Met toestemming overgenomen uit AutoWeek Classic

TEKST **BAS VAN PUTTEN**, FOTO'S **RENÉ OUDSHOORN**

Een halve eeuw geleden viel het doek voor Panhard, een van 's werelds oudste autofabrikanten. Maar de prachtig gestroomlijnde carrosserieën worden door liefhebbers gekoesterd. AutoWeek Classics ging met de vijftigjarige Panhard-club op toertocht door het land van Maas en Waal. In een wel heel bijzondere auto die half Panhard en half familie is.

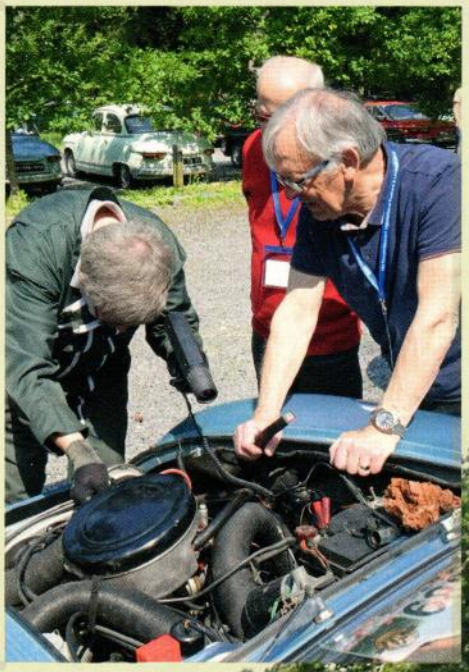
In 1967 was het na tachtig jaar over en uit voor Panhard, een van de allereerste automerken ter wereld. Het geschiedde in stijl. "Het was een mooie, glorieuze ondergang", zegt Peter Drijver, oud-voorzitter van de jubilerende Panhard Automobiel Club Nederland. Het was geen drama à la Austin-Rover, dat per overname aan karakter inboette. Panhard bleef tot de laatste snik Frans. De met korte (BT) en lange wielbasis (CT) leverbare 24 (1963-1967), de zwanenzang van het merk, was een stilistisch hoogtepunt - stervend in schoonheid, vindt Drijver. "Het sympathieke van Panhard is dat het op een romantische manier is omgebracht in een sterfscène die in een opera niet zou misstaan. En dat het uitging met een knal, met een extreem elegante, futuristische auto." Maar alle naoorlogse Panhards waren prachtig. Onwankelbaar elegant, zowel de sedans als de coupés en cabriolets. Gestroomlijnd en gerond in grote bogen, DS-achtig maar dan anders. Naar Franse eigenzinnigheidsmaatstaven was Panhard het andere Citroën, ironischerwijs de concurrent

'Hij is niet stuk, hij doet het alleen even niet'

die het merk vanaf halverwege de jaren vijftig gefaseerd opslokte, knevelde en plette. Maar bij Panhard, voor de Tweede Wereldoorlog een chic merk met zes- en achtcilinders, hadden na de bevrijding alle modellen tweecilindermotoren, terwijl de tweepitters bij Citroën waren voorbehouden aan de kleine modellen. Panhard woekerde tot het laatste moment met één motor, de stapsgewijs opgeboorde versie van de in 1947 in de Dyna X gelanceerde, luchtgekoelde boxer, die 42 tot 60 pk leverde. De slimme opzet ervan – alles op rollagers, hydraulische nokvolgers en torsie-klepveren – stond borg voor hoge toerentallen en een dito rendement. Het sterkste blok heette Tigre. Laatste cilinderinhoud: 848 cc.

Extreem vlakke neuzen

En dat in sportwagens die de coupés en cabrio's pretendeerden te zijn. Toch moet je ze niet onderschatten. De minimale motorisering had één voordeel: het boxerblok was stroomlijnbevorderend plat en laag. Dat verklaart de extreem vlakke neuzen van zowel de twee- als vierdeurs modellen, en de voor het beperkte vermogen aanzienlijke prestaties. Wat hielp, is dat ze licht waren, hoewel allengs niet meer zo welter als de eerste aluminium Panhard-carrosserieën van na de oorlog, die het begin van het einde inluidden. Het bedrijf raakte in geldnood nadat directeur Jean Panhard zich ernstig had verrekend op de materiaalkosten van de aluminium Dyna van 1953. Toen de bolronde Dyna Z sedan na de partiële overname door Citroën in 1955 uit bezuinigingsoverwegingen een stalen koets kreeg en het gewicht van 710 naar 875 kilo steeg, was de auto in één klap zijn enorme gewichts- en daarmee zijn prestatievoordeel ten opzichte van de concurrentie kwijt. De sterkere Tigre-motor bood pas vanaf 1959 enig soelaas. Daarna kreeg Panhard het steeds lastiger, hoewel de tweecilinders werden geroemd om hun extreem lage verbruik van wel 1 op 20 als je echt je best deed. De fraaie, sterkere DS'en bloeiden. Geld voor een viercilinder was er niet bij Panhard en Citroën verbood dat ook, net



