

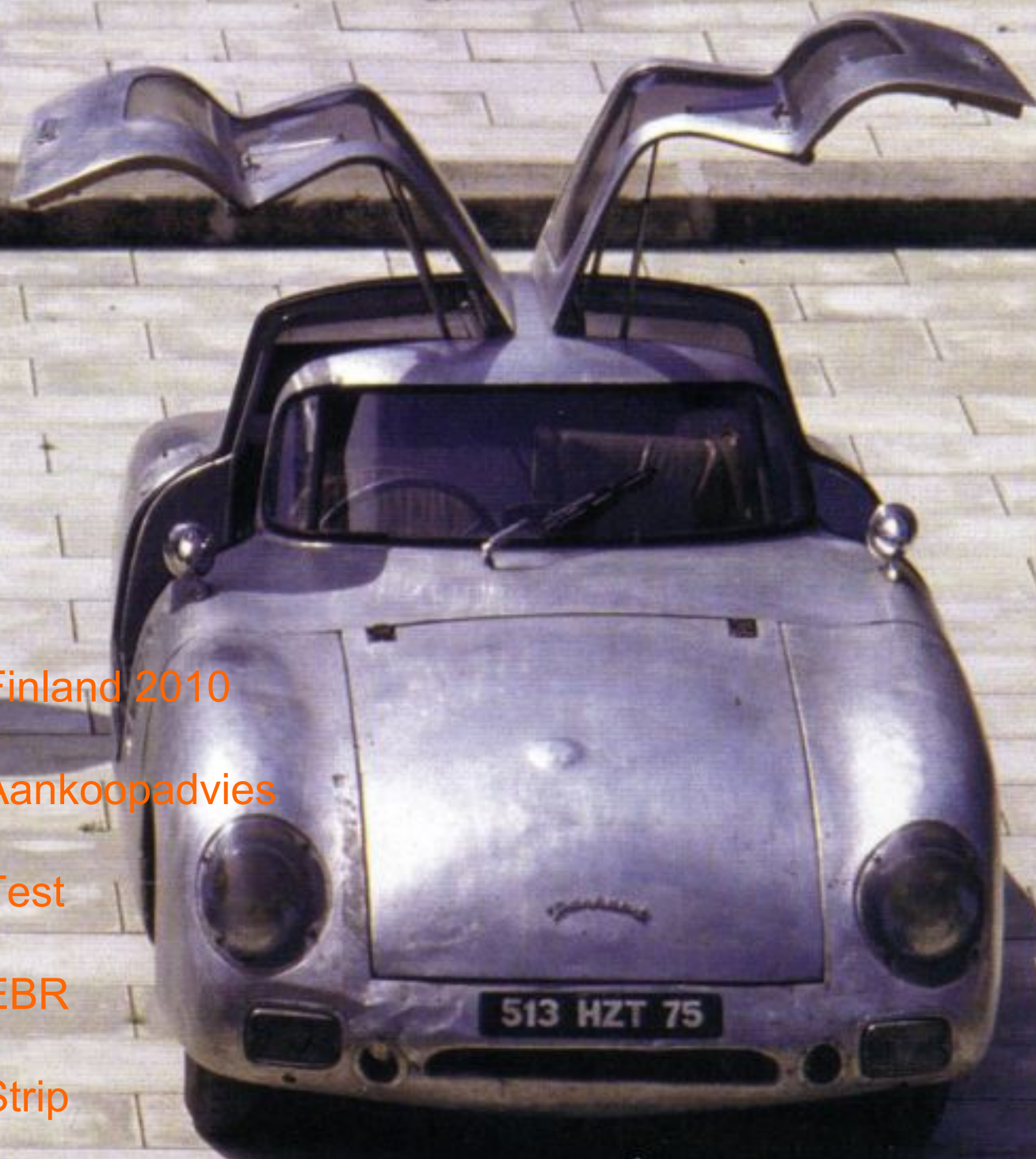
PANHARD AUTOMOBIELCLUB NEDERLAND

PANHARD

K O E R I E R

Nº 164 J^e 42^e, 27^e 8^e 2010

- Finland 2010
- Aankoopadvies
- Test
- EBR
- Strip
- Vreemde verwanten
- En nog veel meer



Colofon

**Panhard Automobiëlclub
Nederland**

VOORZITTER:

Frank van Nieuwkerk,
Bovenpad 36,
9621 TE Slochteren.
T. 0598-422557

president@panhardclub.nl

SECRETARIS:

Joep Hocks, Klinkenberg 14,
2171 AN Sassenheim.
T. 071-3010699

secretaris@panhardclub.nl

PENNINGMEESTER:

Rob van der Rol,
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
Kees de Waard-Wagner,
T 0593 – 540494.

kdww@hetnet.nl

Bellen tot 22.00 u.

REDACTIELEDEN:

Frank van Nieuwkerk,
Jaap Margry,
Mike Schellekens,
Boyo Teulings,
Wim Boemendaal,
Henk Ottevangers.

HOOFDREDACTIE:

Frans van Thor(Bestuurslid)
Oostervenne 421, 1444 XP
Purmerend, T 06.26340897
hoofdredacteur@panhardclub.nl

ADVERTENTIE'S

Via de hoodredactie.

CONTRIBUTIE:

€ 48,50 p.jaar + € 15,00 inschrijfgeld.

Bank: ING 48.77.908

PANHARD KOERIER:

Uitgave van

Panhard Automob.Club.NL

Lid van: **Fédération des Clubs**

Panhard & Lavassor en de

FEHAC.

www.panhardclub.nl

DRUK: SMIC Giesbeek.

Van de Voorzitter



Ilona en Saskia tijdens een wandeling in de buurt van Smeerling

Wat is belangrijk?

Dit keer geen PL17- of X86Cabrio vakantie-story.

De X staat half ontmanteld thuis voor een bodemplaattransplantatie en een achterasrevisie.

En de PL17 ging op de eerste dag al kaduuk in de buurt van Trier. (verkeerde bougies.)

De vakantie was evengoed een leuke, maar vanuit een Fiat ziet de wereld er toch anders uit.

Vooral als het steeds regent.

En dan concludeer je toch dat mensen weliswaar veel belangrijker zijn dan dingen, maar dat dingen (vooral Panhards) daarom niet onbelangrijk zijn.

AGENDA

****12 september 2010:**

11e rally van Antwerpen, 10.00 uur
Amicale Panhard Belgique, ism DKW
e.hufkens@gmail.com

****19 september 2010:**

Najaarsrit
Pierre Peters organiseert een rit ter nagedachtenis aan Denis Boon

****26 november 2010:**

Praatavond
Praatavond in restaurant la Montagne te Rhenen.
Onderwerp: FEHAC

****20-21 november**

Internationale Oldtimerbeurs Rosmalen

****17 t/m 19 december 2010:**

Vehikel Utrecht
Vindt plaats in de Veemarkt hallen.
Veel 2 wielers en auto's.

Dit woordje is ook geïnspireerd door het feit dat wij zeer recent met een ernstige ziekte bij Ilona geconfronteerd zijn, waarover op dit moment nog veel onduidelijk is.

Maar ook door een hartverwarmend weekend met Saskia, onder andere een mooie rondrit door Groningen in de door Peter weer gefikste PL17.

En lieve, betrokken kaartjes en telefoontjes van veel mensen.

Belangrijk is:

Dat je Panhard goed rijdt.

Je tank vol is.

Het celeron distributietandwiel vervangen is door een dural...

De ontsteking op tijd staat.

De goede bougies er in zitten.

De carburateur goed afgesteld is.

Je geen valse lucht zuigt.

Dat alle bouten en moeren goed vastzitten en waarnodig geborgd zijn.

De remmen en de verlichting goed werken.
Je altijd gereedschap, onderdelen, sleutelklaren en een ANWB of KNAC kaart bij je hebt.

En een klapstoeltje en een goed boek en iets te eten en te drinken.

Maar veel belangrijker is:

Dat je je echt om je vrienden bekommert.

En je partner vaak vertelt wat ze/ie voor je betekent.

Frank & Ilona.

INHOUD

*voorpagina: Panhard Monopole 1957
"Le Papillon"*

Colofon	2
van de Voorzitter	2
Agenda	2
Inhoud	2
Finland 2010	3-4
Aankoopadvies	5-10
Grote series	11
Test nieuwe Dyna	12-14
EBR	15-16
Strip	17
Aanbiedingen	18
Wim's pen	19
FEHAC protesteert	19
Vreemde verwanten	20-22

FINLAND 2010: INVASIE VAN DE PANHARDISTEN

Al sinds een jaar of tien bezoeken wij met veel enthousiasme de internationale bijeenkomsten van onze Panhardclubs. Van al die jaren zijn er slechts weinig voorbij gegaan zonder technisch onheil. Ik werd zelfs al door de ANWB-wegenwacht getutoyeerd! En aangeschreven dat ik nog slechts een beperkt aantal keren zou worden afgesleept. Na deze laatste bedreiging werd de noodzaak tot technische herziening van onze Dyna X cabriolet wel erg groot, de aanschaf van een autoambulance ten spijt. De deelname aan de tocht naar Finland is eerlijk is eerlijk- te danken aan mijn eega Aaltje, want zelf zag ik dit avontuur niet zo zitten. Nadat liefhebberende clubleden mij technische bijstand hadden toegezegd ben ik in een vroegtijdig stadium toch over stag gegaan en heb het puriteinse standpunt van algehele originaliteit schoorvoetend verlaten: rijden is toch belangrijker. En dus werd de 750 cc sprint motor vervangen voor een gepimpt 850 cc exemplaar en ook een gesynchroniseerde bak. De aandrijfassen waren al nieuw. Een vijftal 10.00 uur tot 24.00 uur sleutelzaterdag in Heemskerk en de klus was volbracht. De voorpret van de reis en de aangeliverde informatie van Marieke van een klein gespecialiseerd reisbureau waren goed voor de motivatie. En zo vertrokken wij op de zonnige morgen van 13 juli 2010 met open dak en goede moed naar het verzamelpunt, waarvan we in colonne gezamenlijk onze Duitse vrienden zouden bezoeken. Dat was in de buurt van de veerboot, waarop we meer dan een etmaal zouden vertoeven. En zowaar op het waypoint troffen wij Rob en Corry, Frans en Ada en natuurlijk Peter, Jolanda en Kay: het feest der hereniging! Vooral het duo



bezit van Rob en Peter, de werkelijk prachtige, in duo kleuren zwart en Bordeaux gespoten Dyna X Berline was een lust voor het oog. Sowieso een prachtig model. En zo weer in optocht de koers gezet richting de Noordpool. Op de Autobahn begon de duopenotie echter vreemdsoortige geluiden te produceren, wat tijdens een korte inspectiestop geen reden tot feestvreugde gaf: vermoedelijk het achterste krukaslager defect. En een los rechter voorwiellager. Tja, toch maar

even doorrijden! Bij Achim (klinkt Arabisch maar is echt Duits), nog voor Bremen, om 15.30 uur was het echt gebeurd. Met een sleep van Rob naar een wasbox achter een Shell station voor krijgsberaad. Het bezoek aan Christoph werd direct geschraapt. We moesten immers volgens opgave voor 23.00 uur bij de veerboot zijn. Even bellen met het reisbureau en de rederij waarna we een deadline kregen van 02.30 uur, die zekerheidshalve door mij als 02.00 uur werd doorgecommuniceerd. Dat schiep tijd. Nu nog een nieuwe motor! Paul Voetelink gebeld. Stond net met de zwembroek in de hand voor een bezoekje Zandvoort. Zandvoort werd Heemskerk, waar Paul met de sleutel van de burelen een motor bij Peter uit de garage kon bemachtigen, waarna de klok begon te tikken. In de tussentijd werd met vereende krachten de neus van de Dyna verwijderd, het blok al uitgebouwd en het wiellager vastgezet. En passant werd nog even de synchomesring van de derde versnelling van de bak een slagje gedraaid omdat die niet lekker zat. En toen begon het grote wachten: kwam hij op tijd of niet??? Hoe konden we daar ooit aan twijfelen! Precies vijf minuten voor de kortst ingeschatte tijd, exact om 19.25 uur, kwam daar de held van de dag de hoek om rijden! Hem viel een ware godenintocht te beurt. Nu nog even sleutelen onder bekwaam toezicht van de held zelf, die bleef tot de stoet weer in beweging kwam. Tegen 21.45 uur konden we weer op weg. Met gezwinde spoed richting Travemünde, waar de Finnline al bijna gevuld lag te wachten. Op zo'n 60 kilometer van deze bestemming scheurde onze uitlaat net achter de rechter flens af. Na een korte inspectie gewoon doorgereden, ondanks een wel heel fors geluidsniveau. De inwoners van de plaatsjes waar we doorheen raceten: excuus voor het middennachtelijk intermezzo! En zo belandden we allemaal, onder luid applaus van de reeds aanwezige internationale Panhardschare, toch nog ruim voor de deadline aan boord. Even uitblazen en dan vlug naar de eetzaal voor een aanval op de nachtsnack.

