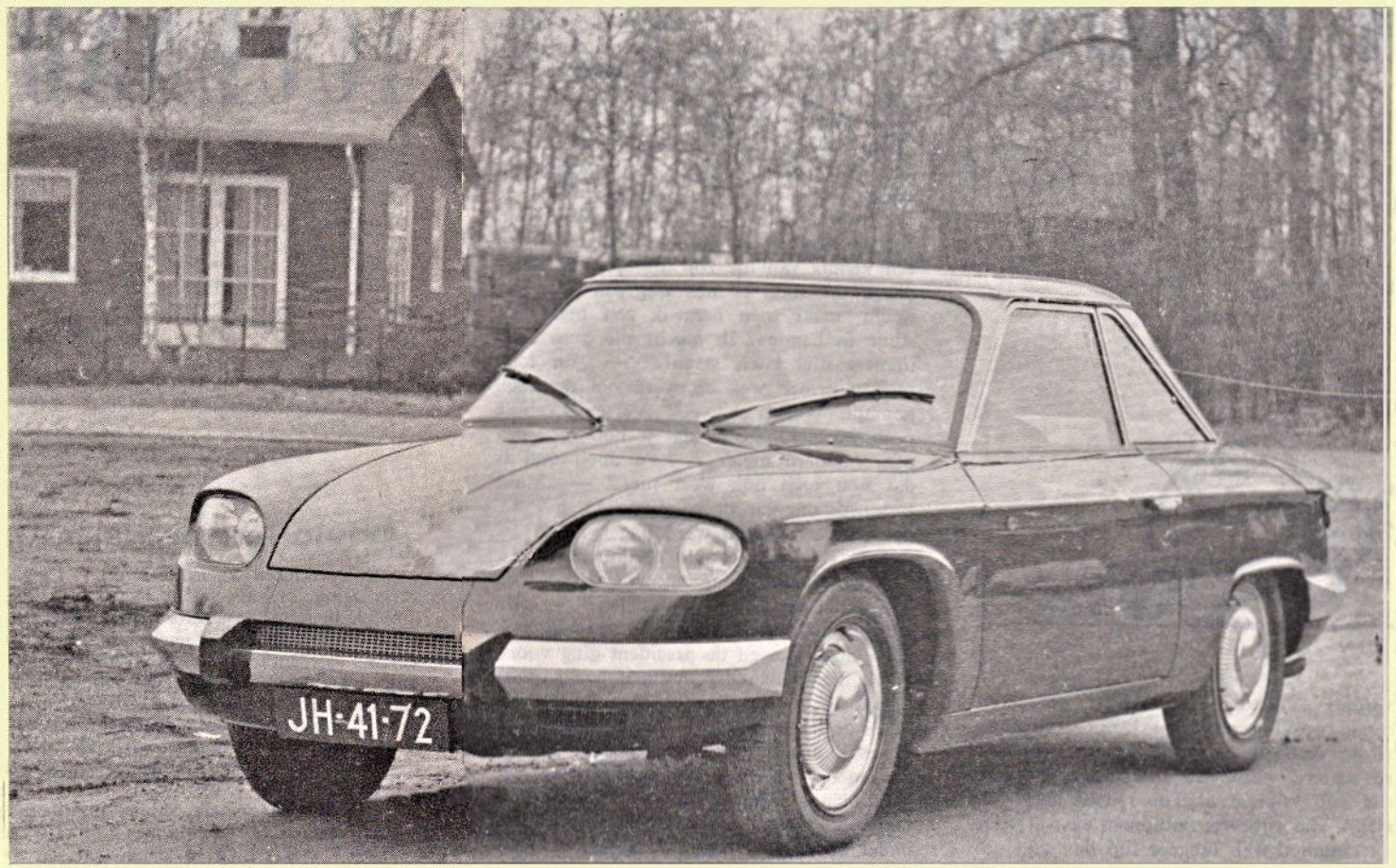
RIJ-IMPRESSIES VAN DE



PANHARD 24 CT

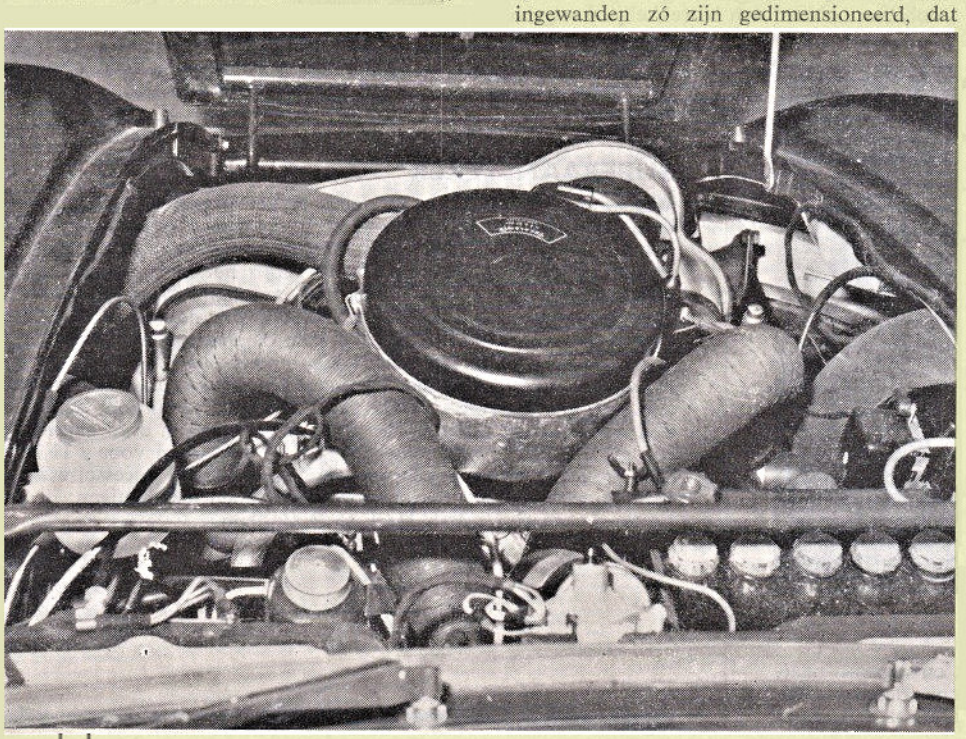
Het merk Panhard is van oudsher een merk voor liefhebbers geweest. Hiermee bedoelen wij niet, dat het hypernerveuze, slechts door enthousiasme vrijwel verblinden te rijden, moeilijke automobielen zouden zijn — het tegendeel is waar. Maar de Panhards hebben iets, dat vooral liefhebbers aanspreekt. Mensen, die over een wat [illegible]-luidend en vibrerend stationair d[illegible] héén kunnen stappen terwille van de raseigenschappen die de krachtbron in kwestie verder bezit, mensen vooral, die van èchte auto's en van ècht autorijden houden.

