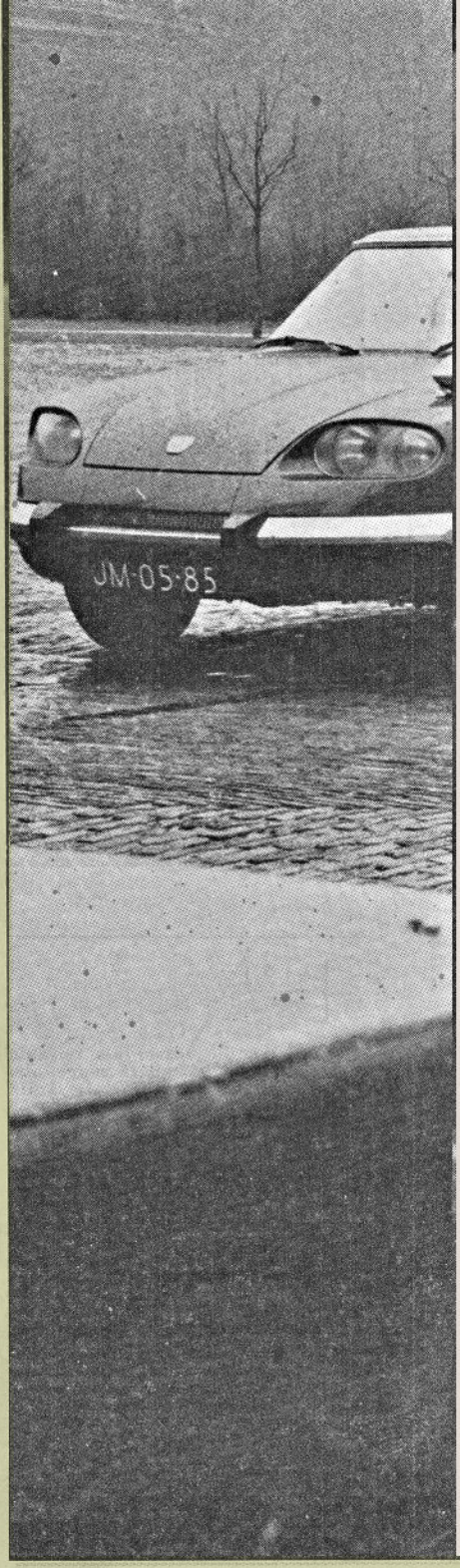
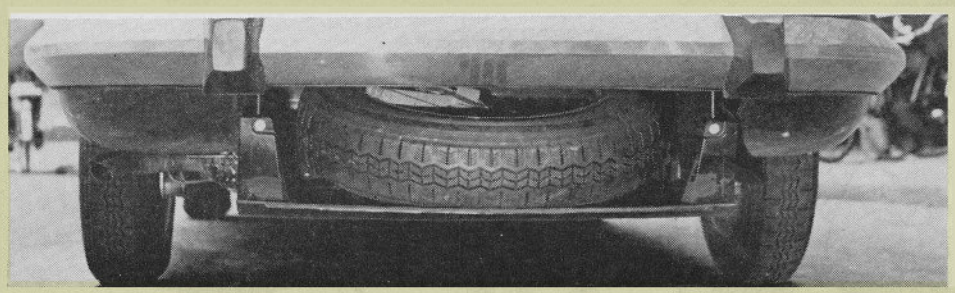
panhard 24 coupé





De sierlijke lijn van de Panhard coupé komt op bovenstaande plaat wel bijzonder goed tot zijn recht. Er zijn naar onze smaak niet veel produktiemodellen, die de Panhard kunnen slaan op het stuk van uiterlijk schoon.

Het reservewiel heeft een aparte plaats onder de kofferruimte. In deze laatste vindt men een klein trek-handletje, dat het wiel naar beneden brengt. Schoon en handig, speciaal in de regen.

roadtest

Wèrkelijke sportieve-auto-liefhebbers zullen het betreuren, maar desondanks is het een onloochenbaar feit, dat „versierde" alledag-automobielen, geraffineerd-gelijnde coupé-carrosserietjes van hoge klasse, gemonteerd op niet al te zeer van de standaard-modellen afwijkende onderstellen-plus-mechaniek, welke derivaten over het algemeen zijn af-

geleid van goed verkopende automerken en -typen, steeds meer terrein winnen. Lieden, die iets exclusiefs willen rijden, verlangen deze exclusiviteit niét te bekopen met een zekere mate van comfort-gebrek en al evenmin wensen zij iets anders dan een in feite zeer dociele, simpel bedienbare automobiel. Op zichzelf geen onredelijke eisen, hóézeer puristen, lieden die ter wille van het sportief plezier bereid zijn concessies te doen, de hierdoor ontstane teruggang van de „èchte" sportwagen ook betreuren kunnen. Wat verwarring stichtend is evenwel, dat evenals èlke indeling in klassen en categorieën, ook de zo voor de hand liggende klassificering van „alle vierwielers, die laag, slank en sportief gelijnd zijn", in wel- en niet-sportieve automobielen, bepaald niet eenduidig kan worden doorgevoerd.