De inboard hut, scheepstaal voor een bezemkast, bleek comfortabeler dan de eerste afmetingen deden vermoeden: een echte natte cel en wat geknutsel met spiegels en een verticale tl-buis en het leek een balzaal. Prima verblijf. Aangezien we 's nachts vertrokken hadden we in de overtocht 2 overnachtingen en dus 2 x een diner! Was een genot op zich, helemaal met de chocolademousse en de bessentaart als dessert! Tijdens de vaart het internationale feest der herkenning, want een groot aantal ras-Panhardisten uit Frank-

rijk en Duitsland hadden dezelfde overtocht geboekt. Intussen met sms Sara van de organisatie gevraagd om te bemiddelen voor een erkend lassers met liefst een tig apparaat. Lekker bijkletsen met Peter en Mieke, Jan en Maarten en Henk Fije. Veel sneller dan verwacht was de boottocht voorbij en zetten we voor de eerste keer in ons leven voet aan wal in Scandinavië. En dat-ondanks een paar spatjes- nog steeds met open kap! Bij het Sokoshotel in Helsinki werd onze lassers, die we in de haven bleken te hebben gemist, in stelling gebracht. Dit nadat Peter,



Rob en Frans geestelijke en technische bijstand hadden geleverd en de uitlaat hadden gedemonteerd. Het Finse clublid, tevens lassers bleek een ware autogeen artiest: nooit tevoren zag ik met eigen ogen een smeltbad van bijna 2 cm breed (!!!) in zo'n dun materiaal, zonder dat er direct daarna een gat inviel! Na een uurtje was de voiture weer reisvaardig en zo gingen we naar de binnenstad van Helsinki in een in een grot uitgehouwen parkeergarage. En daar zag ik hem voor het eerst: de auto van Raymond Bartl. Wat een prachtige schuivenraceauto!. En



wat een mooie rij Panhards in deze spelonk, een ware schatkamer van Tresior Island, maar dan anders. Na een uurtje vrije kennismaking met de binnenstad en het inchecken bij de organisatie werd de rondtour begonnen. Inmiddels was voorzitter Frank met het



vliegtuig gearriveerd en het rondreizende magazijnsechtpaar Wim en Mia ook aangekomen. De bezichtiging van bijzondere gebouwen in Helsinki was met de vakmansen van Mieke en Peter een bijzondere kijk op de architectuur! Een bijzondere stad.



Helemaal toen de club ook nog een tourtram had geregeld, die ons langs bijzondere plekken in de stad voerde. Na een prima Finse maaltijd werd de parkeergarage weer bezocht en konden we bijna nog bij daglicht weer lekker gaan slapen.

Na wederom een perfect ontbijt werd de weg naar Lapeeranta gezocht met een educatieve en culinaire tussenstop in Porvoo, een oud, houten vissersdorp, waar een paar jaar geleden een 16 jarige jongen in staat van dronkenschap de kerk in de fik had gestoken. Die bleek weer geheel gerestaureerd. Neergestrekken bij een oud station, inclusief stoomloc en een hele trein met nijvere kunstenaars, alsmede een winkel uit 1880 waar je ook nog gereedschap en spijkers uit dat jaar kon krijgen. Nadat de gehele Panhardclan was



gearriveerd en de incidenteel geopende motorkappen een schier magnetische werking schenen te ontwikkelen bij het voornamelijk mannelijk deel van deze populatie, brachten de verstandigen de tijd door in het gras onder de bomen op het dekbed van Mieke. Zelden was het leven zo mooi! Het was ver boven de 30C en het was sinds het begin van de vorige eeuw niet meer zo warm geweest. Bij de aankomst in Lapeeranta de koffers in het hotel achtergelaten en het trefpunt bij een camping aldaar opgezocht. Na een voedzame maaltijd de auto geïnspecteerd en helaas geconstateerd, dat nu de andere flens van de uitlaat op scheuren stond en al een klein sissend geluid maakte.

De volgende dag onze nieuwe Finse lasvriend voor de 2e keer in stelling gebracht en samen met Peter B, die mijn tijdelijk



gedepriemeerde gemoedstoestand niet kon aanzien, de hele lasoperatie nog een keer uitgevoerd. Wat een gedoe, maar hopelijk zit ie nu wel goed vast. En dat terwijl de hele club een rondvaart aan het maken was. Dan maar een biertje en op naar de onderdelen-

markt. Daar werd ik snel vandaan geplukt, want de Finse club had de krant in kennis gesteld en die had een verslaggever met lekker ogende fotografe op pad gestuurd. Of ik ook wel wat wilde vertellen en op de foto wilde. Maar natuurlijk. Of ze behalve dat ze auto's had gefotografeerd, ook wel eens in een Panhard had gereden? En nog wel in een cabriolet? Nee dus, van beiden niet. Even later beleefden wij, nagestaard door verbijssterde Panhardisten (M) momenten van grote vreugde, toen ik haar inwijdde in de geheimen van de liefde. Voor de Panhard wel te verstaan. Dat resulteerde de volgende dag in een reusachtige foto in de krant met een tot op heden nog onbegrijpelijke tekst. Wel een beetje sneu voor die prachtige Duopenotti, die qua lakwerk en bekleding natuurlijk veel mooier was.

's Avonds de gala avond met dito buffet en toespraken van Sara en haar vader, de voorzitter van de Finse club, Jean Favarel en Etienne de Valance, alsmede de overdracht



van de heilige graal. Volgend jaar op naar Frankrijk, naar Mulhouse. Zonder veerboot met diner. Toch jammer!

We hebben nadien nog een paar dagen met Jan en zoon Maarten van Druten een rondtochtje gemaakt en waren uit en thuis 10 dagen onderweg. Gedurende de hele trip slechts twee korte momenten de kap dicht! We danken de Finse club voor de goede organisatie inclusief het weer en onze clubleden allemaal voor hun liefde- en waardevolle gezelschap: het was heel erg leuk!

Frans en Alie Post

Fotografie:

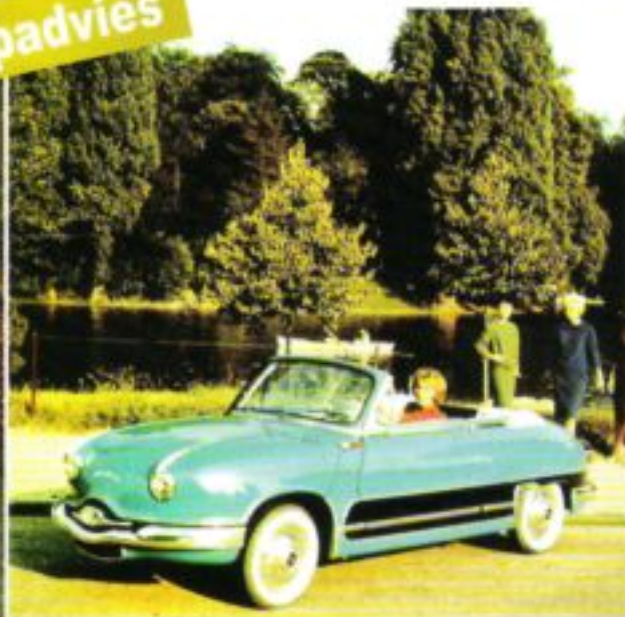
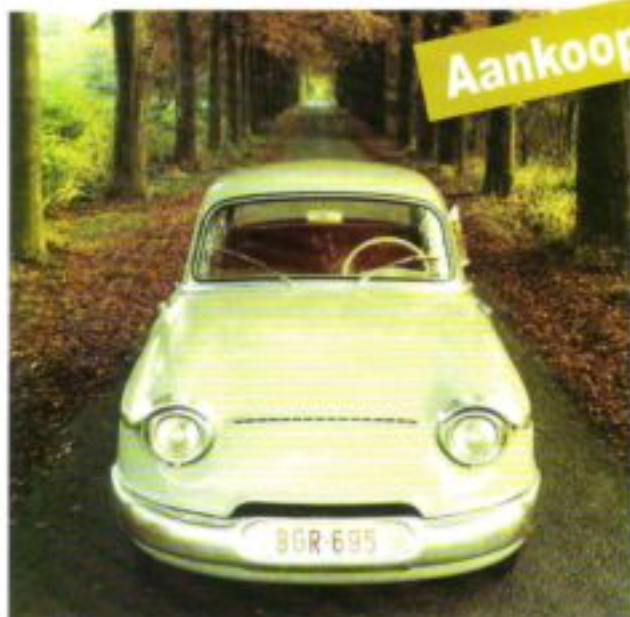
Mieke Bosse
Peter Drijver

Voor de fijnproever

Panhard Dyna & PL 17

Panhard. Uit het oogpunt van design, innovatie en techniek een bijzonder interessant merk, maar juist de laatste twee aspecten schrikken veel klassiekerliefhebbers af. Een gevalletje van 'wat de boer niet kent, dat eet hij niet'. Daarom gaan we nader in op de twee meest bruikbare modellen van het merk: de Dyna en de PL 17.

1954
1965



Historie

Het Franse automerk Panhard et Levassor behoort tot de oudste en origineelste automobielproducenten van de wereld. Vanaf 1891 bouwde men zowel grote als kleine auto's, sport- en racewagens, maar ook grote luxe sleëën, eventueel zelfs met schuivenmotoren. In 1955 kwam het bedrijf echter in financiële problemen en werd het deels door het grote Citroën opgeslokt. Dit ging door met het produceren van Panhards en bracht in 1959 de PL 17 uit, als opvolger van de Dyna. Laatstgenoemde dateert uit 1954 en heette in de beginjaren Dyna Z of Dyna 54. Tot de zomer van '56 werd deze geheel in aluminium uitvoering geleverd. Het productie-aantal bereikte ongeveer 28.000 exemplaren.

Zowel technisch als qua uiterlijk verschilde de PL 17 niet veel van zijn voorganger, toen dit model als wapen voor de zestiger jaren op de markt kwam. Hij bezat net als de Dyna prachtige 'suicide doors'. Slechts de vernieuwde bumpers en de anders gevormde

Prachtige, maar kostbare cabriolets van de PL 17 (l) en de Dyna (r)

koplampen en achterlichten verklaapten de facelift die de auto had ondergaan. Vanaf 1960 kreeg de PL 17 - naar huidige maatstaven - normale portieren. Een ander verschil was natuurlijk de naam. PL stond simpelweg voor Panhard Levassor. Over het getal 17 was langer nagedacht. Het bleek een optelsom: 5 CV plus de 6 aanwezige zitplaatsen plus het verbruik van de auto, 6 liter per 100 kilometer.

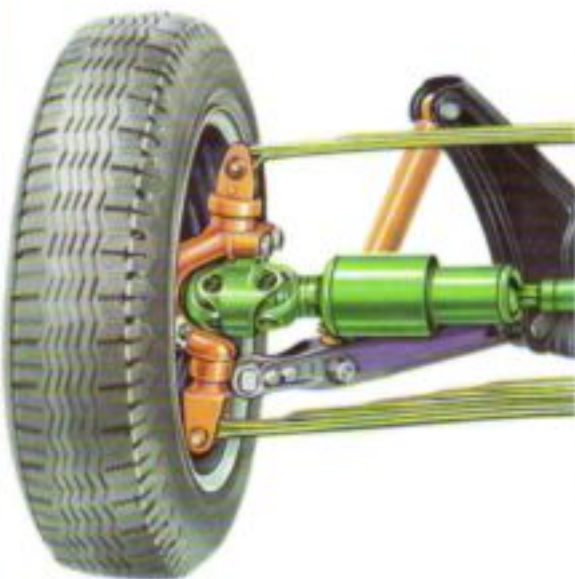
Nadat de verkoopcijfers van Panhard in 1959 voor het eerst in jaren op gelijk niveau bleven in plaats van te stijgen, was de PL 17 een welkome aanvulling op het assortiment. Met dit model stegen de aantallen opnieuw. De prijs van een standaard PL 17 bedroeg in Nederland destijds f 6.375,-, terwijl de luxere 'Grand Standing'-versie f 6.850,- kostte. Dat was een vrij hoge prijs, want voor hetzelfde geld kon men twee Volkswagen Kevers kopen. Maar de PL 17 bood wel veel extra's. De wagen was ruim genoeg voor vijf perso-

nen, had brede banken en een kofferbak die de vakantiebagage met gemak slikte. Volgens vele autokenners zou de auto zelfs in een hogere klasse thuishoren dan waarin hij aangeboden werd. In 1964 werd de laatste PL 17 in reguliere uitvoering geproduceerd. De PL 17 Tigre Cabriolet was een jaar later aan de beurt. Dat Tigre, Frans voor tijger, verwees naar de opgevoerde motor die ook in het sedanmodel werd geleverd. De serie omvatte verder trouwens een Break Panhard, een F(ourgonette)65 en een Utilitaire (pick-up). In Panhard-documentatie komen we ook nog de wat curieus klinkende naam Relmax tegen, die een luxere uitvoering van de PL 17 symboliseert.