Vorig jaar introduceerde Panhard het nieuwe type 24 CT, een geraffineerd fraai gelijnde coupé (twee volwassenen voorin, twee of drie kinderen, en voor korte ritjes dèsnoods één of twee volwassen achter), die voorzien van de 60 SAE-pk leverende Tigre-motor een door vele Panhard-toegewijden zéér gewaardeerde uitbreiding van de modellenreeks vormt. Panhard heeft met deze 24 CT een reiswagen van allure willen scheppen en is hierin naar onze mening volkomen geslaagd.

Van twee onontbeerlijk te kenschetsen eisen is men uitgegaan: de wagen moest voldoende snel en vinnig zijn en bovendien een maximum aan comfort bieden. Het eerste werd gerealiseerd door de montage van de reeds genoemde Tigre-motor, die een top van rond de 140 km per uur en zeer acceptabele acceleratietijden mogelijk maakt bij deze lichte wagen. De motor wordt gecompleteerd door een geheel 'gesynchroniseerde vierversnellingsbak, welks ingewanden zó zijn gedimensioneerd, dat bij de relatief hoge top het motortoerental betrekkelijk laag blijft. De bediening van deze versnellingsbak wordt gerealiseerd middels een wat wonderlijk gebogen, op de vloer geplaatste versnellingshandel, dat evenals bij andere Panhard-modellen, schakelen zónder nadrukkelijk gebruik van de armspieren eist, maar als men hiertoe bereid is een uiterst smeuïge karakteristiek onthult.

Het comfort wordt in de allereerste plaats gediend door een zeer bovenmiddelmatige geluidsisolatie — wellicht de belangrijkste maatregel ter vermijding van vermoeidheid op lange afstanden. Een tweede belangrijk punt is de besturing en wegligging — beide zijn op snel rijden afgestemd, doch het veercomfort had er niet onder te lijden, want daar zijn de zittingen speciaal op geconcipieerd. Die zittingen overigens zijn in een welhaast ontelbaar aantal verschillende standen geplaatst. Niet alleen kan de rugleuning scharnieren en kunnen ze op wonderlijk royale wijze naar voor en achter worden gezet, óók de zittingshoogte bijvoorbeeld is verstelbaar.

Het is ondoenlijk in dit bestek alle speciale voorzieningen ter verhoging van het comfort, alle ingenieuze zaken, die in de Panhard zijn verwerkt, te noemen. Wij zouden nog kunnen spreken over de méér dan uitgebreide kachel, die niet alleen de voor- en achterruit, doch ook de zijruiten verwarmen kan, of over de ingenieuze oplossing voor de koplampen, of voor nog vier, vijf interessante zaken meer. Samenvattend evenwel dienen al deze voorzieningen, al dit comfort, slechts één enkel doel: het verschaffen van het typische Gran Turismo-karakter aan deze interessante automobiel.



1

2 3

Van welke zijde men de Panhard 2+2 coupé ook bekijkt, het is vanuit elke gezichtshoek een plezierig aandoende, pittige automobiel. Het wat strakke in zijn vormgeving geeft een geheel eigen cachet. (1 en 3)

[illegible]otor is de befaamde Tigre-versie van de 850 cc-krachtbron van Panhard — een tweecilinder [illegible]iet véél meer dan motorfietsformaat, die liefst 60 (SAE-) pk levert. (2)

TECHNISCHE GEGEVENS

Motor: Luchtgekoelde 2-cilinder boxermotor, voorin gemonteerd; boring 84,5 mm; slag 75 mm; cilinderinhoud 848 cc; compr.-verh. 8½ op 1; max. verm. vlgs. fabrieksopgave 60 SAE-pk's bij 5750 toeren per min.; max. koppel vlgs. fabrieksopgave 7,5 mkg bij 3500 toeren per min.; enkele Solex-carburateur.

Transmissie: Aandrijving op voorwielen; enkelvoudige droge-plaatkoppeling met vierversnellingsbak, waarvan alle gesynchroniseerd.

Onderstel: Platformchassis; onafhankelijke voorwielophanging met twee dwarse bladveren; achter draagas met torsieveren; telescoop schokbrekers rondom; trommelremmen rondom; bandemaat 145 × 308 X.

Maten en gewichten: Wielbasis 2300 mm; spoorbreedte voor 1300 mm; achter 1300 mm; max. lengte 4260 mm; max. breedte 1620 mm; max. hoogte 1220 mm; rijklaar gewicht 750 kg; draaicirkel 10,5 m.

Prijs: *f* 10.950,—.

Importeur: Automobiles Citroën N.V., Amsterdam.