VERTAALD

PANHARD SCARLETTE TEN DODE OPGESCHREVEN

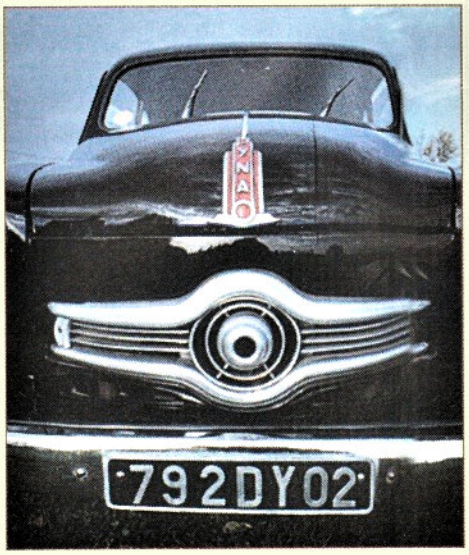
Gazoline 86, januari 2003
tekst: Philippe Dufresne
vertaling: Mike Schellekens

De turbinevormige grille doet natuurlijk denken aan de Dyna X. Maar de carrosserie lijkt daarentegen op een paar kleine details na op die van de Rosengart Ariette. Zou ik dan aan het hallucineren zijn door het inademen van uitlaatgassen van de moderne dieselauto's die tegenwoordig onze wegen overspoelen? Mijn buurman zit zo'n beetje in dezelfde hoek, krabt zich op zijn hoofd en kijkt me vragend aan. "Wa's da nou voor 'n doos op wielen?" roept hij uit.

Hoewel de schrijfwijze van dit model nogal eens verbaspeld wordt, vervalst het monogram op het spatbord de geschiedenis niet. Het gaat hier echt om een Scarlette. En dus geen Scarlet, Scarlett of Panhard-S.I.O.P.

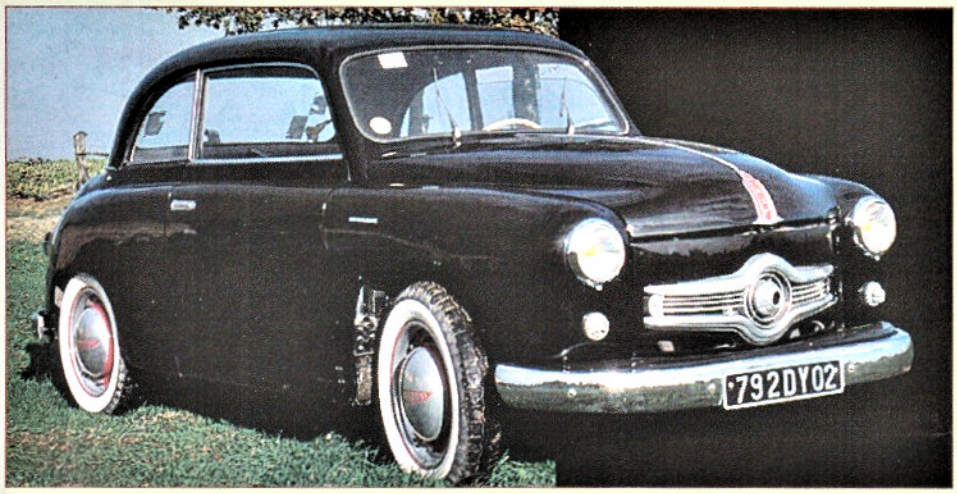
Ondanks de turbinevormige grille is de Scarlette geen echte Panhard. Maar een huwelijk tussen het chassis van een Dyna X met de carrosserie van een Rosengart Ariette.

