en geniaal

Balancerend op de dunne lijn tussen gekte en genialiteit, stuit de excentrieke geest niet zelden op onbegrip. Waar andere innoverende autofabrikanten een streep trokken, ging Panhard het liefst nog een paar stappen verder. Waanzin? Achteraf bekeken was de Dyna Z eigenlijk helemaal zo gek nog niet ...

TEKST EN FOTO'S: IGOR STUIFZAND

Rond Kerst lag de uitgave Auto Review Classics in de schappen. Hun oordeel over de Dyna Z (ex Jorn van Veen?) willen we u niet onthouden! Wij zijn in onze nopjes met hun conclusie!

Het is alsof je over een moderne auto leest: een lichtgewicht constructie van aluminium, een voortreffelijke stroomlijn, genoeg ruimte voor vier of vijf inzittenden en hun bagage, een kleine zuinige motor die presteert als een blok met een groter slagvolume ... In het laatste decennium hebben autofabrikanten alles in het werk gesteld om met hun verbrandingsmotoren een zo laag mogelijk verbruik te bereiken, zonder daarbij de prestaties en de praktische bruikbaarheid (en veiligheid) van de auto te zeer aan te tasten. Maar een dergelijk soort auto is niets nieuws. Hij bestond al in 1946: de Aluminium Français-Grégoire (AFG).

Geheim

Jean-Albert Grégoire had in de jaren twintig en dertig naam gemaakt met zijn kennis en kunde op het gebied van voorwielaandrijving en lichtgewicht constructies. Hij werd door verschillende Franse autofabrikanten ingehuurd en stond aan de wieg van onder meer de Chenard et Walcker Super Aigle, de Amilcar Compound en de Tracta Gephi, die in 1927 op Le Mans aan de start verscheen. In WO2 werkte Grégoire in het geheim zijn ideeën uit over een compacte vierpersoons



auto met een gestroomlijnde, zelfdragende carrosserie van aluminium en een compacte luchtgekoelde tweecilinder motor. Hoe ver de AFG zijn tijd vooruit was? Kijk maar naar de DKW F8, die uit dezelfde tijd stamt. Die auto had nog een met kunstleer bekleed houten carrosseriegeraamte ...

Grégoires prototype leek precies op het juiste moment te komen. Vlak na de Tweede Wereldoorlog was staal schaars en kostbaar. Voor de productie van auto's werd het gebruik van aluminium gepropageerd, dat goedkoop was en ruim voorradig. In oktober 1946 stond de AFG Dyna te pronken op de eerste naoorlogse Salon de l'Automobile in Parijs. Doordat de carrosserie van de kleine vierdeurs berline grotendeels gemaakt was van aluminium, woog de auto maar 400 kilo.

Panhard, een van de oudste autofabrikanten uit de geschiedenis, was er als de kippen bij om de rechten op de AFG Dyna van Jean-Albert Grégoire te kopen. Voor de oorlog had Panhard alleen maar dure modellen met zes- en achtcilinder motoren gebouwd, maar daar was nu totaal geen vraag meer naar. Ook al werd de Dyna niet door iedereen bij Panhard met open armen ontvangen, met zijn gestroomlijnde carrosserie volgde de auto hetzelfde pad als de in 1936 verschenen Dynamic. Deze luxe limousine met schuivenmotor had een - voor

zijn tijd - zeer aerodynamische, zelfdragende carrosserie met koplampen die glad in de voorspatborden waren opgenomen. Dat Panhard et Levassor (zoals het merk voor de oorlog heette) er nog wel eens merkwaardige ideeën op nahield, bewijst de centrale besturing van de auto: in de brede Dynamic zat de bestuurder in het midden van de driezits voorbank. Toen de oorlog uitbrak en Panhard et Levassor moest stoppen met de productie van de Dynamic, waren er slechts 2742 exemplaren gebouwd.