Aanschaf, waar op te letten

Om anno 2007 een behoorlijke Dyna of PL 17 te vinden, is een diepgaande zoektocht vrijwel een vereiste. De meeste exemplaren staan ergens ver weg in een oude stalling

Tekst: Peter Breed, fotografie: archief



Het typische bolle snuitje van een Dyna

Lichtgewicht constructies zie je onder meer in de wielophanging toegepast

in Frankrijk geparkeerd en dan is er vaak al jaren niet meer mee gereden. In Nederland en België geldt de auto als een bijzonderheid, terwijl je hem in andere landen vrijwel nooit tegenkomt. Ook sommige onderdelen zijn schaars en bovendien vaak prijzig. Een Panhard pakt dus niet direct als een goedkope hobby uit. Maar ja, daarin staat hij in de klassiekenwereld niet alleen.

Over het algemeen ligt het prijsniveau van een goede Dyna of PL 17 relatief laag, met echter één uitzondering: de cabriolet die op basis van beide typen is gemaakt. Een plaatje van een auto, maar dat geldt eigenlijk net zo goed voor de sedanmodellen. Kenners weten deze Panhards te waarderen om hun geschiktheid voor rally's. De motoren hebben een opvallend groot toerenbereik en de lage massa alsook de uitmuntende wegligging bieden duidelijke voordelen. Zo'n rallywapen leidt natuurlijk vaak een zwaar leven, maar in de zoektocht naar een Panhard herken je er al snel een aan allerlei noodzakelijke en praktische modificaties.

Een F65, de besteluitvoering, of een Utilitaire met zijn open laadbak, daar geraak je haast niet aan. Vrijwel alle ooit geproduceerde exemplaren liggen nu ergens in ontbonden toestand te rusten na een intensief werkzaam leven.

Carrosserie

De staat van de carrosserie is erg afhankelijk van de herkomst van de auto. Een Dyna of PL uit een kuststreek lijdt vaak aan hevige roestvorming, vanwege de zeewind. Altijd buiten staan doet de koets uiteraard ook geen goed. Vooral de kokerbalken en de achterschermen zijn gevoelig voor corrosie. Als er roest op de subframebalk achter de motor zit, is het absoluut onverstandig tot

aankoop over te gaan. Hij heeft een wezenlijk dragende functie en een nieuwe balk zal niemand in de schappen hebben liggen. Portieren en wielkasten zijn vrijwel altijd in orde. Dit in tegenstelling tot de schokdemperbevestigingen in de kofferbak, die nog wel eens willen scheuren. Plaatschade ontdek je meestal vrij snel, maar wees er goed over geïnformeerd of het aangetaste onderdeel nog wel te verkrijgen valt. In de aluminium Dyna's bleken de deursluitingen heel zwak te zijn. Later werden deze vervangen, maar dat hoeft niet voor elk exemplaar te gelden. Als de auto nog de originele bezit, kan het voorkomen dat de deur niet goed sluit of heel eenvoudig uit het slot springt. De oorzaak daarvan ligt ook deels in de vervorming van het aluminium plaatwerk. De meeste Dyna's die nu nog rondrijden bezitten trouwens zo'n lichtmetalen koets; ze stammen dus uit de eerste bouwjaar. En ja,

ook aluminium kan corroderen, ook al heet dat proces dan geen 'roesten'. Als zo'n uitvoering slecht plaatwerk heeft, is koop en/of reparatie zeer af te raden. Het lassen van het materiaal kost heel veel tijd en als je dan ook nog nieuwe panelen nodig hebt, gaat het grapje aardig in de papieren lopen.

Interieur

Bij de introductie van de PL 17 werd er gepronkt met de kwaliteit van het interieur. De kwaliteit van de veren, de dikte van de schuimplastic kussens en het materiaal van de bekleding waren van hoogwaardige kwaliteit, naar men beweerde. Daar zit zeker een kern van waarheid in. Ook nu nog blijken de meeste interieurs in prima staat. De dashboards zijn stevig en mooi afgewerkt met gesierde handgrepen voorzien van het Panhard-logo. De latere types L6 kregen een uit ander kunststof vervaardigd dashboard,



Een Dyna van opzij gezien, herkenbaar aan de uitstekende achterlichten



In goed gezelschap verkerend, deze PL 17

met een brede tellerklok. In dit materiaal kunnen op termijn scheurtjes tevoorschijn komen. De exemplaren van de oudere typen vervormen soms door de warmte. Deze worden echter nog steeds te koop aangeboden en je kunt ze dus makkelijk vervangen. Waar je ook op moet letten zijn de armleuningen van de stoelen; ze breken vrij eenvoudig af. Verder kampen veel PL 17's met doorgezakte zittingen. Het opnieuw bekleden van het meubilair is overigens geen dure klus. Een met het origineel vergelijkbare stof valt al voor een redelijke prijs aan te schaffen. De hemel van de auto vertoont vrijwel nooit lekkage. Wel zie je vaak enige verkleuring, maar daarvan moet je natuurlijk niet vreemd opkijken bij een auto van bijna 50 jaar oud. Wat interieurs betreft is de oude voorraad inmiddels op. Nieuwe onderdelen, zoals

dashboards, worden inmiddels weer mondjesmaat gemaakt.

Voor de Dyna geldt eigenlijk hetzelfde. De bekleding is minder sober en heeft motieven, maar ziet er verder identiek uit. In de eerste serie zat in tegenstelling tot de latere versies de PL 17 een benzinekachel. Deze is zeer brandgevoelig! Veel Dyna's hebben hierdoor zelfs hun verkoelde einde gevonden.

Motor

Zulke grote middenklassers, uitgerust met een 2-cilindermotor van 0,85 liter, dat kon en kun je geen doorsnee toepassing noemen! Panhards kenden echter een extreem laag gewicht en de aandrijfbronnen leverden relatief veel vermogen, bij hoge toerentallen trouwens.

In de PL 17 zit dezelfde motor als de in Dyna Z, met een inhoud van 851 cm³ en 42 pk. De Tigre heeft een andere nokkenas en geeft

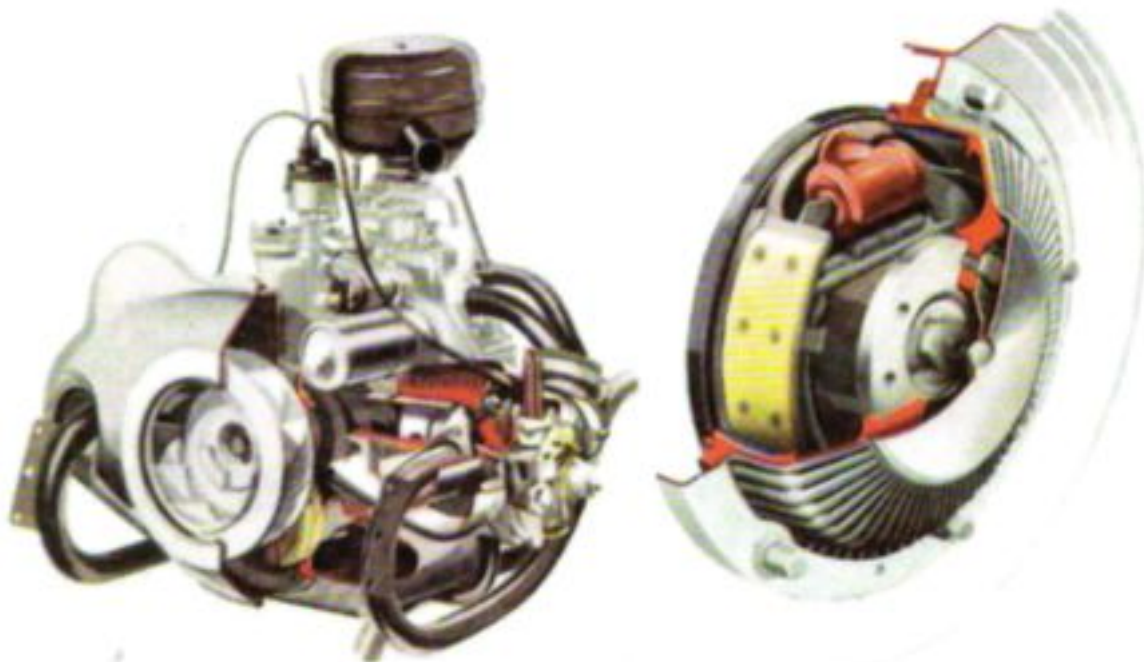
50 pk. Vanaf modeljaar 1964 veranderden de motoren naar 848 cm³, maar gingen de prestaties juist vooruit: het vermogen kwam nu op respectievelijk 48 en 60 pk.

Bij aankoop maakt het voor de motor in principe niet uit of de auto 50 jaar heeft stilgestaan of juist niet. Hij moet in principe altijd binnen vijf minuten kunnen lopen. Het komt zelden voor dat een PL 17- of Dyna-blok vastzit. Olie verbruikt hij bijna niet. Daar pronkte Panhard bij de introductie van het model ook al mee. Alleen als de motor stuk is consumeert hij het smerende goedje merkbaar. Mocht het gebeuren dat de auto olie lekt, controleer dan of de tweecilinder niet teveel onderdruk heeft. Dat merk je als er te veel lucht uit het ontluichtingspijpje wordt geblazen.

Overigens heeft de moderne 10W40-olie een positieve invloed op de motor. Krukassen hoeven niet langer iedere 40.000 km schoongemaakt te worden. Zodra deze as of de klepgeleiders gaan rammelen, heb je wel een probleem. In dat geval is er duidelijk iets stuk en dan kunnen de reparatiekosten flink oplopen. Krukassen zijn vrijwel alleen nog gereviseerd verkrijgbaar en als zodanig ontzettend duur. Het valt aan te bevelen het distributietandwiel te vervangen door een aluminium exemplaar. Origineel is het van kunststof en daarom vrij kwetsbaar.

Versnellingsbak en koppeling

In de beide modellen tref je een vierversnellingsbak aan, plus natuurlijk een achteruit. Bij de PL 17 zijn de vier versnellingen vanaf 1962 volgesynchroniseerd, de achteruitversnelling kent deze toevoeging niet. In de Dyna zit een bak met synchronisatie op de tweede en derde versnelling. Zolang je rustig





schakelt gaat zo'n transmissie eigenlijk heel lang mee. Mocht hij onverhoopt toch dienst weigeren, dan blijkt vaak dat de synchronisatie niet meer werkt. Je hoort daar niks van, behalve bij het overschakelen naar de vierde versnelling (een overdrive). Op dat moment neem je een heel apart, uniek Panhard-geluid waar. Ook de koppeling van de Dyna en PL 17 - identiek qua uitvoering - is meestal wel in orde. Zodra hij echter gauw slipt bij het overschakelen, zit er werk aan te komen.

Remmen, stuurinrichting en onderstel

Onbekrachtigde hydraulische trommelremmen rondom met een enkelvoudig leidingstelsel zorgen ervoor dat deze Panhards op tijd stilstaan. Veel massa hoeft er natuurlijk ook niet tot stoppen gebracht te worden. Normaal gesproken gaat er niets stuk aan de remmerij; normaal onderhoud volstaat. Ook de onbekrachtigde stuurinrichting kent zelden problemen en behoeft geen overmatige aandacht. De fusees en veerpennen van de PL 17 zijn vrij slijtagegevoelig. Fusees gaan vooral snel heen als ze slecht worden doorgesmeerd. Zodra de auto niet koersvast meer rijdt, weet je dat deze op vervanging wachten. De wielagers zijn erg sterk en nog steeds te verkrijgen. Let wel op overjarige



banden als je een auto hebt gevonden die al enige tijd stilstaat.

Bij de Dyna Z zijn in de loop van de productie nog dingen veranderd. Let daarop, want je kunt niet alles zomaar uitwisselen tussen de verschillende bouwjaar. Tot de Z12 kwamen bijvoorbeeld houdailles voor, een oude vorm van schokdemping. Daarna veranderde het voorste subframe en dat bracht de mon-

tage van telescoopschokbrekers met zich mee. De remmen van de latere Dyna-modellen zijn lichter uitgevoerd, met stalen trommels. De PL 17 heeft aluminium exemplaren met een stalen voering. Overigens kent de voorophanging van de Dyna meer smeerpunten dan die van de PL 17. Er zitten extra reactiearmen op gemonteerd, met een hoge slijtagegevoeligheid.