Gelukkig vindt deze op zijn minst vreemde ontmoeting plaats tijdens de jaarlijkse tentoonstelling van de Association Saint-Quentinoise de la Belle Automobile, en mijn vriend Hubert Leulier (zie ook zijn Amilcar in Gazoline nr. 57) staat op de stand te pronken naast deze... Scarlette. En hij vult vlug de lacunes in mijn automobiele cultuur aan. Een duik in het verleden. We schrijven oktober 1952 en de [Franse] president Vincent Auriol opent de Automobieltentoonstelling die nog steeds in het Grand-Palais gehouden wordt. Je kunt amper spreken van een ontspannen klimaat in een wereld die leeft in het ritme van de Koreaanse Oorlog en die wegzakt in de Koude Oorlog. Frankrijk raakt verwikkeld in een onpopulaire koloniale oorlog in Indo-China en in een eindeloze serie sociale conflicten die samen opging met de stoelendans van voorzitters van de



Aan de voorkant maakt de Scarlette aanspraak op de verwantschap met Panhard, meer in het bijzonder met de Dyna X87, waarvan hij chassis, wielophanging en techniek overneemt.

vervolg op pagina 12



De carrosserie is een tweedeurs coach. Met twee bijzonder brede deuren maar ook B-zuilen voor de stevigheid.

Raad [van State] die net zo vluchtig waren als de Vierde Republiek die hen had voortgebracht. In deze context zag het er maar grauw uit voor de autowereld, niet in staat om aan de enorme binnenlandse vraag te voldoen en om de zich opvolgende tegengestelde richtlijnen te volgen. De ene dag wordt de export gesteund, om er de volgende dag meer belasting op te kunnen heffen. Vol overtuiging wordt alles geliberaliseerd om een minuut later de duimschroeven extra aan te draaien. En de industrie, in zijn tomeloze modernisering, loopt vast op het tekort aan gekwalificeerde werknemers, waarbij de ene keer massaal mensen in dienst worden genomen om ze dan weer te ontslaan, aangezien er geen technische werkloosheid wordt toegepast om de fluctuatie in productie te reguleren. Gezegd moet worden dat waar Renault als staatsbedrijf het aandurft om alle risico's van massaproductie te lopen, Citroën en Peugeot voorzichtiger zijn en een regelmatige maar beheerste groei verkiezen. Geen sprake van schulden maken om meer te kunnen produceren. Een auto moet in eerste instantie geld opleveren voor degene die hem bouwt! De productie werd dan ook slechts langzaam opgevoerd terwijl de vraag letterlijk was geëxplodeerd. Hubert Leulier was indertijd een jonge arts, en hij denkt er met plezier aan terug hoe je toen om een nieuwe auto te krijgen een bestelling moest plaatsen bij de fabrikant, daarna op zoek moest naar een goede aanbieding (een zeldzame parel!) en vervolgens verscheidene maanden… of zelfs jaren geduld moest opbrengen.

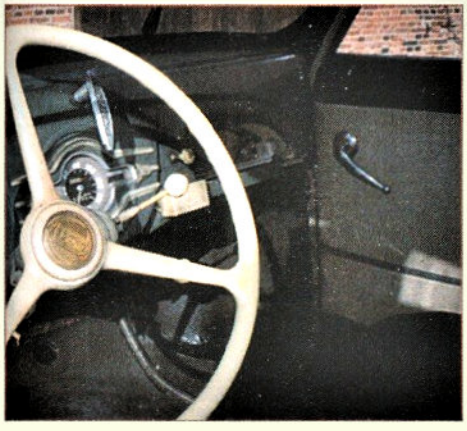
PANHARD MOET GROEIEN

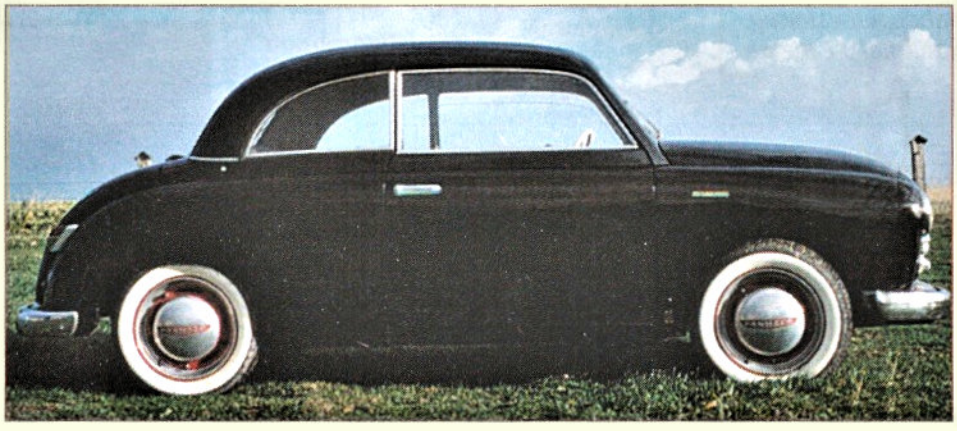
In een poging om het hoofd boven water te houden bedenken sommige "kleine" fabrikanten in die tijd oplossingen die op zijn minst halfslachtig zijn, of in ieder geval niet erg verstandig. In deze context zal de Scarlette ontstaan die op de Salon gepresenteerd wordt. Ofwel de samenwerking tussen de nestor van de Franse automerken, Panhard et Levassor, en de Société Industrielle de l'Ouest Parisien, die in 1947 Rosengart had overgenomen.