Naar Franse eigenzinnigheidsmaatstaven **was Panhard het andere Citroën**, ironischerwijs de concurrent die het merk gefaseerd opslokte

1

als de ontwikkeling van een opvolger voor de PL 17. Een vierdeurs versie van de 24 is er nooit gekomen. In 1967 rolden de laatste auto's van de band. *Requiescat in pace.*

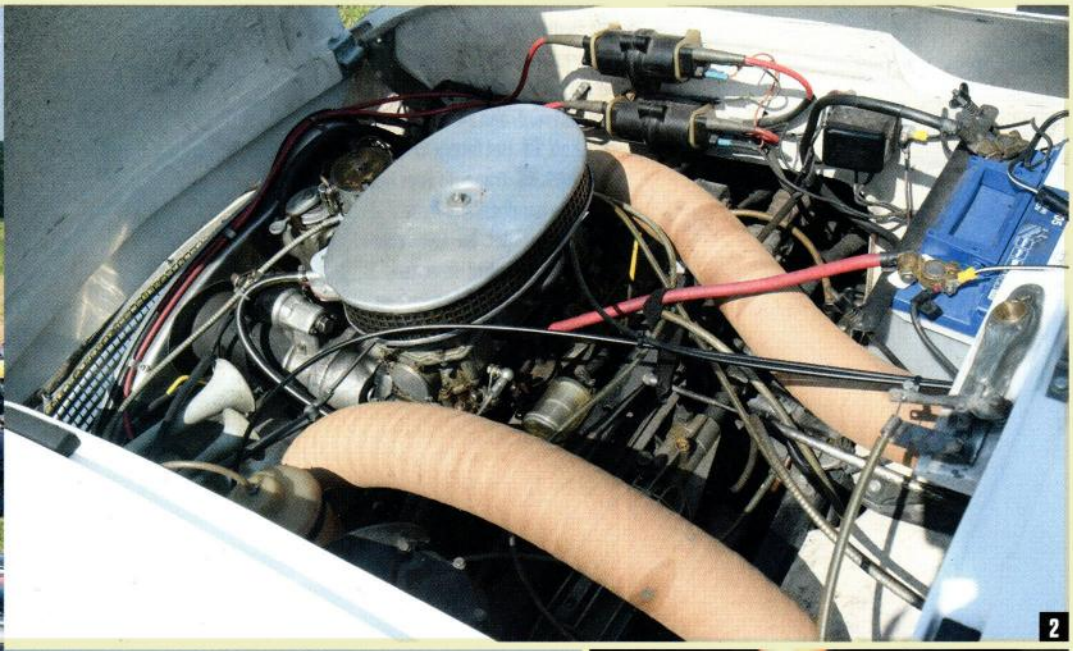
Schitterende bastaard

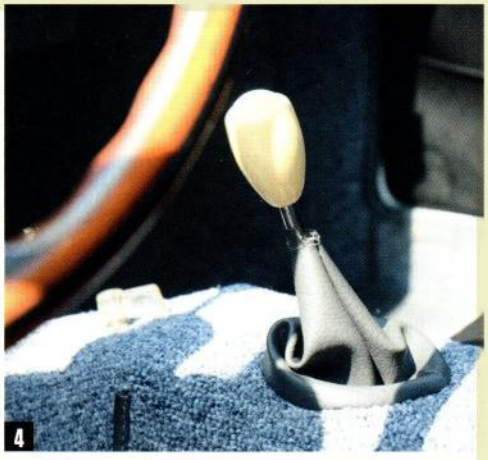
Maar het clubleven bloeit. Ook in Nederland, gastland voor het 28ste Rassemblement International Panhard et Levassor, de volledige vooroorlogse naam van het in 1887 door René Panhard en Émile Levassor gestichte merk. Er staan 122 Panhards en Panhard-verwante DB's, die een verhaal apart zijn. DB (de initialen van de stichters Deutsch en Bonnet) was een in 1938 opgericht Frans merk dat na de Tweede Wereldoorlog sportwagens op Panhard-basis bouwde. Aanvankelijk uitsluitend voor de racerij, waar de DB's successen boekten op Le Mans. In 1953 was de wonderschone HBR met Panhard-techniek de eerste serie-auto voor de openbare weg, later gevolgd door de Brits ogende Le Mans (1960-1964) en de door DB-firmant Charles Deutsch ontworpen CD (1963-1965), die na het overlijden van DB weer Panhard mocht heten. De DB's, allemaal met Panhard-motoren, zijn wat bij Fiat de Abarthjes zijn, een exclusieve zijtak die in ruime zin als volwaardig lid van de familie worden beschouwd. Gelukkig, want in zo'n schitterende bastaard rijd ik mee tijdens het evenement, in de colonne die wordt aangevoerd door een spectaculaire, knalgele Panhard et Levassor van 1902. Haast zullen we niet hebben.