CONCURRENTIE

Model	Cilinderinhoud	Vermogen	Topsnelheid	Prijs cat. C
Fiat 1400				
1400 A(1954-56)	1395 cm ³	50 pk/4600 tpm	125 km/h	5.500
1400 B(1956-58)	1395 cm ³	58 pk/4600 tpm	135 km/h	5.400
Opel Rekord P1				
Rekord (1958-62)	1680 cm ³	55 pk/4000 tpm	130 km/h	5.700
Peugeot 403				
403 (1955-66)	1468 cm ³	58 pk/4900 tpm	130 km/h	5.900
403 B7 (1960-66)	1290 cm ³	54 pk/4500 tpm	130 km/h	5.700
Renault Frégate				
Frégate (1951-60)	2141 cm ³	77 pk/4000 tpm	135 km/h	4.000
Frégate Caravelle (1957)	1997 cm ³	64 pk/4000 tpm	135 km/h	5.400

Elektrisch systeem

In de Panhard PL 17 en de Dyna zit een ongezeerde elektrische installatie. Alle componenten hebben hun eigen bedradingsdikte. Dit is niet zo'n slimme zet geweest van de constructeurs, want het maakt de boel er voor de sleutelaar niet makkelijker op. Het verdient aanbeveling een enkelvoudige hoofdzekering te plaatsen. Een positief punt is het feit dat Panhards al heel lang een 12V-installatie hebben. Het merk ontwikkelde deze al in

1933. Er passen moderne lampen in de auto en die zijn uiteraard makkelijk verkrijgbaar.

Onderdelen

Wat onderdelen betreft vormen de besproken Panhards ideale auto's voor echte speurneuzen. Zaken als bougies zijn allemaal te verkrijgen. Een gebruikt chassis kom je met regelmaat tegen en indien nodig kan het gereviseerd worden. Het vinden van plaatwerk wordt al iets lastiger, hoewel je hier en daar gebruikt spul kunt aantreffen. Er worden zelfs nog nieuwe delen gemaakt, zoals de roestgevoelige kokerbalken en vloerstukken.

Qua interieurcomponenten komt het aan op restaureren of informeren bij andere liefhebbers. Via de Panhard Automobiellclub Nederland kun je contacten leggen. Op die manier vind je uiteindelijk wel het spartbord dat je nodig hebt, of een bepaalde sierlijst. Even simpel de onderdelenlijst bellen kun je dus vergeten, soms staat je een hele speurtocht te wachten. Dit zoeken moet een hobby van je zijn als je aan een Panhard begint. Voor bepaalde klemmetjes of sierlijsten zul je zelfs beurzen door heel Europa moeten bezoeken. Het enige relatief eenvoudige alternatief is je Panhard naar een specialist brengen. Daarvan bevindt er zich echter slechts één in Nederland.

De prijzen van onderdelen liggen op een gemiddeld niveau. Vergeleken met die van moderne auto's zijn ze zelfs relatief laag. Specifieke motorcomponenten vallen wel duurder uit; ze kunnen een aanslag betekenen op de portemonnee. ■



INFOPAGINA Panhard Dyna & PL 17

TECHNISCHE GEGEVENS EN UITVOERINGEN

Type	Cil.	Cil.inh.	Vermogen	Topsnelh.	L x B x H	Gewicht	Gem. verbruik
Dyna Z (1954-55)	2	851 cm³	42 pk/5000 tpm	130 km/h	457 x 160 x 145 cm	650 kg	5,0 l/100 km
Dyna (1955-59)	2	851 cm³	42 pk/5000 tpm	130 km/h	458 x 166 x 155 cm	850 kg	5,6 l/100 km
Dyna Tigre (1958-59)	2	851 cm³	50 pk/5500 tpm	145 km/h	458 x 166 x 155 cm	875 kg	7,1 l/100 km
PL 17 (1959-63)	2	851 cm³	42 pk/5000 tpm	130 km/h	458 x 166 x 141 cm	805 kg	5,6 l/100 km
PL 17 Tigre (1959-63)	2	851 cm³	50 pk/5500 tpm	145 km/h	458 x 166 x 142 cm	830 kg	7,1 l/100 km
PL 17 (1964)	2	848 cm³	48 pk/5300 tpm	130 km/h	458 x 162 x 141 cm	805 kg	6,7 l/100 km
PL 17 Tigre (1964-65)	2	848 cm³	60 pk/5750 tpm	145 km/h	458 x 166 x 142 cm	830 kg	7,1 l/100 km

CHECKPOINTS

Roest/scheuren:

- Kokerbalk
- Achterschermer
- Subframebalk
- Schokdemperbevestiging

Mechaniek:

- Lekkage: onderdruk?
- Overmatig oliegebruik: motor kapot
- Krukassen rammelen
- Kiepgeluiden rammelen

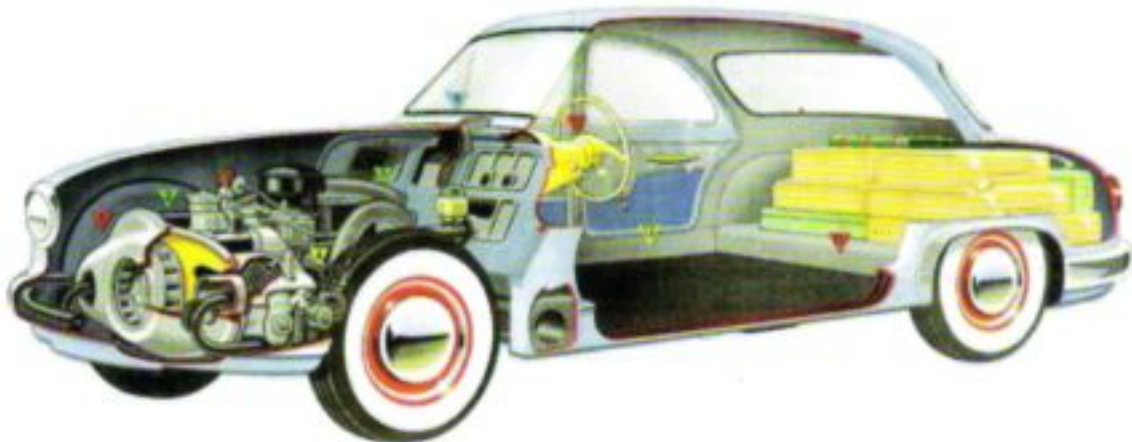
- Synchronisatie versnellingsbak: overdrive maakt vreemd geluid
- Slippende koppeling
- Fusees
- Veerpennen

Interieur:

- Kunststof dashboard vervormt of scheurt
- Armleuningen breken af
- Doorgezakte bekleding

Algemeen:

- Onderdelen vinden is speurwerk
- Specifieke motoronderdelen zijn duur
- Slechts één Panhard-specialist in Nederland



CLUBS & WEBSITES

- Panhard Automobielclub Nederland, www.panhardclub.nl
- Amicale Panhard Belgique, www.panhard-levassor.be
- Register met info, reparaties en verkoop, www.panhard.nl



MARKTPRIJZEN

Model	A	B	C	D	E
Dyna Z	12000	8000	6500	3000	500
PL 17	12000	8000	6500	3000	500
Dyna Z Cabriolet	25000	18000	12000	6000	2000
PL 17 Cabriolet	25000	18000	12000	6000	2000

A Hier win je een concours mee

B Hier heeft je schoonmoeder niets op aan te merken

C Hier zie en hoor je wel wat aan

D Rijdende restauratie

E Hier durf je niet mee thuis te komen



Panhard gaat de strijd om de grote series aan

De Dyna 54 (foto links), afgelopen maand mei geboren en aan de Parijzenaars getoond op de Champs-Élysées, maakt zijn officiële opwachting in de automobiele wereld op de Salon.

Alhoewel zij is voorzien van dezelfde 5 CV 2 cilinder motor uit de voorgaande modellen is het toch het meest revolutionaire serievoertuig dat dit jaar gepresenteerd wordt. Ontworpen voor 6 personen, maximumsnelheid 130 km/u, verbruik 7 liter/100 km; dat alles dankzij het lage gewicht en de

aerodynamische vormgeving. De Duralinox carrosserie wordt niet door een chassis ondersteund, maar door een stijve onvervormbare bodemplaat (midden boven) waaraan via 11 bouten de voor- en achtereinde worden vastgeschroefd (boven en rechts).

Op de foto zijn ook nog te zien de motorkap (voorgond), de portieren (opzij), spatborden, ruit en kofferbak achter (boven links) en kofferdeksel (midden). Uitbouwen van de motor duurt 5 minuten.

De levertijd is 10 maanden.

(Paris Match, 3-10-1953)



De test is uitgevoerd tijdens wisselvallig weer: bij het vertrek zon en wat wind, vanaf Gaillon tot zo'n 12 km voor Pontoise regen. De route was het normale rondje waar ik gewoonlijk de testen van diverse auto's uitvoer. De wegen zijn over het algemeen goed, op enkele plaatselijke stukken na. Maar de verkeersdichtheid, de kruisingen en de route door diverse dorpen zorgen ervoor dat de verschillende kwaliteiten van een auto zoals soepelheid van de motor, remmen, weggedrag, ophanging, en niet alleen maar de pure snelheid, aan de orde komen.

De auto was een van de allereerste Dyna's die met een nieuwe motor zijn uitgerust, waar we aan het eind van de test nog op terug zullen komen, aangezien de prestaties van deze motor zo indrukwekkend zijn dat het de moeite waard is om nader op de constructiedetails in te gaan die dit mogelijk maken.

Er waren twee personen aan boord.

Zoals gewoonlijk vond tussen Saint-Germain en Mantes de ijking van de kilometerteller en snelheidsmeter plaats. We constateerden dat, tegen de normale gang van zaken in, de teller zo'n 4 % in negatieve zin afweek. Daarbij dient opgemerkt te worden dat dit voor wat betreft de snelheidsmeter geconstateerd is tijdens de acceleratieproeven; wat betreft de afstanden: het grote aantal proeven dat we al op dit parcours hebben uitgevoerd stelt ons in staat deze nauwkeurig te bepalen.

Normaal gesproken wordt de hoogste gemiddelde snelheid tussen Saint-Germain en Mantes opgetekend, dat wil zeggen in de eerste 20 minuten. Maar dit keer hadden we de pech nu juist hier veel langzaam verkeer tegen te komen waarachter we de pas moesten inhouden. Bovendien moesten we even voor Mantes een militair konvooi van een stel vrachtwagens passeren. Zodat ons gemiddelde van Saint-Germain naar Mantes iets beneden de 84 km/u lag. In de loop van de rit zult u dit zien stijgen.

De helling van de Rolleboise konden we nemen met 98 km/u; 75 in de bochten, 85 op de top. Deze snelheden geven wel aan dat er continu in zijn 4 (overdrive) werd gereden. De zig-zag helling na de kruising naar Vernon, waar het omhooggaat naar Pacy-sur-Eure, werd eveneens in de overdrive genomen, waarbij de snelheid nooit beneden de 65 km/u kwam.

Het bleek zelfs mogelijk, tijdens een bijzondere proef "uit nieuwsgierigheid" de helling naar Gaillon in zijn overdrive op te gaan zonder dat de motor protesteerde: de tijd over een kilometer gaf een gemiddelde van boven de 58 km/u, wat weliswaar een stuk lager was dan de 75 km/u (48 seconden) die in zijn 3, dus de prise-directe, werd geklokt, maar die wel aangeeft dat deze motor niet alleen maar in de hogere regionen zijn pk's kan leveren, maar ook in het middelste toerenbereik.

Maar nu terug naar de test.

Bij het binnenrijden van Pacy-sur-Eure (57,2 km na Saint-Germain) stond de tijd op 40 minuten, ofwel een gemiddelde van 85,8 km/u. Dat betekende dus al een verbetering ten opzichte van het stuk Saint-Germain naar Mantes. Ondanks de eerste stortbui die ons overviel tussen Pacy sur Eure en Vernon liep het gemiddelde over Saint Germain-Vernon nog steeds op: 7 minuten over de laatste 11 km, dus een gemiddelde van meer dan 94 km/u bracht het totaal gemiddelde vanaf Saint Germain op 86,8 km/u. Aan het einde van het eerste uur zaten we in Gaillon, met een afgelegde afstand van 88 km.

Iedereen weet dat het tweede uur, over het traject Gaillon, Les Andelys, Tourny, Thillois, Saint Clair sur Epte, Magny-en-Vexin naar Pontoise minder hoge snelheid toelaat dan het eerste uur. Niet alleen vanwege de bochtige weg, maar ook vanwege de moeizame passages door plaatsen als Saint-Clair, Magny en Pontoise. Niettemin, en ondanks een hevige bui gedurende zo'n 20

km, legden we in het tweede uur nog 83,2 km af, de passage door Pontoise daarbij inbegrepen (hoewel het testen normaal gesproken bij de entree van de stad gestopt wordt, waar we 78 km in 55 minuten hadden afgelegd, ofwel met een gemiddelde van 85 km/u). Over de twee uren gemeten komt de gemiddelde snelheid dus uit op 85,6 km/u over een traject van meer dan 170 km, waarvan je op de kaart direct kunt zien hoe lastig het is. Dit is hoe dan ook een buitengewone prestatie voor een auto, ongeacht welke het is.