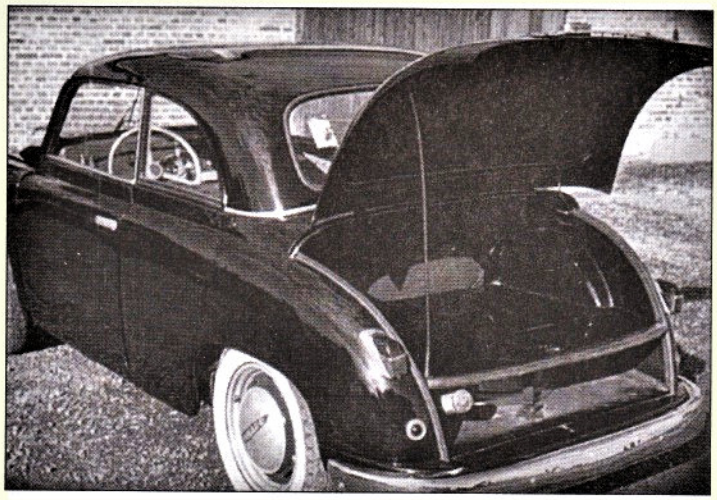
Toen, in 1952, was het voor Panhard duidelijk dat de situatie op het Franse automobiele schaakbord meer dan precair was en dat ze zo vlug mogelijk partners moesten vinden om te voorkomen dat ze onderuit zouden gaan. Zo zijn er tussen november 1951 en maart 1952 contacten gelegd met Ford-France. Zonder tot de gehoopte samenwerking te komen. Tegelijkertijd is de Dyna X zo'n beetje aan het eind van zijn carrière, vooral omdat het publiek hem links liet liggen vanwege zijn opgemaakte smoel, dat hem de weinig flatteuze bijnaam van Lodewijk de 15e opleverde. De productie viel dan ook terug tot zo'n 40 stuks per dag, veel te weinig om rendabel te zijn. En omdat zijn opvolger, de Dyna Z, op zich laat wachten is de situatie heel erg dringend. Zo is het beter te

Van driekwart van achteren zijn de ronde vormen van de goed geproportioneerde auto goed te zien.
Van opzij komt de voor die tijd bijzonder moedige pontonlijn het best tot zijn recht.

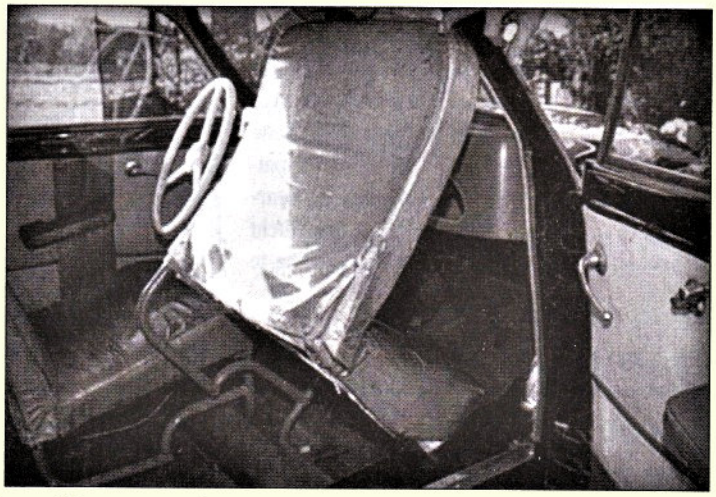
Ook in het interieur vindt je de hand van Panhard, met in het midden de beroemde 'oortjes'-teller.