Plan Pons

Om de Franse auto-industrie na de oorlog weer op gang te helpen, werd het Plan Pons in het leven geroepen. Paul-Marie Pons pleitte voor een rationalisering van het aanbod en dacht de Franse merken van de ondergang te behoeden door met een modellenverdeling in vermogenscategorieën te komen. Renault en Panhard kregen de categorie voor auto's met 4 'fiscale' pk's toebedeeld, de groep van 6 tot 8 *chevaux fiscaux* was voor Peugeot en Simca, terwijl Citroën auto's met 10 en meer cv's mocht gaan bouwen. Van merken als Delahaye, Delage, Hotchkiss en Talbot werd verwacht dat zij zich toeleiden op de export. De Franse automerken zaten elkaar op die manier niet in de weg, was de gedachte.



Innovatief was de Panhard Dyna X beslist, maar hij stak ook behoorlijk complex in elkaar. Dat stuwde de productiekosten op. Bovendien had Panhard niet zo'n groot dealernetwerk als de vier andere, door het Plan Pons geholpen fabrikanten. De Franse bevolking koos massaal voor de veel eenvoudiger geconstrueerde – en dus goedkopere – Renault 4CV. Van deze auto werden in 1949 63.920 exemplaren verkocht. In hetzelfde jaar verkocht Panhard slechts 4834 Dyna's.

In commercieel opzicht werd de Dyna X niet het succes waarop Panhard gehoopt had, maar dat weerhield het merk er niet van om van de Dyna-opvolger een minstens even vooruitstrevende auto te maken. Ook de Dyna Z, die in 1954 verscheen, was zijn tijd ver vooruit. Opnieuw werd voor de carrosserie grotendeels (goedkoop) aluminium gebruikt, waardoor het gewicht van de auto laag bleef. Hoewel de 4,57 meter lange Dyna Z tien centimeter langer was, woog hij met

750 kilo zo'n 300 kilo minder dan de Peugeot 403.

Naast licht was de Dyna Z ook uitzonderlijk gestroomlijnd. Ontwerper Louis Bionier had bij de vormgeving van de auto het prototype Dynavia als voorbeeld genomen. Dit model noteerde in de windtunnel een luchtweerstandscoefficiënt van slechts 0,26, een waarde waar zelfs de auto's van nu maar zelden aan kunnen tippen. Weliswaar kreeg de Dyna Z een wat minder extreme vormgeving dan de Dynavia, maar met een Cw-waarde van 0,28 was de auto nog altijd bijzonder gestroomlijnd. Let wel: we hebben het hier over een auto die meer dan zeventig jaar geleden werd gepresenteerd! De Audi 100, in 1982 het ultieme op het gebied van aerodynamica, kwam niet verder dan een Cw-waarde van 0,30.

Dankzij het lage gewicht en de uitstekende stroomlijn, kostte het Panhards luchtgekoelde tweecilinder geen enkele moeite om de Dyna Z op gang te houden. Uit een slagvolume van slechts 851 cm³ werd een vermogen gehaald van 42 pk. Dat lijkt weinig, maar voor zo'n kleine tweecilinder was het geen onaardige opbrengst. Ter vergelijking: de 1468 cc metende viercilinder uit de zwaardere Peugeot 403 schopte het tot een vermogen van 58 pk. Panhards aluminium tweecilinder was een wonderlijke motor. Zo hadden de zuigers

Panhard Dyna Z12

851 cm³, 2-cilinder
boxermotor, 42 pk,
64 Nm

SNELHEID

0-80 km/h in ca.
16 s., 130 km/h

VERBRUIK

ca. 6,0 l/100 km
(1 : 16,7)

AFMETINGEN

4557 / 1668 /
1428 mm, 848 kg

PRODUCTIEJAREN

1954 - 1959

Panhards aluminium tweecilinder is een wonderlijke motor.



een licht conische vorm, die verdween als de motor op bedrijfstemperatuur kwam. Daarnaast hielden lichtgewicht torsiestaafeveertjes de bewegingen van de kleppen in bedwang, werd de klepspelings hydraulisch gecompenseerd, draaide de krukas in rollagers en werd de nokkenas aangedreven door een tandwiel met een vertanding in visgraatmotief. Nog zo iets bijzonders: de versnellingsbak was voorzien van een ongesynchroniseerde vierde (!) versnelling.