Snelheid op vlakke weg en helling

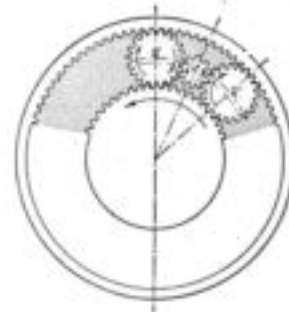
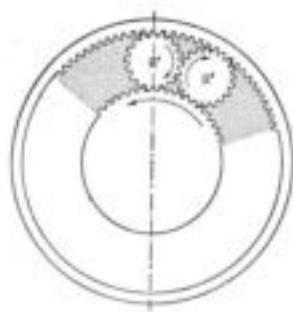
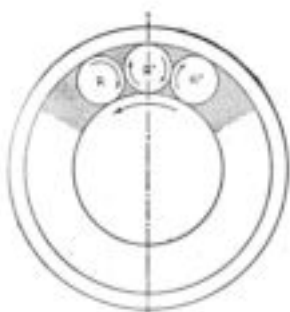
De kilometer met vliegende start op het vlakke stuk, heen en terug, is geklokt tussen Vernon en Gaillon, met een niet zo goede start, aangezien de snelheid tijdens het geklokte stuk nog iets toenam. Zoals gebruikelijk werden de snelheden met twee stopwatches gemeten, één in elke hand. De tijden kwamen altijd precies overeen. De gemiddelde snelheid over de kilometer (heen en terug) kwam uit op 112,219 km/u, en de topsnelheid op 112,429 km/u. Op de helling naar Gaillon werd de kilometer met vliegende start afgelegd in 48 seconden (75 km/u) en die met staande start in 1 minuut 0,2 seconde (59,980 km/u)

Acceleratie

Bij de acceleratieproef met staande start werd de 30 km/u in 4,2 seconden bereikt, de 50 in 8,4 seconden, de 80 in 19,2 seconden en de 90 in 23,4 seconden.

Verbruik

Het verbruik is op de volgende wijze gemeten: bij het vertrek werd de tank gevuld terwijl de wielen van de wagen tussen merktekens stonden. Eenmaal terug, en staand tussen dezelfde merktekens, werd de tank opnieuw gevuld via een proefglas. Bij een gemiddelde



Klassieke lagering

Voortijdige slijtage vanwege rotatie in tegengestelde richting

Als het klassieke rollenlager tanden had werden die er in de kortst mogelijke keren afgesleten

Gepatenteerde Panhardlagering

Vrijwel geen slijtage omdat er geen tegengestelde draairichting optreedt

Als het Panhardlager tanden had zouden die er niet afslijten. Geen tegengestelde draaiing

snelheid over het totale traject van 85,6 km/u bleek het verbruik 14,1 l voor 210 km, ofwel 6,714 l/100 km.

Een tweede test over 100 km van Saint-Germain via Mantes, Pacy-sur-Eure, Gaillon naar de weg naar Louviers, leverde een gemiddelde snelheid van 80,1 km/u op bij een verbruik, nog altijd weer gemeten door bijvullen, van 6,180 l.

Als je rekening houdt met het talloze keren afremmen, en dus evenzoveel keren optrekken, wordt duidelijk dat een route over de grote weg bij een gemiddelde snelheid van 80 km/u nauwelijks 6 l/100 km zal vergen. Want om op de route Sait Germain-Gaillon via Pacy een gemiddelde van 80 km/u te halen moet je vaak boven de 100 rijden, terwijl ik me een test herinner die ik ooit op de route Parijs-Nevers heb gedaan met een gemiddelde van 80 km/u zonder ooit boven de 90 te komen. Uiteraard zullen de gebruikscijfers bij 90 km/u, of meer dan 100, een stuk hoger uitvallen.

Opmerkingen

Ondanks mijn voornemen om in dit soort tests alleen maar de feiten weer te geven, met de koelheid van een controle-instrument, moet ik toch dit keer mijn diepe bewondering voor de bereikte resultaten uitdrukken. O.K., mijn voorgaande tests met de Dyna Panhard hadden me al tot de constatering gebracht dat het hier ongetwijfeld ging om een auto van ongekende mechanische klasse. Zijn weggedrag, voortkomend uit een samenspel van zeer directe besturing (2,25 sturomwentelingen van uiterst links tot uiterst rechts, Bravo!), een ophanging die tegelijkertijd comfortabel en zonder nadeining is, en krachtige remmen die in overeenstemming zijn met de prestaties van de wagen, had me al veel verteld over de auto. Maar in één klap overstijgt de nieuwe Dyna alle vroegere rangen en nestelt zich in de rijen van de beste seriewagens die er zijn, ongeacht hun cilinderinhoud.

Trouwens, wat betreft de passagiers en hun comfort: de uiterlijke indruk is wat bedrieglijk. Met het maatlint in de hand kunnen we met enige verrassing constateren dat, in vergelijking met een moderne 7 CV, die over het algemeen heel geslaagd wordt gevonden, de volgende getallen gelden: voor de voorinzittenden is er

dezelfde armruimte en 5 cm minder schouder ruimte (ofwel 2,5 cm per persoon, of 1,25 cm per schouder), van het midden van het stuur tot de rugleuning van de achterbank (ofwel de diepte van de voor- en achterzittingen en hun onderlinge afstand) scheelt 3 cm. De hoofdruimte achterin is zelfs 1 cm meer. Wedden dat deze constatering veel lezers zullen verwonderen? Mij ook trouwens! Maar laten we terugkeren naar de mechanische aspecten.

Hoe zijn ze in vredesnaam aan zo'n fenomenale motor gekomen

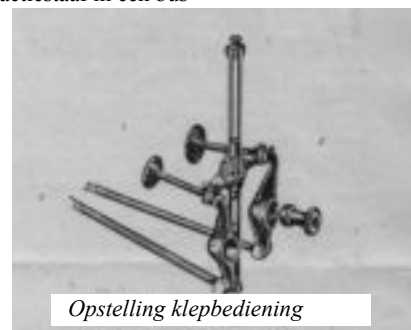
Kort gezegd hangt het specifieke vermogen van een motor af van het toerenbereik waarbinnen hij kan functioneren. Je hoeft geen technicus te zijn om te begrijpen dat het aantal explosies binnen de cilinder in een bepaalde tijd maatgevend is. Bij gelijk vermogen zal een kleine sneldraaiende motor in vergelijking met een grote langzaamdraaiende minder mechanische belasting opleveren voor de motor- en transmissieonderdelen. Vergelijk het maar met uw zakdoek: twee keer snuiten per seconde vangt hij makkelijk op, maar twee keer in de minuut een zestig keer zo sterke vuistslag, daar gaat hij van kapot. Sneldraaien impliceert wel een verhoogde compressieverhouding en een snelle reactie van de kleppen op de bewegingen van de nokkenas. Wanneer we rekening houden met het feit dat verhoging van de compressieverhouding beperkt wordt door voortijdige ontsteking en dat spiraalvormige kleppen bij een te hoog toerental gaar "zweven", dan kunnen we de Panhardmotor beter begrijpen en waarderen.



Krukasarchitectuur van de Dyna

Ten eerste de lagering van de drijfstang-uiteinden.

De schets laat zien dat in de normale opstelling de rollen aan twee tegengestelde krachten onderhevig zijn: de beweging van de drijfstang om de krukastap die ze allen in dezelfde richting doet draaien, en de onderlinge reactie die ze in tegengestelde richting dwingt. Als dit zich zou afspelen tussen getande in plaats van gepolijste oppervlakken zou alles in de soep draaien. De gepolijste oppervlakken slijten alleen maar. Echter, ze slijten snel, zoals men zich kan voorstellen. In de gepatenteerde lagering van Panhard worden de dragende rollen op afstand van elkaar gehouden door rollen met een kleinere diameter, opgesloten in een kooi die ervoor zorgt dat ze alleen met de twee naburige rollen in contact komen, maar niet met het lagerhuis. Zo zijn er geen tegengestelde bewegingen meer, en alle rollen draaien zonder wrijving, vrijwel slijtagevrij. Optimale koeling is verkregen door een gewijzigde koelribbenopstelling, gewijzigde klepzittingen en gewijzigde bougiepositie. Het lichten van de kleppen door twee met elkaar verbonden torsietaafjes is verder verbeterd door toepassing van een centrale reactietaaf in een bus



Opstelling klepbediening

De diameter van de inlaatklep is vergroot, en de bovenkant van de klep wat uitgefreesd, om ervoor te zorgen dat het gewicht van in- en uitlaatklep gelijk blijft.

Door een kleine asymmetrie in de opstelling van de klepbediening draait de klep in zijn zetel rond, waardoor hij zich als het ware continu inslijpt.

De tuimelaars, die vroeger op naaldlagers gemonteerd waren, dus zonder speling, wat trillingen in de nok veroorzaakte, zijn nu op een

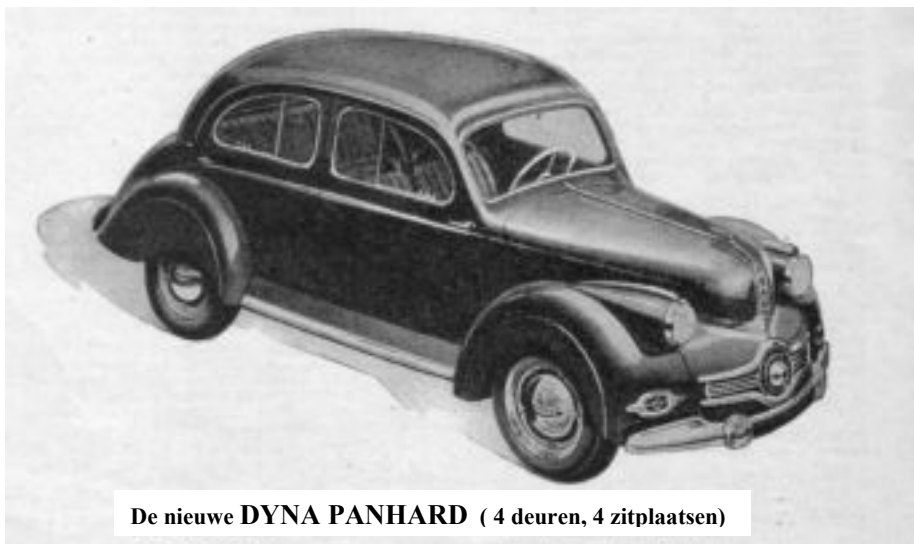
pen gemonteerd met een kogelscharnier in de tuimelaar zelf, met spelingsafstelling op de pen, waardoor de traagheidsmomenten van moeren en contramoeren, die vroeger aan de einden van de tuimelaars gemonteerd waren, geëlimineerd zijn. (elke gewonnen gram is goed voor het toelaten van dertig toeren meer van de motor) De kogel van de tuimelaar heeft ook tot gevolg dat de steun op de klepsteel over zijn volle oppervlak draagt, waardoor dwarskrachten op de klep onderdrukt worden.

Een nieuwe nokkenas licht de kleppen 1,9 mm verder; de zuigers zijn verbeterd; de centrale ventilator is glijdend gemonteerd en dempt zo eventuele trillingen van de motoras; het uitlaatpijpsysteem kent geen scherpe knikken en de demper ligt in de lengterichting al dit soort zaken wijst op ver doorgevoerde aandacht tot op het kleinste detail.

Als we bedenken dat de oude motor, die ook al de speciale drijfstaanglagering had, ook al geweldige prestaties leverde, dan zal het geen verwondering wekken wanneer we op de nieuwe het etiket "onvermoeibaar en onverslijtbaar" plakken, wat de hoogste eer is die we aan het mechanische deel van een auto kunnen toekennen.

De gevolgtrekkingen

De technische hoogstandjes, hoe bewonderenswaardig ze op zich ook mogen zijn, zouden natuurlijk alleen maar een tamelijk zinloze eigenaardigheid zijn als er geen praktische voordelen mee gemoeid waren.



De nieuwe DYNA PANHARD (4 deuren, 4 zitplaatsen)

Het weggedrag als gevolg van de voorwielaandrijving, de directe besturing, de uitgekiende ophanging heeft behalve een verhoogde veiligheid ook nog eens als gevolg dat de banden maar weinig slijten.

De motor, waarvan wij enkele pluspunten hebben aangestipt, en die door zijn perfecte balancering alleen nog maar robuuster is, zal maar weinig onderhoudskosten vragen, en tussen de revisiebeurten zal een aanzienlijk aantal kilometers liggen.

Het verbruik, dat kennen we. Daar moeten we nog aan toevoegen dat vanwege de geringe

motorslijtage het olie- en benzinegebruik vrijwel gelijk zal blijven in plaats van in de loop van de tijd hoger te worden.