> 'Het idee achter die **dubbele ontsteking** was dat je tenminste nog een bougie over had als bij de **24 Uur van Le Mans** een storing optrad'

Vier trommels

Ik stap in bij Peter Drijver in zijn witte DB HBR5 van 1960, een intrigerend stuk lichtbouw met een wel heel opmerkelijke tweepitter. DB voorzag het Panhard-blok van twee dubbele carburateurs en twee bougies per cilinder, waardoor het een lieve 65 pk levert. "Het idee achter die dubbele ontsteking", weet Drijver, "was dat je tenminste nog een bougie over had als bij de 24 Uur van Le Mans een storing optrad." Een 12V-accu was bij Panhard sinds de jaren 30 al standaard. "Verder zijn we heel trots op de wielen", zegt Drijver. "De velg vormt één geheel met de remtrommel. De trommel is van gegoten en geribd aluminium en daar zit een stalen band ingekrompen waar de remschoenen tegenaan komen. Vanaf 1963 hebben alle Panhards dergelijke trommels."
Vier trommels, op een sportwagen? Ach, een Mercedes Gullwing had ze ook. Ze volstaan ruimschoots voor een auto van maar 590 kilo, die met zijn goede stroomlijn toch nog 160 km/h haalt. De eigenaar, zelf architect, raakt niet uitgesproken over de constructie van de auto. "Hij heeft een slimme voor- en achterwielophanging en daartussen loopt één torsiebuis waar de polyester monocoque overheen is geplaatst, die met een





1 Een deel van de 122 Panhards pauzeert in het land van Maas en Waal. **2** Hoe Frans: tweecilinder en veel charmante wanorde. **3** Peter Drijver met zijn zeldzame DB HBR5. **4** Raar: schakelen van links naar rechts en andersom. **5** Bijzonder: velg en remtrommel zijn één.

paar boutjes aan het frame vast zit. De manier waarop dat allemaal verzonnen is, is echt heel intelligent." En of ik vooral niet wil vergeten dat dit vernuft in 1953 werd bekokstoofd, 'toen de polyester Corvette nog maar net op de markt was'. "DB gaat verder. De Corvette is gewoon een Amerikaans X-frame met een polyester huis erop gebouwd. Terwijl bij deze auto het polyester voor het eerst geheel het staal vervangt."

Onooglijke loodsjes

Het ontwerp is van Charles Deutsch, maar de ontwikkeling van de carrosserie werd uitbesteed aan Chausson, een innovatieve metaalperserij met grote klanten als Simca. Geïnspireerd door de Corvette besloot het bedrijf het avontuur met polyester aan te gaan. "Ze hebben toen", zegt Drijver, "een experimentele productielijn opgezet en een contract gesloten met DB, dat op zoek was naar een onderaannemer voor de carrosserie. Afgesproken werd dat ze een serie van honderd auto's zouden maken met een polyester monocoque. Na die 100 zeiden ze bij Chausson: dit was interessant, veel van geleerd. Vervolgens hebben ze nog op experimentele basis portieren en kofferkleppen voor de Renault Frégate gemaakt om te kijken of ze konden concurreren met plaatstaal, en dat was niet zo. Toen hebben ze alle mallen plus betrokken personeel aan DB overgedaan. Dat heeft met werkgelegenheidssubsidie een voormalige textielfabriek in de Vogezen gevonden en daar een carrosseriefabriek van gemaakt. Tot 1960 hebben ze daar ongeveer 300 van die carrosserieën gemaakt en elk chassis samengesteld met onderdelen die ze uit de buurt betrokken. Die werden dan naar de DB-fabriek in Champigny-sur-Marne gebracht en daar werd in onooglijke loodsjes in de binnenstad op zijn Engels auto voor auto geassembleerd."