Dans sons jus

Van de 141.348 Dyna's Z die er tot 1959 gebouwd werden, vinden we een exemplaar uit 1957. Het leuke van deze auto is dat hij nog niet ten prooi is gevallen aan overlijverige restaurateurshanden. De aluminium bumpers en sierlijsten zijn dof uitgeslagen, rond het benzineklepje zitten de krassen van het sleuteltje in de zwarte lak, het plaatwerk is niet overal meer geheel deukvrij - zoals de Fransen het zo mooi kunnen zeggen: deze Dyna is *dans sons jus*.

Overigens heeft dit exemplaar niet meer het aluminium plaatwerk van de eerste Z's. Doordat staal nauwelijks meer duurder was dan aluminium, stapte Panhard in 1956 - na dat Citroën een aandeel van 25 procent in het merk had genomen - over op dit makkelijker te bewerken metaalsoort. Consequentie was wel dat het gewicht van de auto omhoog ging: op het kenteken van de zwarte Dyna Z12 staat een leeggewicht van 848 kilo vermeld.

Het hogere gewicht van de volledig stalen carrosserie heeft ongetwijfeld gevolgen voor de prestaties van de Dyna Z, maar de motor maakt nog steeds een levendige indruk. Hij roffelt er lustig op los en heeft een beetje de klank van een Citroën Ami 8. Maak overigens niet de fout te roepen dat er een Citroën-motor voor in de Dyna ligt, want dat is - ondanks alle technische overeenkomsten - pertinent niet het geval. Voor de Panhard-motor geldt: hoe hoger de toeren, des te beter hij in zijn vel zit. Maar ook wanneer je het toerental terug laat zakken, pakt de motor gewillig op. De inzittenden moeten wel blij zijn dat de motor is opgehangen in soepele rubbers, want het blokje trilt er lustig op los. Eenmaal op snelheid - wel even dubbelklutsen voor het inleggen van de vierde versnelling! - komt de Dyna Z12 ook op de snelweg goed met het verkeer mee; 110 km/h is geen enkel bezwaar.

Op de foto's ziet de auto er niet zo heel groot uit, maar in werkelijkheid is de Dyna Z12 behoorlijk uit de kluiten gewassen. Dat maakt het nog verbazingwekkender dat de tweecilinder motor de auto zo gemakkelijk op gang brengt. Het formaat heeft ook zijn voordelen: het interieur biedt ruimte aan vijf personen en als iedereen een beetje wil inschikken, dan gaat zelfs een

zesde passagier mee. De bestuurder heeft uitzicht op een dashboard dat in al zijn eenvoud prachtig is. Een lichtgrijze plaat, een met lichtgrijze skai-beklede 'rol' onder de voorruit en een rond omhulsel voor de stuurkolom, dat gemaakt is van lichtgrijs bakeliet. In dit omhulsel is een uitsparing gemaakt voor de halfronde snelheidsmeter, die een goudkleurige achtergrond heeft en is becijferd met rood-witte getallen. Beide banken zijn bekleed met kunstleer in geflambeerd lichtgrijs en wijnrood.

Slim

Hoewel de Dyna Z12 al bijna zeventig jaar oud is, rijdt hij ontzettend gemakkelijk. De stuurschakeling is via het standaard H-patroon, dus dat roept geen vragen op. De remmen vergen wat meer trapkracht, aangezien er geen bekrachtiging is om de vertraging te vergemakkelijken. Het onderstel is soepel geveerd, maar op korte hobbeltjes voel je dat de wielophanging niet van de meest gesofisticceerde soort is. Voor vangen twee dwarsgeplaatste bladveren de wielbewegingen op, achter is een starre as met torsieveren geplaatst.

De Panhard Dyna Z12 liet in 1954 zien dat je door slimme gebruikmaking van de materialen het gewicht laag kunt houden. Daardoor, maar ook dankzij de uitgekiende stroomlijn, worden van de kleine tweecilinder motor geen uiterste krachtsinspanningen gevraagd en levert hij goede prestaties in ruil voor een bescheiden slok benzine. Precies zoals de meeste auto's met verbrandingsmotor na de eeuwwisseling werden ontwikkeld. In 1954 was de auto zo vooruitstrevend, dat meniggen de Dyna Z12 maar een gek ding vond. Nu zijn we bijna zeventig jaar later en beschouwen we de excentrieke ideeën van Panhard als geniaal.