Inderdaad, wanneer we auto's met net zulke prestaties en net zoveel comfort bij de concurrentie zoeken, dan zal de Dyna in vergelijking hiermee een stuk voordeliger uitvallen in het gebruik, waarbij we moeten denken aan zo'n 60.000 ffr per 20.000 km, niet in de laatste plaats vanwege de benzinekosten. Dit zijn geen verwachtingen, maar conclusies die uit het voorgaande voortspruiten.

Maurice PHILIPPE
Vert.: OttHW

(advertentie)

Verwen uw Panhard!

met RVS A2/A4



R.V.S. A2/A4

HSS-E

Bevestigingsmaterialen

Snijgereedschappen

Schuur- en Polijstmaterialen

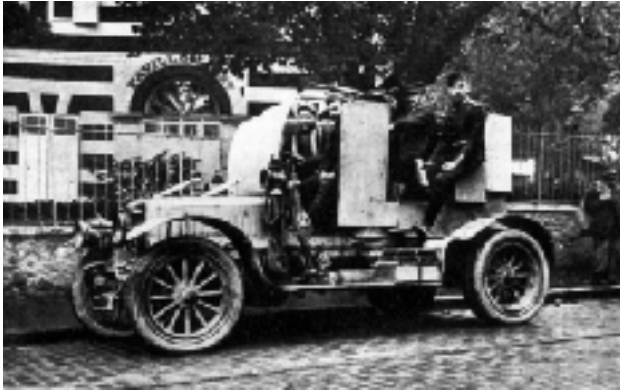


J.R.V. • De Kraan 96 • 5056 PA Berkel-Enschot • tel: 013 - 540 06 10 • fax: 013 - 540 06 11 • e-mail: je.r.ve@freeler.nl

EBR

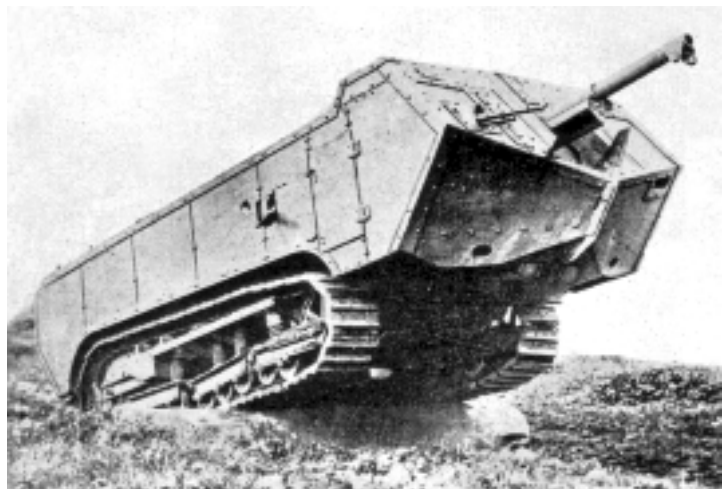
Ons clublid Ruud Kreil stuurde ons bijgaande foto op, genomen op een demonstratiedag van motoren in Nuenen. Reden om eens wat dieper op de EBR, het paradepaardje van de militaire tak van Panhard, in te gaan.

De band tussen het Franse leger en Panhard is al zeer oud. In 1898 maakt de generale staf van de 70^e infanteriebrigade voor het eerst gebruik van een normale civiele Panhard-auto om zich snel te kunnen verplaatsen, en in 1904 koopt het leger de eerste speciaal voor militaire doeleinden ontwikkelde Panhard-verkenningswagens. Om zich beter te kunnen verdedigen wordt in 1905 op dit soort wagens een mitrailleur gemonteerd, en de “automitrailleuse” is geboren. Om te zien nog een gewone auto uit die tijd, maar eentje met tanden!



In de 1^e wereldoorlog spelen dit soort auto's nog geen belangrijke rol. Een loopgraven-oorlog heeft geen snelle verkenningswagens nodig. Wel tanks. Die bouwt Panhard niet, maar de zware Saint-Chamond tank is wel uitgerust met een Panhard motor!

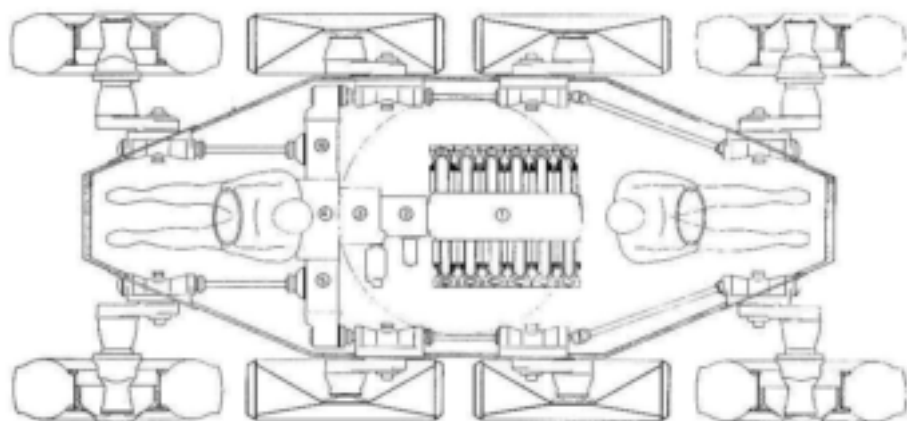
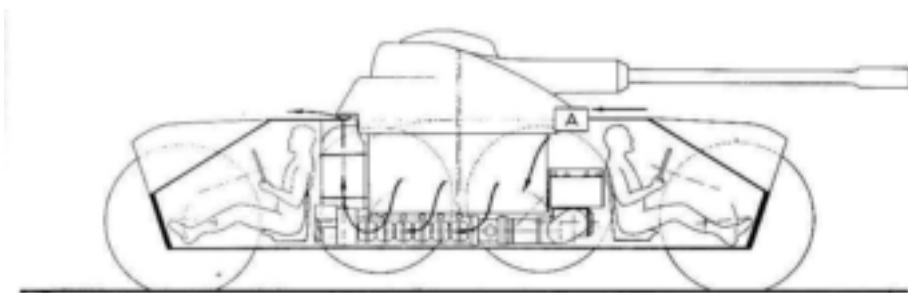
De eerste volledig gepantserde automitrailleuse is de 138 uit 1926, gebaseerd op een 20 CV chassis, met een S/S motor. Behalve een mitrailleur is de wagen ook nog voorzien van een licht kanon. Bijzonder is de tweede bestuurdersplaats achterin. Deze maakt het mogelijk om even snel vooruit als achteruit te rijden, zodat bij ontdekking niet eerst een halve draai gemaakt hoeft te worden.



Dit principe blijft bij de latere opvolgers als de AMD 165, 175 en 178 gehandhaafd. Het prototype AMD 201 uit 1939 is de laatste met een S/S motor, en kan als voorloper van de EBR gezien worden. Evenals de EBR heeft hij 8 aangedreven wielen, waarvan de binnenste 4 compleet van metaal en optrekbaar zijn. In tegenstelling tot de EBR heeft hij echter geen tweede bestuurdersplaats.

Direct na de tweede wereldoorlog bestelt het Franse leger nog een serie speciale AMD 178's, nu met een gewone kleppenmotor, maar er is toch behoefte aan een moderne, wat zwaardere pantserwagen. Louis Delagarde en zijn secondant Gustave Gery, door Jean Panhard wel eens liefdevol vergeleken met Don Quichotte en Sancho Pansa, zetten zich in 1948 aan het werk, waarbij de praktische Gery ervoor zorgt dat de avantgardistische Delagarde niet uit de bocht vliegt.

Het leger wil een pantserwagen met besturing voor en achter hebben, die zowel op de weg als in het terrein goed uit de voeten kan, en waarvan de motor zo plat mogelijk is. Delagarde en Gery ontwikkelen nu uit de AMD 201 en de Dyna X de EBR. Van de Dyna wordt het motorontwerp geleend, en van de AMD de architectuur. Zo ontstaat een pantserwagen met een platte 12 cilinder luchtgekoelde boksermotor in het midden, aan de uiteinden een bestuurdersplaats, vier aangedreven wielen met luchtbanden op de hoekpunten en vier aangedreven, optrekbare metalen wielen (tractorwielen) aan de zijkanten daar tussen. De kleplichting geschiedt met torsiestaafjes. Met een boring en slag van 80x100 mm heeft elke cilinder een inhoud van 500 cc, dus wordt het een 6 liter motor. Bij het voor Panhard zeer lage toerental van 3700 tpm en een compressieverhouding van 6,6:1 ontwikkelt de motor 200 pk, waarmee de bijna 13 ton zware wagen op de weg een maximumsnelheid van 115 km/u kan bereiken. Elke rij cilinders heeft zijn eigen nokkenas, twee in totaal dus, en de krukas heeft per twee tegenover elkaar liggende drijfstenen maar één krukastap. Zo kan de krukas vrij kort blijven, met maar 6 tappen. De koellucht wordt aangezogen net onder de geschutkoepel, waar de Molotov-cocktails er niet bij kunnen komen.



Naast de hoofdmotor bevat de wagen ook nog een kleine 500 cc eencilinder motor, waarvan cilinder, zuiger en drijfstang identiek aan de twaalf andere zijn. Hierop is een 5 kW generator aangesloten, en in geval van nood kan hij als startmotor dienen, en zelfs de hele wagen laten rijden, zij het dan zeer langzaam, als de hoofdmotor uitvalt.

De transmissie bevat een meervoudige plaatkoppeling, een vierversnellingsbak voor terreinwerk, een vierversnellingsbak voor op de weg, een omkeerinrichting, een centraal differentieel (links-rechts) en twee trekkrachtverdelers om verschillen in grip voor en achter op te kunnen vangen.

De ophanging is al net zo fraai. De 8 wielen zijn onafhankelijk afgeveerd met een hydropneumatisch systeem (cilinder, zuiger, olie en stikstof). De benodigde druk wordt geleverd via twee hogedrukpompen voorzien van een windkast. Behalve de vering verzorgen ze ook de druk voor de remmen, de besturing en het ophaalsysteem. Omdat de wagen zowel voor als achter een stuurinrichting heeft kan hij even snel voor- als achteruit rijden, en omdat de hoekwielen tegengesteld aan elkaar kunnen functioneren is een bijzonder korte draaicirkel mogelijk (12 m diameter voor een wagen van meer dan 6 m lang).

Omdat generaal Rolland, de opdrachtgever, de hydropneumatiek niet helemaal vertrouwt (de DS19 bestaat in 1951 nog lang niet!!) krijgen de wielen op de hoekpunten uiteindelijk toch maar schroefveren. De tractorwielen blijven hydropneumatisch geveerd.

Behalve een kanon van 75 mm bevat de draaibare geschutskoepel ook nog een 7,5 mm mitrailleur en vier rookgordijnwerpers. In de wagen bevinden zich nog een twee 7,5 mm mitrailleurs.

De prestaties zijn indrukwekkend. Reeds genoemd werd de maximumsnelheid van 115 km/u. Hellingen tot 60 % kunnen genomen worden. Sloten van 2 m breed kunnen eenvoudig overbrugd worden. Rivieren met een maximale waterhoogte van 1,20 m vormen geen beletsel.

Hij voert 56 granaten en 2250 patronen. Zijn actieradius is 700 km, dankzij een tankinhoud van 380 l gewone (laag-octaan) benzine.

De bemanning bestaat uit 4 personen: de bestuurder voor en achter, elk met hun mitrailleur, en in de koepel de lader en de schutter. Vanwege de beperkte ruimte mogen de bestuurders niet langer dan 1,70 m zijn.

In de loop van zijn gebruikstijd (1951-1982) zijn er meer dan 1200 geproduceerd. De bewapening werd hoe langer hoe zwaarder, zodat de laatste versie een 120 mm kanon voerde, en 4 mitrailleurs.

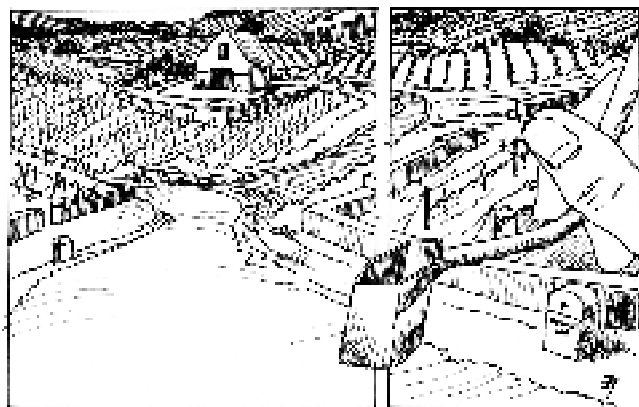
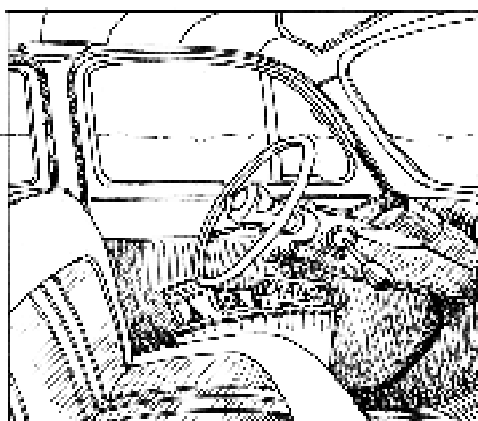
Behalve voor het Franse leger werden ze ook voor de export gebouwd. Het was het eerste militaire voertuig waarmee Panhard op de internationale markt kwam.