De kofferbak achter beschikt over twee compartimenten, waarvan er één bedoeld is voor het reservewiel.



De gescheiden voorstoelen klappen naar voren om de achterpassagiers in te kunnen laten stappen. Let op het bochtige buizenframe over de dwarse verstevigingsbalk.

begrijpen waarom de toenadering van de S.I.O.P. het eerbiedwaardige bedrijf Panhard niet onverschillig liet. Toegegeven, de belangrijke figuur van Lucien Rosengart, de uitvinder van de Supertraction en van een kleine bijzonder zuinige 4CV voor de oorlog, was niet meer. Maar het grootste deel van zijn medewerkers was er nog wel, en zij hebben de Ariette bedacht, een kleine door Philippe Charbonneaux getekende auto die tijdens de Salon van oktober 1951 gepresenteerd werd. Tegenwoordig is het vrij moeilijk om je voor te stellen dat deze vormgeving als moedig beschouwd kon worden. Maar toch, in een tijd dat er nog getwijfeld werd tussen de ronde vormen uit Amerika en een strakkere stijl van een paar geïnspireerde Italianen werd de afwezigheid van duidelijke, uitgebouwde spatborden al gezien als "gedurfd". Maar toch, het was het potlood van Charbonneaux gelukt om een vaardig compromis te bereiken tussen uitstekende binnenruimte en een tweedeurs coach carrosserie.

VERSTANDSVERBINTENIS

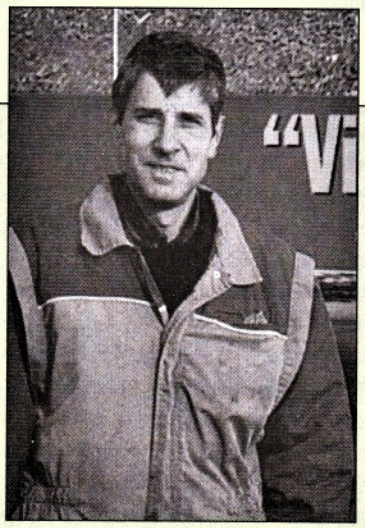
Jammer genoeg heeft deze nieuwe auto meteen al een groot tekort: een veel te zwakke motor, en de 18 of 19 pk van de viercilinder zijklepper (de fabrikant sprak ten onrechte van 21 pk bij 4000 tpm) hebben het flink moeilijk om de 720 kg van de Ariette voort te bewegen. Gezegd moet worden dat dit armoedige mechaniekje een erfenis is van de... Rosengart Supercinq van voor de oorlog, en dat hij gekoppeld is aan een weerspannige versnellingsbak waarvan de eerste en tweede versnelling niet zijn gesynchroniseerd. Er volgen weliswaar een paar aanpassingen, maar die zijn te laat om nog iets te kunnen redden, en de productie van de Ariette blijft steken op 1347 stuks in 1952 en valt terug naar 230 in 1953. Het is duidelijk een commerciële mislukking, en de S.I.O.P. probeert de eer te redden door de carrosserie te gebruiken voor de Sagaie, voorzien van een tweecilinder SEMO boxermotor van 850 cc die 40 pk levert. Zonder succes, en het brengt het bedrijf aan de Boulevard Dixmude snel in de problemen, en dan in 1954 naar de sluiting.

De twee ondernemingen zijn dus niet in topvorm als ze besluiten een verbintenis aan te gaan. Niet uit liefde, maar uit berekening, zoals Bernard Vermeylen opmerkte (1) "het was een logische rekensom: omdat het meest discutabele punt van de Ariette zijn techniek was, en het meest controversiële element bij de Dyna zijn carrosserie, lag het voor de hand om de Panhard techniek te combineren met de carrosserie van de Ariette."