BEOORDELING VAN EEN PL 17 TIGRE DIE GEEN TIGRE WAS.

Of: Eddy Mertens part 2, door onze speciale verslaggever Pierre Peters!

Tijdens de mini RIPL in Lieshout en Eindhoven bij het DAF museum, welke ik vorig najaar heb georganiseerd, heb ik kennis gemaakt met een nieuwclublid .

Eddy Mertens uit Hever (België) was destijds zich aan het oriënteren om een PL 17 te kopen. Het moest beslist een L1 of een L4 zijn. Dit omdat dit model bij hem op 5 jarige leeftijd grote indruk had gemaakt. We zijn nu 57 jaar verder en Eddy was er klaar voor! Hij wilde graag advies over de Panhard en wel specifiek dit model. Hij had inmiddels de keuze uit twee waarvan er eentje wel heel uniek was. Een L1 Tigre met Tigre interieur en zelfs aparte voorstoelen en een originele radio! Deze auto stond in de buurt van Lens Frankrijk. Een ieder van ons kent Lens als de plek waar je op doorreis naar Parijs de grote steenkoolbergen ziet, de z.g.n. Terrils. Eddy was hier zelf gaan kijken maar de aankoop bleek nogal gecompliceerd te zijn en hij zag af van de aankoop. Wat gezien het unieke karakter van de auto wel heel jammer was, maar de verkoper verstond het vak van verkopen niet en wilde Eddy uitspelen tegen een andere potentiële koper die geen geld had, bleek achteraf. Toen bleek dat de carte grise niet op de naam van de verkoper stond werd het inschrijven van dit voertuig in België een groot probleem en zag Eddy opnieuw af van de koop. Eddy had in de Var een andere PL 17 gevonden een L4 ditmaal een Grand Standing met standaardmotor, deze had het bouwjaar 1962. Eddy is naar Zuid-Frankrijk gevlogen en heeft die auto gekocht. Dit kunt u ook allemaal lezen want hier heeft Eddy zelf een artikel over geschreven.

Hier begint mijn verhaal:

Tijdens de jl gehouden ALV deed Eddy opnieuw een beroep op mij. Inmiddels was hij zoals gezegd eigenaar van een PL 17 L4 en was daar tevreden mee. De auto was nog niet ingeschreven in België omdat er elke keer tijdens de keuring wat dingetjes waren. Nu, na geloof ik 3 keer is de inschrijving rond en kan Eddy binnenkort gaan rijden .

Echter! Na ca 3 maanden melde de verkoper van de Tigre



uit Lens zich weer! Hij had inmiddels een CT en een carte grise op zijn naam. Ofschoon Eddy nog geïnteresseerd was in die auto? Het begon toch weer te kriebelen bij Eddy en hij vroeg tijdens de ALV of ik deze auto wilde beoordelen. Ik accepteerde het aanbod en de zaterdag daarop ben ik naar Hever gereden om Eddy op te halen .

Het was een regenachtige dag en bij aankomst in Hever stond zijn groene L4 op de inrit, Nadat we koffie gedronken hadden vroeg ik of ik de auto die onder een zeil stond, mocht zien . Het bleek een heel fatsoenlijke auto te zijn. Geen concoursauto maar een fraaie auto die in het verleden gespoten was, met wat kleine dingetjes maar gewoon een fraai exemplaar. Nadat ik de stationair sproeier wat ruimer had gezet liep de motor heel mooi rustig stationair. Het bleek ook nog de motor zijn die bij de auto hoorde en het distributietandwiel was van Dural had de verkoper verzekerd .

Omdat ik zo positief over de auto was begon Eddy te twifelen. Als ik een goede aankoop gedaan heb waarom zou ik er dan nog eentje bijkopen, vroeg hij zich af.