Frankrijk gebruikte ze in de Algerijnse oorlog, Portugal in Angola en Mozambique. Indonesië heeft ze ook overal gebruikt.

Ze hadden één groot nadeel: als je motorreparaties moest uitvoeren moest de hele geschutskoepel gedemonteerd worden. Typisch Panhard.

OttHW





NU KON DE WEG NIET DRÛMEN DE DORPSTRAATJESSEN MET RECHT EN EENDRUYEN. INNIJMAASTRICHT, MET VERBODEN-DE STRAATGEWELDE, OVERSCHIPPEN IN LUKK. BASTONDE, ZAGENDEN DE ARIJANEN EN DE TREKTRACHT VAN ELCHERKEFE, METZ, MANDE, TONL, TONK KAKK NIET STOFFEN BY LANHARS, DYON, EN LANGS DE CÔTE D'OR (AAN) NÈ NA BEKKEKE FRA, EN TUNNENHOOR NAAR MENSAULT, EFFE AOD LIEN RY, JEAN-PIERRE, DE BUCSCHAPPEN, EN DORR NAAR NISLAY. ACH, WAT, DE KUNDERBY ZOU TEGH NOG NIET THUIS. WE WIJEN EEN AFSLAGKE RIJCHING MONTBÉLIE, EVEN DOOR DE KUNNENDEEN, VERBODENEN DUTTEN MIT DE TREKTRACHT. EEN DYNA, INDIAR EEN TENDRAAN, PLOTSELINGE VRRH. GEEN TREKTRACHT MEER!



TIENS, WAE BELLE DYNA!
CELA NE SE VOIT PAS BEAUCOUP
AUJOURD'HUI? - MON MARI EN
A EU UNE IL Y A CINQUANTE
ANS! QUE ÇA PASSE VITE, LE
TEMPS N'EST-CE PAS?



ELLE EST VRAI-
MENT GENTILLE,
VOIRE CHAT!



WAARSCHYJNLYK WAS ER WEER ZO'N STORME BORGIEDOP INHORGEBWAARD. EN MEIDEN OOR JAAR NIEUWE BORGIEDOP HAD BEKINNEDE ZICH DAT MEER BREED ZICH HAD GELACHEN TOEN-IE VOOR DE AFK DE BORGIEDOPDE ZAG-VASTEKINDOFT OM TE TOEGEFANDE-RIJCHING MET T-RIBS, TUD, WAT EEN MOEDIE DYNA ZEI EEN VROUWENSTEM ACHTER HEM, „MON MARI HEEFT ER 60 JAAR GELEIDEN DAT ZO EEN GEHAD, WAT VLIET ISTUD! EN DANKZ JASMINE DRINKT-IE Z'N VERSIE ECHT LEKKERE KOFFIE, DUTDAG, DAVINA NEMT-IE ANSCHEID MET DE HELOTE HAAR NOD'NS OP TE ZOEKEN, EN DAT ZOU 'M NOG HEEL ONS LANG RYBLYVEN... EN NIJ : OP NAAR DE GITE!

©



Onze secretaris ontving onderstaand e-mailbericht.
Misschien dat iemand er iets mee kan doen.

Naam: Gwendal Leblay
Email: leblay_gwendal@yahoo.fr
Onderwerp: junior D'leteren jaar 1955 te koop

Bericht:

Goede Daag allemaal,

I am a French person and I love Panhard cars. I own many of them. One of these is a Panhard junior D'leteren from 1955. The car is partly restored and almost complete, but for personnal reason I have to sell it. May be it could be of interest for one of your club members.
You will find my contact details hereafter:

Gwendal LEBLAY
Saint-guireuc
22240 PLEVENON
Brittany, France
Phone: +33.650.257.115
email: leblay_gwendal@yahoo.fr (understrike tussen y en g !!)

Do not hesitate to contact me in case you need more informations about this car.

With my best regards,

Tot Ziens

Gwendal Leblay



Peter Drijver bericht:

In Finland hebben we Martial Latruffe ontmoet. Daarbij bleek Martial nog een aantal auto's en motoren te koop te hebben. Ze staan op de:
56 avenue Jules Lefebvre 02130 Fère en Tardenois
Dat is even ten westen van Reims.
Zijn contactgegevens zijn:
tel: 00 33 6 87 26 65 42 (Château-Thierry, dep. Aisne (Fr))
email: renovedecoupe@orange.fr

Une moteur de 45 chevaux de PL17 et un tigre de 24 CT
60 chevaux, le prix pour 1 moteur est de 1500 €.

Une dyna Z12 de 1956,
complete avec le moteur
tournant, à restaurer, de la
rouille un peu partout mais pas
de corrosion perforante.



Une dyna Z1 de 1954, complete à restaurer avec une deuxième caisse
avec train AV et AR (un gros travail de restauration)



Une PL 17 L6 de 1963 relmax
en assez bonne état sauf le
moteur à refaire.



Une 24 Ct de 1964 sans
corrosion, moteur et boîte
révisée à remonter, ciel de toit+
sièges+ moquette refaits neufs
avec frein à tambours, peinture
bleu métal à refaire.



Une 24 ct de 1966, dans son jus
sortie de garage après 31 ans
de sommeil, complete, moteur
intérieur et peinture à refaire



WIM'S PEN

In de groep van liefhebbers van oudere auto's - ik haat vanwege de elitaire bijklank het woord klassieker en bij het woord oldtimer komt de geur van een oudeliedeninrichting in de jaren vijftig mij in de neus - vallen twee groepen te onderscheiden: sleutelaars en poetsers. Ik heb lang tot de eerstgenoemde categorie behoord. Maar nu heb ik, na tien minuten onder de motorkap van mijn PL17 aan de carburateur te hebben gedraaid, minimaal een kwartier nodig om mijn rug weer recht te krijgen. Dat was dertig jaar geleden anders, toen ik met drie crickjes het pas opnieuw gezette verenpakket onder mijn Volvo Raptgbil (een radiowagen van het Zweedse leger) installeerde. Grommend en vloekend, dat wel. Waarschijnlijk hebben dergelijke operaties bijgedragen aan de slechte toestand van mijn rug. Dat de rug van me slecht is, heb ik samen met een bevriend fysiotherapeut kunnen vaststellen tijdens het bekijken van een kopie van een MRI SCAN. Ik had de toelichting, waarin stond dat ik een eigen muziek-CD mocht meenemen, voordat ik gescand werd, goed gelezen. Op een vroege zaterdagmiddag arriveerde ik dus met een CD met composities van de vrijwel vergeten Gossec, geboren in 1734 in Henegouwen, maar triomfen vierend in Parijs, bij de afdeling radiologie van het hospitaal. Gossec bleek een totaal

verkeerde keuze, want het apparaat waarin ik in kwam te liggen, maakte een lawijt alsof ik me per Lanz Bulldog over een Drentse zandweg verplaatste. Ik raad dus ieder lid van de PAN aan, voordat hij zich aan een scan dient te onderwerpen, de knalpot onder zijn voiture te verwijderen of te laten verwijderen, daar een opname van te maken, die op CD te zetten en gewapend met dat zilveren schijfje zich scanwaarts te bewegen, opdat hij in ieder geval iets vertrouwds kan beluisteren. Inmiddels is vastgesteld dat ik merkwaardige puntige uitsteekseltjes heb aan de



wervels onder in mijn rug en is mijn linkerbeen constant slapende, alsof ik zo onverstandig ben geweest een kwartier lang met mijn benen overelkaar te zitten. Het went, alles went, dus ook een slapend been. Inmiddels heb ik van neuroloog en fysiotherapeut begrepen dat van enige verbetering geen sprake kan zijn en dat sleutelen aan oudere auto's uit den boze is. Ik heb me dus nood-

gedwongen aangesloten bij de groep der poetsers en moet me de hoon van de sleutelaars laten welgevalen. Wat dat betreft biedt die andere hobby van, mij sleutelen aan oude rijwielen, gelukkig enig soelaas, die zet ik in een standaard op werkhoogte en staand schroef ik aan mijn cardanas aangedreven Columbia uit 1900 of mijn met zes versnelingen uitgeruste Sunbeam uit 1910. Frusterend is het wel van auto's af te moeten blijven en enige jaloezie maakte zich dan ook



van mij meester, toen ik zag hoe een Brit, met als basis een Panhard, bijgaand driewielig voertuig in elkaar had geknutseld. Daar is heel veel lef voor nodig, aan dat soort lef heeft het me trouwens, zelfs met een niet versleten rug, altijd ontbroken. WiBlo

Naschrift redactie

Bovenvermelde driewieler stond onlangs, als "onvoltooid project", te koop op Ebay voor € 1154,25 (950 pond). Er werd niet op geboden. Geen lef!

FEHAC protesteert!



RDW geeft bij invoeren van historisch voertuig alleen nog kenteken af indien men beschikt over Deel I en Deel II.

De RDW heeft op 10 augustus jl. aangekondigd, dat per 16 augustus een nieuwe regeling in werking treedt, waarbij het verplicht is om kentekenbewijs Deel I te overleggen bij de aanvraag van een Nederlands kenteken voor een voertuig, dat eerder in een andere EU lidstaat was geregistreerd. Europese en Nederlandse wetgeving zou vereisen dat bij de aanvraag van een Nederlands kenteken voor een voertuig uit een andere EU lidstaat, het volledige buitenlandse kentekenbewijs wordt overlegd. In de praktijk betekent het dat van het buitenlandse kentekenbewijs Deel I altijd aanwezig moet zijn. Datzelfde geldt voor Deel II, voor zover het is afgegeven. De RDW maakt geen uitzonderingen meer voor bijvoorbeeld buitenlandse schadevoertuigen en historische

voertuigen. De FEHAC heeft met zeer grote verontrusting kennis genomen van deze nieuwe regeling waarbij het vanaf 16 augustus 2010 niet meer mogelijk zal zijn om voertuigen van binnen de EU zonder volledige documenten op Nederlands kenteken te zetten. Deze regeling betekent een concrete aanslag op het behoud van het mobiele erfgoed, waarvoor de FEHAC zich al 35 jaar inzet. Het mag immers bekend worden verondersteld dat van veel oldtimer voertuigen binnen de EU (van inmiddels 27 landen!) in de loop der jaren de voertuigdocumenten verloren zijn gegaan. Deze voertuigen zijn ooit buiten gebruik gesteld en vervolgens 'vergeten' of weggezet in afwachting van een grote restauratie. Nadat de technische kant van de restauratie is voltooid en de voertuigen weer geschikt zijn voor deelname aan het verkeer, worden ze ter keuring aangeboden en na goedkeuring kan er opnieuw een kenteken worden afgegeven. Voor de eigenaar de bekroning van zijn werk!. Deze RDW-maatregel betekent een klap in het

gezicht voor mensen die inmiddels veel geld en tijd hebben geïnvesteerd voor de restauratie van een 'schuurvondst', in het gerechtvaardigde vertrouwen dat het voertuig ook zonder originele documenten op kenteken zou kunnen worden gezet, met medewerking van de RDW. In het beste geval kan men het voertuig nog voor verkoop naar het buitenland aanbieden. Waarschijnlijk voor veel minder geld dan er in geïnvesteerd is. Om over de gederfde levensvreugde nog te zwijgen. In dit licht bezien is de onzorgvuldige werkwijze van de RDW een grote teleurstelling voor de FEHAC en de ruim 60.000 leden die via hun club zijn aangesloten bij de FEHAC. De FEHAC heeft contact gezocht met de RDW en vertrouwt er op dat de maatregel ongedaan wordt gemaakt ten aanzien van historische voertuigen en dat het ook in de toekomst mogelijk blijft om oldtimers zonder alle officiële bescheiden vanuit andere EU-landen in Nederland op kenteken te zetten.

Vreemde Verwanten

Aan deze boektitel, van de klassieke SF-auteur Philip Jose Farmer, moest ik denken toen ik eenmaal alles bekeken had wat de link die Wim Bloemendaal me opstuurde had opgebracht.

http://www.finecars.cc/en/detail/car/14975/index.html?no_cache=1#HISTORY

Mooie plaatjes van een Panhard-kloon, had hij gezegd. Nu, dat klopte. Maar het maakte ook nieuwsgierig naar verdere informatie, en voor ik het wist zat ik diep in het klasse H gemodificeerd racegebeuren.