En dat werd dus de Scarlette. Ook wel geschreven als Scarlet of Scarlett volgens de weinige bekende bronnen, maar ik houd me liever aan het monogram dat op het spatbord te vinden is. Een naam die misschien wel gekozen is als hommage aan Scarlett O'Hara, de held uit Gone with the wind. Maar zeker niet om Auto-Journal uit te lachen, dat in zijn nummer van 1 oktober 1952 al een eerste scope toonde van wat daar de Panhard-S.I.O.P. genoemd werd en die werd omschreven als "een Panhard-chassis uitgerust met de nieuwe 850 cc motor, een gesynchroniseerde versnellingsbak en gehuld in een nieuwe carrosserie." En het tijdschrift meldt verder dat de auto verkocht zal worden via het dealernetwerk van Panhard voor een prijs van FF 850.000. Het basisidee hebben ze

FRANÇOIS ISRAËL EN ZIJN SCARLETTE 1953

"RUIM JE OUWE KAR ES OP"



Het was 1985 toen François deze werkelijk onvindbare auto ontdekte. En zoals zo vaak was het ook hier een kwestie van toeval. François is eigenlijk Peugeot dealer en in die tijd kwam er een klant die zijn R5 wilde inruilen voor de toen bijzonder populaire 205. Afspraak gemaakt bij hem thuis en de deal was al bijna gesloten. Bijna, want de echtgenote van de klant kwam tussenbeide: niks d'rvan dat je een 205 koopt zolang de rotzooi en die ouwe kar in de garage niet zijn opgeruimd. François is meer van het begrijpende type en daarom ging hij maar eens kijken naar wat logischerwijs op de sloop zou belanden. "Toen ik hem daar onder een berg kratten zag staan, dacht ik dat het een Panhard was, maar ik wist niet wat voor een, want oude auto's interesseerden me niet. Maar ik werd er verliefd op en besloot hem te bewaren." Een deur en een spatbord waren nogal toegetakeld, maar hij is volgens de regels van de kunst gerestaureerd na volledige demontage. De wedergeboorte duurde vijf jaar van regenachtige zondagen en grijze feestdagen. Tegenwoordig geniet hij een rustig leventje in de showroom van de garage, en komt gemakkelijk de weg op wanneer François een beetje tijd voor zichzelf heeft en niet liever de 2CV type A van 1954 neemt.

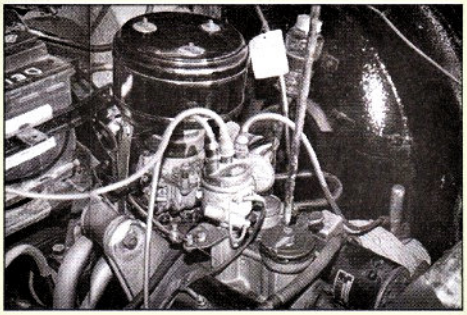
inderdaad juist, op een belangrijk detail na, want de carrosserie komt rechtstreeks van de Ariette en wordt op het chassis van de Dyna X 87 geschroefd. Met een grote uitzondering, want om de Scarlette passend te krijgen was het nodig [het achterspatbord verder naar achteren te plaatsen en daarvoor] een deel bij de wielkast met een plaat dicht te maken en een stuk aan de achterkant weg te snijden.

TE LAAT UITGEKOMEN

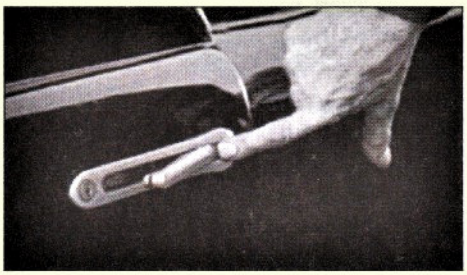
De verkoop zou pas in de zomer van 1953 kunnen beginnen omdat de keuring bij de [Franse] RDW werd afgenomen op 24 juni 1953 (Type X90), oftewel net een paar dagen na het uitbrengen van de Dyna Z. Het zal dan ook niemand verbazen dat de dagen voor deze Scarlette geteld zijn en dat de commerciële afdeling er zelfs geen catalogus voor over had. Gezien deze omstandigheden is er sprake van een wonder dat er toch nog 208 exemplaren (waaronder een aantal cabriolets) van verkocht zijn. En dat er daarvan tegenwoordig nog van over zijn, verbaast nog meer. Toch is het inderdaad een van deze modellen waar ik met mijn grote lijf kennis mee maak, want u kunt zich zeker voorstellen dat deze onverwachte ontmoeting en het enthousiasme van Hubert Leulier me niet onverschillig konden laten. Een stevige hand met François Israël, zijn eigenaar, en we waren op weg naar een uiterst interessant bezoek aan de kern van een van de meest ondoorzichtige geheimen in de autowereld.