Eén Panhard is geen Panhard gaat bij Eddy niet op, hij heeft slechts stallingsruimte voor één Panhard. Vandaar

dat als hij de Tigre zou kopen, hij deze L4 in de verkoop zou zetten. Dus omdat ik behoorlijk positief was over zijn groene PL 17 L4 en er beperkt stallingsruimte was sloeg de twijfel al in Hever behoorlijk toe. Zodanig dat hij zich afvroeg om de afspraak af te zeggen. Nou dat leek me nu niet want ik was eigenlijk wel nieuwsgierig naar de auto. We vertrokken vanuit Hever richting Brussel, Doornik naar



Lens. Het plaatsje waar de auto te koop stond was Mericourt, een randgemeente van Lens. Tussen de middag aangekomen hebben we een lunch gebruikt in een bistro gelegen in een supermarkt. Ondanks dat dit nu niet lijkt op een toplocatie met een uitstekende keuken hebben we zeer goed gegeten met een aangenaam vriendelijke bediening! Als vooraf een visplankje met een uitstekende terrine van vis en daarbij zalm. Als hoofdgerecht filet in een saus van Maroilles, de bekende streekkaas die geloof ik op de tweede plek staat in de lijst van de meest



geurende kazen. Prima ! Dit is Frankrijk op zijn best !

Op naar de L1 !

Het was maar een paar straten verder van de bistro en de verkoper maakte de poort al open. Wat kregen we te zien? Een recent gespoten auto in de typerende kleur waar een L1 Tigre om bekend staat, maar toch net niet die kleur. Gespoten door iemand die de waarde van deze auto niet inziet, dus met behoorlijke imperfecties. Jammer! Waar ooit de kriksteunen zaten waren nu gaten waar je met wat moeite je vuist in kunt steken. Vreemd? Overspuiten en geen laswerk verichten? De auto was aan de butenzijde slecht afgewerkt, veel stripjes ontbraken, de ruiten met veel kit afgesmeerd, daar zouden beter nieuwe rubbers gebruikt kunnen worden. Onder de motorkap liet een 1732 motor zich zien. Een 50 pk dus met kleine carburateur. Niet echt verschrikkelijk die kleine carburateur echter de motor, die al warm gedraaid was, kon je niet aansporen om alle twee de cilinders te gebruiken. De proefrit bleef beperkt tot een blokje om,



omdat de motor het er elk moment voor gezien kon houden. Niet slim van een verkoper om zo een auto te presenteren. Dan stond de vraagprijs niet in verhouding. De verkoper begreep dat hij te doen had met een specialist en deed al € 1000,- van de vraagprijs af. Iets wat volgens Eddy de vorige keer onmogelijk was.

Het interieur was echter fantastisch! Tigre bekleding in goede staat en twee voorstoelen in Tigre motief ! Een originele Panhardradio af fabriek ! GEWELDIG !

Het leuke van dit verhaal is dat Eddy de auto totaal anders is gaan bekijken als dat hij dat de eerste keer had gedaan. Zijn liefde voor zijn recente aanschaf groeide met de minuut, vandaar dat het eigenlijk geen verrassing was dat Eddy afzag van de aankoop .

Vervolgens heb ik Eddy thuisgebracht en na een kopje koffie ben ik retour gegaan naar Veghel. Ondanks de enigzins teleurstellende afloop heb ik een hele leuke dag gehad en heb ik er een Panhard vriend bij ! Kan het niet mooier ?

Pierre Peters.

DE MILLE MIGLIA

VOOR IEDEREEN !

De moderne Mille Miglia-elite is bereid krankzinnige bedragen te betalen voor een originele deelnemer. Zo

[Home](#) [Available](#) [Mille Miglia Eligible](#) [Sold](#) [Films](#)



DB PANHARD HBR5 PARTICIPANT CAR MILLE MIGLIA 1957

| | |
|----------------|------------------------------------|
| Brand: | Deutsch et Bonnet |
| Type: | HBR5 veteran car 1957 Mille Miglia |
| Color: | Blue Turquoise Metallic |
| Interior: | Beige/Red |
| Year of build: | 1956 |
| Price: | € 225.000,- |

wordt nu bij Houtkamp in Ouderkerk aan de Amstel een D.B HBR5 aangeboden die in 1957 aan de Mille zou hebben deelgenomen. Gaan ze normaal gesproken voor 40-50 k, dan moet voor dit extra stukje mythe de portemonnaie wel heel ver worden opengetrokken: voor € 225.000 mag u de auto meenemen. Als nieuw gerestaureerd, dus van patina is al helemaal geen sprake meer... Een prachtig autootje, dat natuurlijk wel!