Dat ging goed tot Porsche in de staart van de jaren vijftig met steeds sterkere 356's op de markt kwam. Daar kreeg DB meteen last van. "Eind 1959 waren die Porsches met grotere motoren gekomen die allemaal 30 pk meer leverden, dus die wonnen het altijd. Meteen begon de belangstelling in Amerika af te nemen, waar veel DB's werden verkocht. Toen zaten ze met nogal wat carrosserieën die gewoon in een weiland lagen. Tot 1961 hebben ze daar incidenteel nog auto's mee samengesteld tot alles op was."

Extreem zeldzame klassieker

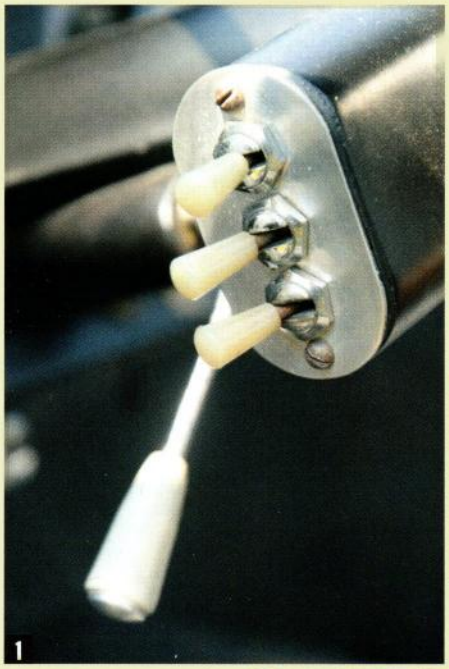
Nu is de HBR een extreem zeldzame klassieker: er is er één in Nederland. "Er zijn er 420 van gemaakt. Veel zijn er naar Amerika verscheept en de meeste auto's zijn daar in races en rally's in de jaren zestig totaal afgebeuld. Een flink aantal van die Amerikaanse auto's is teruggehaald door de Fransen en liefdevol gerestaureerd, maar de auto's die er in Europa nog zijn, zijn meestal auto's die bij iemand in de schuur staan, erfstukken waarvan niemand weet wat ermee moet – en er mag ook niks mee, want daar is ruzie over. Of het zijn auto's waarvan mensen zeggen dat ze die nog eens gaan restaureren, maar dat dus nooit gaan doen. Want ze zijn allemaal in de zeventig met een eeuwige ik-blijf-jong-droom." Die tragikomische zelfbegoocheling is van alle tijden, net als de miskenning en het onrecht die de besten treffen. Maak niet de fout dat autootje te onderschatten. Op een circuit in Gilze-Rijen ontdekte Drijver de ruwe bolster van zijn lieve tweezitter. "Er reden ook van die Amerikanen met V8 mee. Die stonden in de chicane allemaal vol op de rem, terwijl jij gewoon doorrijdt en hem met één ruk aan het stuur door de bocht jaagt. Als je na drie keer ziet hoe makkelijk en met welke snelheden dat gaat, voel je pas wat zo'n auto kan. Ik ben geen coureur, ik ga gewoon met zo'n auto op vakantie, maar het is wel leuk om te merken. Daarnaast vind ik dat hij er beter uitziet dan een 356. Het is een piepkleine auto waar, anders dan bij een Smart Roadster, alle proporties kloppen."

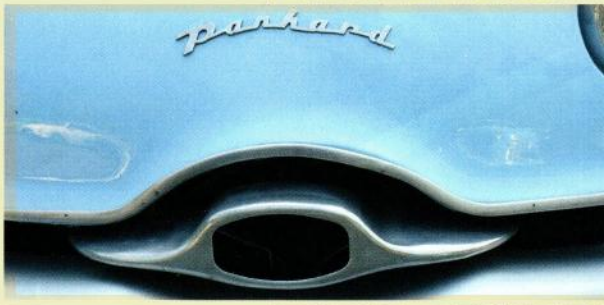
Het is wel een autootje dat je moet leren rijden. Zo'n **surrealistische vierbak** ben ik niet eerder tegengekomen