Het ontwerp van Charbonneaux is zoals gezegd nogal klassiek als je het nu bekijkt. Hij geeft zich over aan de ponton-mode met strakke lijnen van voor tot achter, waarbij een simpele uitsnijding aangeeft waar de spatborden zitten. Enige concessie aan de romance met Panhard is de turbinevormige grille en het monogram Dyna op rode ondergrond. De bumpers lopen helemaal door tot de spatborden en zijn op een aan de koets gelaste plaat bevestigd. Je krijgt de indruk dat ze best stevig zijn, maar als het erop aankomt is de bruikbaarheid nogal denkbeeldig. Erboven, links en rechts van de grille, zitten twee kleine witte knipperlichten en twee in de spatborden opgenomen koplampen. De ruim bemeten motorkap is vlak onder de voorruit opgehangen, en hij is, om de ruitenwissers te beschermen wanneer de kap open gaat, aldaar een beetje uitgesneden.

Van opzij komt de elegantie van de coach volledig tot zijn recht. Het lange dak als een steunboog naar achteren aflopend, ronde kofferbak waarin de kromming van de achterruit terugkomt, schuin geplaatste voorruit die zachtjes uitkomt op een neus die naar voren toe slechts een beetje afloopt, Charbonneaux is duidelijk op zoek geweest naar harmonie in de vormen van dit bijzonder pure ontwerp.



Behalve de bobine in een oliebad biedt de auto van François nog een grote verrassing: de aanwezigheid van een uitwendig oliefilter! Erg nuttig om de Panhard-motor betrouwbaarder te maken en de intervallen van het schoonmaken van de druppelsmering [van de drijfstanglagers] te vergroten.



De Dyna Z zou deurklinken hebben die stoelen op ditzelfde systeem van scharnierende trekgrepen die in de carrosserie opgenomen zijn.

De twee deuren zijn betrekkelijk lang (78 cm!) en hebben een geïntegreerde deurklink, in aluminiumlegering, net als die die op de Dyna Z zitten: je duwt op de ene kant zodat hij naar buiten klapt en dan trek je eraan om de deur te openen. De zijruiten uit een stuk kunnen helemaal naar beneden, bieden een uitstekend zicht opzij en zijn van een absoluut zuiver ontwerp. Een sierstrip benadrukt de onderkant en loopt helemaal rondom de taille. De achterzijruiten zitten vast, hetgeen jammer is en waar de fabrikant vanaf het uitkomen van de Ariette kritiek op zou krijgen. Eronder ontdek ik een klein parkeerlichtje, model punaise. Tenslotte de achterruit, die is redelijk groot, maar de te grote dode hoeken zullen toch storen bij het achteruitrijden.

RUIMBEMETEN KOFFER

De kofferbak achter heeft een groot deksel, is weelderig ruim en in tweeën gedeeld. Het onderste gedeelte (ongeveer 1/5) is bedoeld voor het reservewiel met rode velg en… voor de tankvuldop. Daarboven (ongeveer 4/5) is ruimte voor de bagage op een geprofileerde plaat. De stevige, enkele kofferdekselsteun staat grappig krom onder het gewicht van dat deksel, maar draagt deze last nog steeds. Openen van de koffer gaat in twee stappen: ontgrendeling van binnenuit met behulp van een knop onder aan de achterbank, en vervolgens openen met de handgreep die boven het nummerbord zit.

De achterspatborden zijn niet duidelijk afgetekend. Ze hebben twee achterlichten en Scintex remlichten met een reflector. Twee uitspringende parkeerlichtjes, een rood en het ander wit, completeren de uitvoerige verlichting. De wielen, maat 145 x 400, hebben witte zijvlakken (een van de weinige extra's uit die tijd) en een wieldop met daarop Panhard, overgenomen van de Dyna X.