Maar voor de nouveau riche zijn er nog meer koopjes, zoals een *Fiat 500 Belvédère 1954* voor € 157.500 of een *Topolino 1951* voor € 89.500. Dan is de D.B zo gek nog niet! U ziet, de markt is onverbiddelijk in een wereld waar de inkomensverschillen blijven oplopen... Wilt u toch een keer meedoen, dan kan gewoon door

(A) Pierre een X-je laten tunen en u bent klaar voor een fractie van de centen! Dan moet nog wel de inschrijvingskosten worden voldaan, al dan niet inclusief maaltijden en overnachting. Of

(B) Joannes lief aankijken. Of misschien nog slimmer, zoals ons nieuwe lid **Ton Ottevanger** uit Klundert:





(C) een D.B Vignale *lenen!* Wat een bijzondere Panhard!
 Daarover hopelijk later meer! Veel succes Ton en welkom
 in de club! Houd je ons op de hoogte? Dat brengt ons bij
 een laatste optie die zich zojuist heeft aangegevend:

(D) koop de Peters-geprepareerde Dyna X waarin onze
 Rob Raeven al twee keer de Mille probleemloos heeft
 uitgereden. Die biedt Rob nu te koop aan voor de alleszins
 mooie prijs van € 9,900,-, voorwaar een buitenkansje.
 raevenrob@gmail.com JM



Uit: **Auto Week Classics**

Panhard blijft de aandacht van de klassiekerspers te trekken. Behalve de Dyna Z in *Auto Review Classics* werden we flink verrast door *Auto Week Classics* nummer 1 2026 met een onwaarschijnlijke *triotest* van, een 8 cilinder Ford Mustang 1967, een 4 cilinder BMW 2000 CS en jawel, onze Ries' tweecilinder Panhard 24 BT! Heel zinnige conclusies worden er dan ook niet getrokken, maar het is toch weer mooie aandacht voor ons merk. *Beauty Contest* vermeldt AWC; zo kan de Panhard toch hoog scoren, net als op curiositeit! En **“een verrassend prettig rijdende auto”!** Zo is het maar net!

BMW 2000 CS | FORD MUSTANG | PANHARD 24 BT
TRIOEST

TEST: ROBB STOFFAHO, FOTOS: MAURICE VOLMEREY

Beauty contest

Ware schoonheid zit vanbinnen, luidt het gezegde. Hoewel deze drie klassieke coupés bepaald geen muurbloempjes zijn. Afhankelijk van hun afkomst worden esthetiek, karakter en een gezond kloppend hart met drie totaal verschillende sauzjes overgoren. Een vergelijking tussen de tweecilinder Panhard 24 BT, viercilinder BMW 2000 CS en achtcilinder Ford Mustang.



BMW 2000 CS (1966)



PANHARD 24 BT (1964)



FORD MUSTANG V8 (1967)



de techniek

PANHARD 24 BT
De Panhard is een excentriekeling, die voor BMW- of Mustang-fans rimmer een alternatief zal vormen.

Panhard 24 BT
De Panhard is een excentriekeling, die voor BMW- of Mustang-fans rimmer een alternatief zal vormen.



de mooiste details



de eigenaar

Naam: Rik Kruideke
Boengaar: 1945
Woonplaats: Noordeste
Sterke auto: Citroën 2CV met 'Vibbeke' nr 12 pl.
Meest veel moede boot: Citroën Ami 2000 Super
Wag meer in de garage? Na de wagen van mijn zus! Maar het is geen echte klassieker, meer jongeslakt!



Over de Panhard: "De Panhard is van 1964, en staat sinds 1972 op mijn achtertuin. Toen ik hem in 2007 kocht, moest er heel veel aan gebeuren. Naast wat de koets is een looppood hadden gestoren, kwam er heel veel aan te maken. Maar nu is het licht. Nu is het juist leuk. Het is niet meer de wagen, dat je moet zien, dat is nu maar. Maar de techniek wordt wel heel veel ingezet. Het is niet dat het de situatie heel eenvoudig, ook al is de Panhard van 1964, het is heel gemakkelijk, ik gebruik de auto wanneer ik kan, dus ook in de winter."

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