Het is wel een autootje dat je moet leren rijden, ontdek ik als ik onderweg het stuur mag overnemen. Zo'n surrealistische vierbak ben ik niet eerder tegengekomen. De schakelwegen zijn gekanteld. Je schakelt niet van boven naar beneden en vice versa, maar van links naar rechts en terug. 1 en 3 zitten links, 2 en 4 rechts. "Dit is de stuurschakeling van een Panhard PL die ze op de tunnel hebben gezet. Dat moet je wel even weten, ja." Understatement van de dag. Het is een vreemd, woest, onbetaalbaar stout dwergje. Bij de start vult het geluid van een heel boze Eend het opvallend ruime interieur. Je hoort direct dat hij niet voor de poes is. Drijver: "Het is inderdaad wel iets meer dan een Tigre-blokje. Hij is niet echt getuned, al had DB daar upgrades voor. Zoals hij klinkt, hoort hij te klinken." Hij kent alleen maar twee aanspreekvormen: alles of niets. Het is trappen of stilvallen, halfgas werkt niet. Hij hikt ook een beetje. "Dat doet hij sinds afgelopen week en het is inderdaad niet normaal", bevestigt Drijver. Hij denkt aan de koppeling. Maar er is een ander probleem dat het kan veroorzaken. "Het is een auto met twee cilinders en twee dubbele carburateurs, waardoor hij bij lage toerentallen altijd veel te veel benzine krijgt. Vandaar dat het niet soepel rijdt. Sommige Panhard-rijders vervangen ze door een gewone dubbele carburateur, net als bij een Tigre. Dat rijdt veel soepeler en de motor pakt beter op. Die Tigre-motor is overigens gebaseerd op wat DB aanbood in 1957."

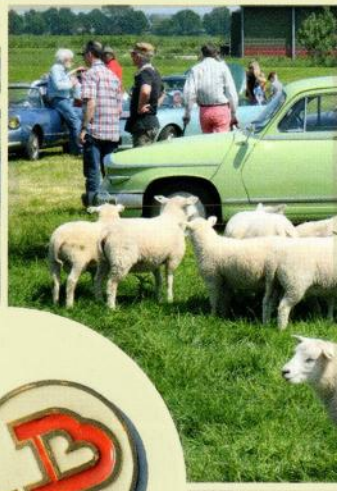
Ministoeltjes

Die meegaandheid zou in de vriendelijk trage Panhard-karavaan niet onwelkom zijn. Pas waar je even vrije ruimte hebt, merk je hoe giftig leuk het kleintje op het gaspedaal reageert met een brul die de decibelmeter tot 90 kan laten uitslaan. Sturen gaat ook al zo fijn, licht en precies, en je zit godvergeten lekker op die ministoeltjes. Wie de schakeltechniek onder de knie heeft en niet te benauwd is uitgevallen, kan als een duivel met de auto rijden. Drijver past. "Ik ben natuurlijk als een kind zo blij met deze auto, en niet rijk genoeg om hem te laten repareren als ik hem in de prak rijd." We hebben trouwens wel iets anders aan het hoofd dan scheuren, meent de eigenaar. Onderweg neemt de estheet in hem de gidsrol over. "Leuk hè, om ze allemaal bij elkaar te zien, met al die vormen en kleurtjes. Dan denk je: zo zijn auto's inderdaad niet meer."





1 Bedieningscluster aan de stuurkolom, Citroën-satelliet avant la lettre. 2 Nooit officieel geleverd; een 24 Cabriolet aan kop. 3 Het interieur van de HBR5. 4 Trapauto voor het echt; de aandoenlijke Dyna Junior Cabriolet. 5 Twee cilinders, maar dankzij de vederlichte polyester koets toch een top van 160 km/h.



4

5

Hoewel het jammer is, constateren we eensgezind, dat je ze niet kunt zien zoals hun tijdgenoten ze zagen, die met de blik van toen beter dan wij begrepen hoe modern de auto's waren. De architect trekt lyrisch grote dwarsverbanden: "Het is net als het Paleis op de Dam. Het heeft een eeuwigheid geduurd voor het klaar was, maar wij kunnen ons niet meer voorstellen wat een impact dat gebouw op mensen van toen heeft gehad. Voor ons is Panhard het Paleis op de Dam."