Op bovengenoemde link stond bij een specialist in dure oude auto's een Fairchild-Panhard racewagen te koop met een vraagprijs van 35.000 dollar. Goed, die dollar is niet meer wat hij geweest is, maar het was toch wel een beetje prijzig. En wat was in vredesnaam een Fairchild-Panhard? Nooit van gehoord! Op de site van de eigenaar stond de volgende advertentie, die al een paar dingen duidelijk maakte, o.a. dat de prijs inmiddels behoorlijk was opgedreven:



Maar dit leverde weer een nieuwe vraag op: wat was een Aardvark, en had die ook iets met Panhard te maken? Gelukkig stonden alle bezochte sites vol informatie, vooral veel van hetzelfde. Onderstaand stukje is hier een neerslag van.

In de Victory Lane van november 2004 (Amerikaans magazine, gewijd aan racen met oude sport/racewagens) stond een uitgebreid artikel over de Fairchild Panhard, dat ik hier integraal overneem.

De Fairchild Panhard – een unieke H-Mod

Deze wagen werd zo'n 15 jaar geleden in verwaarloosde toestand en zonder de originele tweecilinder motor met bovenliggende nokkenas aangetroffen. Toen Don Racine hem vond bezat hij al de eerste "Nichols Special", die nu door J.P. Molerus in Frankrijk wordt bereden. Deze wagen is de derde Nichols, en werd oorspronkelijk gebruikt door Perry Peron.

Stan Bucklin was nauw bij de bouw betrokken.

Na enig zoekwerk slaagde Don erin in contact te komen met Jerry Fairchild en dr. Molle, die vroeger de wagen geracet hadden. Na de restauratie wijdde dr. Molle de wagen in op zijn maiden trip in Laguna Seca (een circuit in Monterey, Californië - OttHW).



Na de dood van Jerry belde Doc naar Don en vertelde dat hij een cadeautje had, dat Don een dezer dagen maar eens moest komen ophalen. Enkele maanden later bezocht Don hem, en stond verstomd: hij schotelde Don de originele tweecilinder motor met bovenliggende nokkenas voor. Jerry, die zo'n 5 maanden daarvoor was overleden had het ding al die jaren bewaard.

Hoewel Don de motor nog altijd heeft (compleet) inclusief het grootste deel van het brandstofinjectiesysteem heeft hij nog nooit geprobeerd hem aan de praat te krijgen.

In de loop van de jaren heeft de Fairchild diverse Panhard-krachtbronnen in het vooronder gehad, naast de hierboven vermelde motor, die ook een soort Panhard-motor is, ontwikkeld door Jerry Fairchild. Er zat ook een aanjager op zoals die op de Panhard Junior werd gebruikt. Op dit moment rijdt de wagen

met een motor die door Don Racine is ontwikkeld, en die een kopie is van de motor in de Aardvark.

Tussen de vele honderden Panhards die voor racen gebouwd zijn is de Fairchild een opvallende. Wanneer je twee jaar achtereen (1958 en 1959) de H-modified klasse van het Pacific Coast Championship (organisator: California Sports Car Club) wint mag dat wel een kunststukje heten.....de competitie is ruw, ruig en snel!

Molle pakte ook de tweede plaats op de H-mod ranglijst voor de SCCA Regionale prijs (Sports Car Club of America) in 1958 en de tweede plaats van de H-mod klasse op Motoracing's Pacific Coast Championship in 1959. Afgezien van het feit dat Bill Molle een kanjer was, was het geheim van de overwinningen die deze wagen wist te behalen de unieke Fairchild-Panhard krachtbron... het eerste geslaagde brandstofinjectiesysteem voor tweecilinder viertaktmotoren.

Het chassis, een buisframe met aluminium verstevigingplaten, werd oorspronkelijk door Perry Peron geconstrueerd, die er ook de Westkust wedstrijden mee racete. De fiberglas carrosserie werd door Jim Byers ontworpen, en Jerry Fairchild bouwde de exotische motor.

Specificaties:

Motor: Fairchild-Panhard, 2-cilinder 4-takt bokser, luchtgekoeld, 45 cu.in. (747 cc), compressieverhouding 9,5:1. Ontwikkelt 67 bhp bij 6500 tpm

Transmissie: vierversnellingsbak, geïntegreerd met voorwielaandrijfsysteem; 2-4 gesynchroniseerd.

Chassis: buisframe met aluminium verstevigingplaten. Onafhankelijke voorvering met twee dwarsveren. Semi-onafhankelijke achtervering met centraal flexibel ingeklemde V-as en zes dwarse torsiestaven. Verstelbare Houdaille schokbrekers rondom. Tandheugel – rondsels besturing. Trommelremmen vóór: aluminium met stalen voering. Trommelremmen achter: staal.

Afmetingen: wielbasis 84 in. (2,13 m), lengte 112 in. (2,84 m), hoogte 32 in. (81 cm), grondspeling 5 in. (13 cm), sporing vóór 48 in. (1,22 m), sporing achter 48 in. (1,22 m). Banden 4.50x15 voor en achter. Gewicht 984 lbs (445 kg !), met gewichtsverdeling 60 % voor en 40 % achter. Tankinhoud 6 gallons (23 l)

Prestaties: Topsnelheid 118 mph (190 km/u), snelheid na kwart-mijl (400 m) met staande start: 84 mph (135 km/u)

Tot zover Victory Lane. Er mag gerust gesteld worden dat er een hoop aan geknoeid is, maar er valt in bovenstaand verhaal genoeg te herkennen van een Dyna Junior om het typeplaatje op deze wagen te rechtvaardigen:



Eén en ander zal wel te maken hebben gehad met de regels: de oorspronkelijke class H-mod-1 ging tot een cilinderinhoud van 750 cc. De wagen is op dit moment geklasseerd als class H-mod-3.

In die hoedanigheid is hij op onderstaande foto met

Alleen de motorinhoud klopt dan niet, maar dat schijnt in de huidige uitvoering weer in orde te zijn. Er hangt nu een 851 cc in.

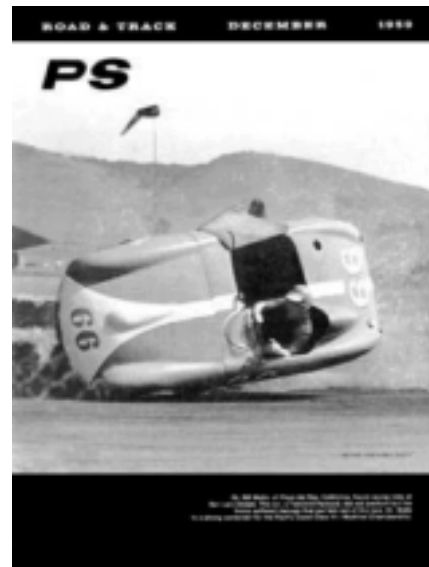


Maar wat was nu die Aardvark? Vast niet de Zuid-Afrikaanse miereneter. Die is niet zo snel dat Don Racine als bijzonderheid in zijn advertentie moet vermelden dat de Fairchild hem wel in kan halen!

Don Racine aan het stuur te bewonderen.

Dat het niet altijd goed gaat is hieronder te zien.

Bestuurder: Bill Molle.



Een beetje verder zoeken bracht de oplossing van dit probleem. Ook dit was een racewagen van Don Racine, in de H-mod klasse 4. En inderdaad ook een Panhard-achtige. Wat ouder dan de Fairchild, in 1952 gebouwd door John Porter, die op zoek

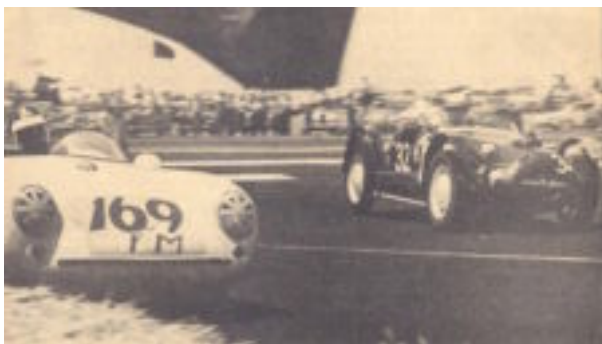


was naar een leuk racewagentje voor een lage prijs. Hij gebruikte een standaard Dyna-X chassis en motor als basis, reduceerde hier en daar het gewicht en versterkte de boel door op strategische plaatsen wat buisjes bij te lassen. De kleine standaard 745 cc 42 pk motor van de Dyna krijgt dit geheel met zo'n 140 km/u vooruit.

In de 50-er jaren van de vorige eeuw reed dit wagentje over de circuits van Torrey Pines, Pomona en Santa Barbara, bestuurd door chauffeurs die even onbekend zijn als de wagen zelf: Paul Lee, Faith Towers, Elizabeth Galbally, Stu Haggart, Carles Metcalf. Er heeft zelfs een team met de naam Ecurie Fatigue (Stal Vermoeienis) mee geracet.

De successen waren gemengd, maar hij zag vaak kans grotere wagens te verslaan vanwege zijn wendbaarheid en kwieke bediening. John Porter, die op onderstaande foto nog achter het stuur zit, is later met wat snellere

wagens gaan rijden, en is hieronder te zien terwijl hij zijn voormalig bezit in de bocht eruit snijdt.



Het wagentje was dan wel niet supersnel, maar je kon, zegt John, op drie wielen de bocht door met dezelfde snelheid als op het rechte eind. Een prima trainingsauto om het racen in te leren. Toen hij overstapte naar de Porsche 550 Spyder stond in zijn advertentie: *Aardvark Panhard aangeboden. Ga racen in de meest redelijke klasse. Deze wagen heeft al heel wat snellere*

opponenten verslagen door zijn betrouwbaarheid. Twee motoren, twee transmissies, twee chassis, 13" velgen en banden. Twee nieuwe zuigers met veren, Amal carburateur, en mijn zegen. Prijs: \$ 2000. EN ONTHOUD: EEN KLEINE AARDVARK DOET NIEMAND KWAAD.



Als je de Aardvark heden ten dage op een oude- racewagen- evenement tegenkomt zal je een dubbele verrassing ondergaan. Ten eerste vanwege het uiterlijk van het autootje, maar ten tweede vanwege de indrukwekkende snelheid waarmee Don Racine hem over het circuit rondslingsert. Don is een vaste bezoeker van de Monterey Histories, die op Laguna Seca verreden worden, en is hiernaast in de z.g. kurketrekker te zien met zijn lawaaiige racemonstertje.



Wat denkt hij zelf van de wagen, die hij zo keurig gerestaureerd heeft in zijn eigen Californische restauratiebedrijf. Ach, zegt hij, een kleine Aardvark doet niemand kwaad.

Realisatie: Diverse auteurs en fotografen
Vertaling: OttHW



De auto's van Ettore Bugatti, Walter Bentley, Henri Morgan, Frederic Henry Royce, de gebroeders Duessenberg, Henri Ford, Hispano Suiza, Alfa Romeo en vele andere merken vormen een **legendarische klasse**, die tot op de dag van vandaag niets aan glans heeft verloren. Het is nog steeds een genot om in zo'n auto te rijden. Elke klassieker is **uniek** en heeft voor u, als eigenaar, een **onschatbare waarde**. Klassiekers vragen om een speciale behandeling, ook op het gebied van verzekeringen. Wij verzekeren alle klassiekers op unieke wijze, op basis van vaste tarieven en tegen een prettige premie. De eerste tarief door een beëdigd classic car taxateur kan zelfs **gratis** zijn. Informeer u eens vrijblijvend of beter nog: **stuur de bon in**, dan sturen wij u een offerte.

Van onschatbare waarde?

JA **coupon**
ik wil meer weten over uw klassieker verzekering en taxaties

☐ Stuur mij een offerte voor mijn klassieker

Merk en type: _____

Bouwjaar: _____ Geschatte kilometrage: _____

Geschatte waarde of taxatiewaarde: _____ €

☐ Bel u mij voor nadere informatie

Naam: _____

Adres: _____

Postcode: _____

Woonplaats: _____

Tel. privé: _____ Tel. zaak: _____

Beroep: _____

U kunt de bon in een ongefrankeerde envelop sturen aan:
KUIPER VERZEKERINGEN
ANTWOORDNUMMER 51 8440 VB HEERENVEEN

Verzekerd volgens **FEHAC** normen

KUIPER VERZEKERINGEN

Kuiper Verzekeringen Bezoekadres: Breedpad 21 8442 AA Heerenveen Postadres: Postbus 116 8440 AC Heerenveen
Telefoon: (0513) 61 44 44 Telefax: (0513) 62 37 42 www.kuiperverzekeringen.nl

NIVB lid • lid NVGA



TNT Post
Port betaald

Indien onbestelbaar retour: Oosterveen 421, 1444 XP PURMEREND



It Bûtlân 11^a
8621 DV Heeg
Tel: 06 - 22 876 142

info@tonn.nl

tonn verlichting 

www.tonn.nl