In het interieur is de verwantschap met de producten van de Porte d'Ivry nog duidelijker. Toen ik de ruime deur, die aan vier scharnieren is opgehangen (twee boven en twee beneden), openmaakte, viel mijn oog dan ook op een Dyna dashboard van gelakt metaal met in het midden zijn typische 'oortjes'-teller. Links helemaal bovenaan zit de regelknop voor de ontstekingsvervroeging. Het kleine rondje daarnaast met zijn fijne stalen tralietjes is het contactlichtje. Daaronder vier knoppen: linker parkeerlicht, contact, rechter parkeerlicht en startknop. De draaiknop die achter het bakelieten driespaaks stuurwiel uit het dashboard steekt, is de handbediening van de ruitenwissers in geval de elektrische motor kapot is. Niet erg handig geplaatst, maar wel erg nuttig. Boven de teller zit de handgreep voor de handrem, met "Dyna" daarop. Het middenblok omvat de snelheidsmeter die tot 140 km/u aangeeft, links de ampèremeter en rechts de benzinemeter. Het terugzetten van de dagteller gaat via een kabel die onder het dashboard zit. Tenslotte zit rechts de choke naast het handschoenenvakje en boven een erg elegante asbak (een accessoire uit die tijd).

VERSTELBARE STOELEN

Op de stuurkolom zitten de andere bedieningsknoppen. Met de peervormige handel rechts kun je de claxon, grootlicht, dim- en stadslichten bedienen. Een beetje lager en dan links bedien je de richtingaanwijzers. Op de grond zijn de pedalen volstrekt klassiek geplaatst (koppeling, rem en gaspedaal), maar geen versnellingspook, want die zit, net als bij de Dyna, op het dashboard. Of liever eronder. Bediening daarvan vraagt natuurlijk enige gewenning met zijn eerste linksonder en zijn tweede middenboven!

De rijpositie is in diepte verstelbaar doordat de stoelen over rails verschoven kunnen worden. Maar niet tijdens het rijden, want de vergrendeling gaat door middel van vleugelmoeren. Ze steunen aan een kant op de kokerbalk en aan de andere kant op een poot, en kunnen voorover geklapt worden om toegang tot de zitplaatsen achterin te krijgen. Daar is de plaats voor de inzittenden meer dan beperkt, niet zozeer wat de hoofdruimte betreft, die is vrij groot, maar wel voor wat betreft de beenruimte. Geen armleuningen, en een kleine hoedenplank completeren het beeld van

een verzorgd interieur dat een hemelbekleding van stof krijgt, sierlijsten onder de ramen met daarop… stof, en in principe moquette op de vloer. Helaas heeft de auto van François nogal wat meegemaakt in de loop van zijn leven en dat bedorven moquette heeft hij eruit moeten halen en, omdat hij het goede model nog niet gevonden heeft, heeft hij de vloer voor een gedeelte kaal gelaten. Het vocht heeft eveneens het karton waarop de deurbekleding zit enigszins doen golven, maar dat probleem zou binnenkort na een grondig herstel opgelost moeten zijn.

Daarentegen is de stoelbekleding in een opmerkelijke staat omdat er nog de originele plastic beschermhoezen op zitten. De stof en het groene kunstleer hebben dan ook nergens van geleden, en je vindt verder achterin hetzelfde plastic vastgeklemd ter bescherming van de zijkanten.

Een blik in de met draaiknopjes regelbare binnenspiegel. Het uitzicht naar achteren is zoals ik al vermoedde goed, maar ook niet meer dan dat, met twee grote dode hoeken vanwege de stevige dakstijlen achter. De bestuurder heeft een zonneklep, de passagier een make-up-spiegeltje in leerimitatie van het merk Voilazur (volgens mij eerder een accessoire uit die tijd dan standaarduitrusting). En in het kader van grappige gadgets laat François me een bijzonder interessant accessoire zien dat bij de restauratie was weggehaald en dat wel weer eens teruggeplaatst zou kunnen worden: een elektrische Precisia achterruitontdooier. In feite een eenvoudige elektrische weerstand in een mooie verpakking. Vast vooral mooi en niet zo zeer effectief.

EEN ECHTE PANPAN!