'Een kijkauto'

Voor hem begon de Panhard-liefde met zien. Het was een kijkauto. "Toen ik een klein kind was, zag ik in een boek een zwart-witfoto van de Panhard 17 Cabriolet. Dat vond ik toen een onvoorstelbaar ding, omdat het iets tussen een cabriolet en een boot was." En een sympathiek ding, voegt hij toe. Zoals alle Panhards, de zijne inbegrepen. "Waar je ook komt, iedereen begint meteen te lachen. Het zijn onschuldige, vriendelijke speelgoedauto's. Veel softer, aardiger dan een Mustang of Jaguar. Comfortabel bovendien." Zo leerde hij op de achterbank als jongen in Bretagne Panhards kennen en beminnen. "Het was uitsluitend de esthetiek, de bolle aluminium bumpers, het ivoorkleurige interieur, het Batman-dashboard."
Daarna werd het pijn. De aanschaf van zijn eerste PL17 werd het begin van een lijdensweg die als leerproces pas veel later een *blessing in disguise* bleek te zijn geweest, een groots ontgroeningsritueel dat alleen de ware gelovigen doorstaan. Luister en huiver.
"In maart 1983 ben ik hem met een koffer vol gereedschap met de trein gaan ophalen in de Dordogne. Natuurlijk volstrekt overmoedig, want ik kon totaal niet sleutelen, al kende ik het werkplaatshandboek uit mijn hoofd. Ik dacht: ik rijd gewoon naar huis. Hoe naïef kun je zijn? Ik heb de auto opgehaald en daar was alles mis mee. Hij reed wel, maar in Périgueux brak het sleuteltje af. Ik heb hem met een hangslot afgesloten.
De volgende ochtend wilde ik wegrijden en bij het eerste stoplicht, in een bocht, brak de uitgaande as van het differentieel. Ik terug naar het hotel. Ik heb op de sloperij in de buurt een versnellingsbak gevonden, een auto gehuurd om die bak op te halen en mijn auto laten terugslepen naar de Ford-garage in Périgueux, die ooit een Panhard-garage was geweest. Er was nog één techneut die wist hoe het moest, en die zei: dat kunnen we wel doen, maar pas over een paar weken." Drijver ging naar huis. Vanuit Nederland stuurde hij alvast een koppelingsplaat naar Frankrijk, waar hij de auto een maand later zou ophalen. "Zo gezegd zo gedaan. Toen ben ik daar weer weggereden. 150 kilometer verder op de Péage: zuiger doormidden. Een gebroken zuigerveer was door de top van de cilinder geslagen. Kleppen scheef, alles mis."

Heel goed kijken

Via de Nederlandse Panhard-club kreeg hij het adres van de Franse zusterclub, waar ze in de buurt van de plaats des onheils nog een tandarts wisten, die inderdaad een goed Panhard-adresje bleek te kennen. "Dat was tachtig kilometer verderop, daar konden ze me helpen. Ik kwam terecht bij een man van in de tachtig met een benzinestation annex bar. Die heeft in drie dagen de motor helemaal uit elkaar gehaald en gereviseerd. Ik mocht helpen, dingen schoonmaken, nergens aanzitten en heel goed kijken. Een betere opleiding kun je je niet voorstellen. De hele middag was je daar, tussen de middag kookte de zoon die ook de pomp bediende, en 's avonds liftte ik terug naar mijn hotel in een dorp verderop. Na drie dagen reed de auto en ben ik in één keer doorgereden naar Den Haag." Daar kwam nog een vakantie naar Drenthe bovenop. "Halverwege ging de krukas kapot. Ik heb hem naar Drenthe laten slepen, met alle bagage erin. Na de vakantie heb ik de Renault 12 van mijn schoonzus geleend en bij dezelfde mijnheer met die zoon een andere motor gekocht. Ik ben naar Drenthe gereden met de Renault 12, heb de motor erin gezet en ben teruggereden naar Den Haag. Toen dacht ik: ik moet ook zelf een motor kunnen reviseren. En dat heb ik toen maar gedaan."
Ik laat een ademloze stilte vallen. Drijver glimlacht. Hij begrijpt mijn verwarring. Hoe bracht hij de moed op om niet de handdoek in de ring te gooien? "Liefhebbers hebben een ongelooflijke vergevingsgezindheid. Dat is de onvoorwaardelijke liefde. Het is een test. Dan zijn Panhards nooit stuk, ze doen het alleen even niet. Als je daar doorheen komt, maakt de rest niks meer uit."
Want daarna begint het geluk, als je geluk hebt. En dat heeft hij. Hoor dat motortje eens razen! "Zoals wij hier nu met z'n tweeën zitten – hoe *cosy* kun je in een auto zitten? Je hebt absoluut niet het gevoel dat je in een piepklein wagentje zit."
Zo is dat. Gas! AW