En ook onder de motorkap is het allemaal Panhard. Bij de eerste oogopslag herken je de sympathieke luchtgekoelde tweecilinder, type GM850. Die motor van 847 cc heeft deze carrosserie eindelijk power gegeven (men herinnert zich dat de Ariette nogal achterbleef…). Het is een tweelingbroer van die van de Dyna 130 (de X87) en levert 40 pk waarmee in theorie 130 km/u mogelijk is in plaats van de 90 km/u van wijlen de Ariette! François heeft een dergelijke snelheid nooit gekieteld omdat het algemeen gedrag van de Scarlette niet zozeer uitnodigt tot dat soort kicks maar eerder tot boodschappen doen in de stad, temeer omdat de koets van onze auto, in tegenstelling tot die van de Dyna, niet van aluminium is maar van staal.

Wanneer je de startknop uittrekt, hoef je verder niets te zien: dit is het geluid van een Panhard! "Het is de resonantie van het aluminium dat zo typisch is", legt François uit. En als om te bevestigen wat hij hier zegt, begint de motor een beetje te schudden, kwestie van een extra stukje karakter voor de knallende Scarlette. Maar je moet je niet voor de gek houden. Het gaat hier om een brave borst, best pittig, maar toch niet zo dat je bij een snelheidswedstrijd zult winnen. Zijn thuis is veel meer de rijksweg en de stad. Het is geen GTi en ook geen zandhaas, maar een auto waarin je met je schouder tegen de deur aan rijdt. En in alle veiligheid, want de vier hydraulisch bediende trommelremmen zijn redelijk stevig zolang je ze niet buitensporig veel gebruikt. En de wegligging is uitstekend dankzij de nogal stevige vering met vóór halfelliptische bladveren en achter torsiestaven en telescopische schokbrekers. "Het is nogal hobbelig en flink stevig" verzucht François, die liever iets zachtere reacties had gehad.

En toch is het jammer dat deze auto in de marge (een productie van drie maanden, dat is echt belabberd!) niet heeft kunnen genieten van een serieuze welwillendheid bij zijn ontwikkeling. Hij werd geassembleerd in de fabrieken van de S.I.O.P. en zonder veel enthousiasme verkocht via de Panhard dealers, en zou zo toch twee firma's hebben kunnen helpen onafhankelijk te blijven. Uiteindelijk leidt het avontuur van de Scarlette tot het faillissement van de S.I.O.P. (ze stoppen in 1954) terwijl Panhard in de armen van Citroën moet vluchten om voorlopig aan een desastreuze financiële situatie te ontsnappen. Jammer, heel erg jammer…

(1) zie Panhard, ses voitures d'après-guerre, uitgave ETAI, 1995, p. 60.

TECHNISCH PASPOORT PANHARD SCARLETTE

Motor
Tweecilinder boxer met kopkleppen bediend door tuimelaars en concentrische torsiestaven als klepveren
Cilinderinhoud: 847 cc
Boring x slag: 85 x 75 mm
Fiscaal vermogen [in Frankrijk]: 5 CV
Maximum vermogen: 40 pk bij 5000 tpm
Koeling: luchtkoeling met een ventilator
Brandstofvoorziening: Een dubbele Solex carburateur 30 PAAI
Ontsteking: bobine en verdeler
Accu: 12 V 40 Ah.

Overbrenging
Voorwielaandrijving met homokinetische koppelingen type Glaenzer
Koppeling: enkelvoudige droge plaat
Versnellingsbak: vier versnellingen vooruit (4e overdrive) plus achteruit
Overbrengingsverhoudingen: 1e: 0,380 – 2e: 0,668 – 3e: 1 – 4e: 1,305 – achteruit: 0,373
Brug: met dubbele vertraging (overbrenging 1:6,14).

Opbouw
Stalen frame met daarop geschroefde staalplaten carrosserie, van het chassis geïsoleerd door silentblocs
Voorwielvering: onafhankelijk met twee dwarse bladveren
Achterwielvering: V-vormig, opgehangen aan torsieveren.
Hydraulische schokbrekers
Stuurinrichting: tandheugel
Draaicirkel: 8,50 m
Remmen: hydraulische zelfstellende trommels op alle vier wielen
Handrem: mechanisch op de voorwielen
Banden: 135 x 400
Maten: 3,90 x 1,50 x 1,40 m
Wielbasis: 2,32 m
Spoorbreedte voor/achter: 1,34/1,24 m
Bodemvrijheid: 0,18 m
Gewicht: plusminus 700 kg.