De testwagen van deze week is hier een sprekend voorbeeld van. De Panhard coupé, en dan speciaal de motorisch sterkste versie, de 24 coupé, is méér dan de qua uiterlijk (zeer) begeerlijke wagen, die velen erin willen zien, alléén. Natuurlijk, het uiterlijk is een zéér sterke troef van deze coupé. Wij konden nergens parkeren of er vormde zich een groepje nieuwsgierigen om de Panhard en ook wijzelf, op het gebied van autoarchitectuur wel wat gezien hebbend, aarzelen niet deze wagen tot de mooiste produktiemodellen te rekenen, die we ooit aanschouwden. Niet alleen de uiterlijke lijn, ook het interieur staat op dit hoge niveau, de binnenafwerking is àf en niets is nagelaten het comfort op hoog peil te brengen. Een resultaat van dit streven is overigens, dat niet veel wagens zóveel accessoires, speciale voorzieningen en andere grapjes bezitten als deze Panhard — enkele Amerikaanse droomauto's uitgezonderd. De verstelbaarheid van de stoelen bijvoorbeeld is wel zeer groot, niet alleen kunnen ze doodgewoon naar voren en naar achteren en kan de rugleuning versteld worden, maar bovendien kunnen de zitkussens omhoog en omlaag worden gesteld en dit laatste zowel van voren, van achteren òf beide! Jammer evenwel, dat vrijwel ieder, op wie we dit laatste grapje „uitprobeerden" alleen op de laagste zitkussenstand met de benen onder het stuurwiel konden — een schoonheidsfout die een groot deel van de zoëven bezongen verstelbaarheid illusoir maakt!

Als wij uit onderdelen van standaard-automobielen ooit eens een auto zouden gaan samenbouwen, zouden we zéker de kachelbediening van de Panhard erin zetten. Vreemd eigenlijk, dat een zó simpel en eenvoudig onderdeel vaak zó onhandig en onhandelbaar wordt uitgevoerd; iets, dat men aan het overdenken slaat als men met één vingertop de Panhard-verwarming instelt, richt of regelt. Op een „kieswiel" van handzame afmetingen kan men de combinatie instellen welke men wenst: de gehele wagen, de ruiten alleen, de voor- of achterruit alleen, plus nog enkele mogelijkheden meer. De lucht, welke naar achterruit en achterste gedeelte van het interieur wordt gevoerd, loopt door buizen, welke in de portieren zijn aangebracht — buizen die een niet genoeg te waarderen verwarming van opzij leveren.

Wij lopen gevaar over niets anders dan de verwarming alleen te spreken — maar er is méér aan deze auto, dat belangstelling verdient. De 24 CT is een typische „grand tourisme"-automobiel — een wagen die een dergelijke naam eer wil aandoen, dient over een „toeristische" kofferruimte te beschikken. Wat dit punt betreft slaat de Panhard vele concurrenten — niet alleen is de regelmatig gevormde bagageruimte groot en zeer goed bruikbaar, maar de noodzitting (en ècht niet meer dan dat) achter de beide voorstoelen kan worden neergeklapt en levert dan een supplementair bagagevloertje, compleet met kofferbanden en al.

Mechanisch is de coupé niet veel verschillend van de gewone Panhard-modellen. De motor is de bekende Tigre-motor, in deze wagen evenwel voorzien van 60 SAE-pk inplaats van de 50 paarden van de gewone Tigre. Deze motor is — voor een zóver opgevoerde gebruikskrachtbron — opvallend soepel, maar men doet verkeerd deze soepelheid bij werkelijk láge toerentallen te gaan zoeken. Blijft men boven de 2000 toeren, dan is alles wel aan boord en kan men tot een ronde 7000 op de toerenteller doortrekken. Alhoewel de geluidsisolatie van deze wagen op een zeer bovenmiddelmatig peil staat (men kan lieden, die van buiten de wagen iets tot u te zeggen hebben slechts verstaan als een ruit wordt geopend), is uiteraard de tweecilindermotor toch goed te horen, vooral als deze wat werk heeft te leveren. Daar staat tegenover, dat rijwindgeruis in hoge mate afwezig is, terwijl bovendien door de zoëven genoemde geluidsisolatie de bekende „X-band-roffel" op het wegdek ook niet tot in het interieur doordringt. Desondanks, of juist daardoor blijft het motorgeronk wat hinderlijk — het is ook geen uitgesproken prèttig geluid.

De coupé heeft een op de vloer gemonteer-

PRESTATIES

OP DE ROLLENTESTBANK

Helaas moet u op deze plaats de meetgegevens op de rollentestbank missen — de bank was kapot en de reparatie ervan kon niet meer binnen de tijd, nodig voor het persklaar maken van deze roadtest worden gerealiseerd. Wij hopen u, wanneer wij nog eens voor enkele uren de beschikking over de wagen kunnen krijgen, alsnog de bedoelde meetgegevens te kunnen melden.

De correcties op de snelheidsmeter zijn:

30 is 28	70 is 64	110 is 102
40 is 37	80 is 74	120 is 112
50 is 46	90 is 83	130 is 122
60 is 55	100 is 93	140 is 131
		150 is 140

1000 toeren per minuut van de motor geeft de wagen in 3 een rijsnelheid van 19,5 km per uur, in 4 27 km per uur. Bij de topsnelheid van 143 km per uur maakt de motor dus 5300 toeren.

OP DE WEG

Alle metingen werden verricht bij droog bewolkt weer met matige wind op droge, vlakke weg. In de wagen twee volwassenen. De wagen was voor deze metingen op de rollentestbank zorgvuldig op maximaal vermogen afgesteld, zonder iets aan de standaardspecificatie te veranderen.

Topsnelheid: 143 km per uur (gemiddelde over vier dubbele metingen); de teller wees dan 154 km per uur.

De acceleratietijden werden gemeten van stilstand tot de werkelijke, gechronometreerde snelheid was bereikt. Tussen haakjes steeds, wat de snelheidsmeter dan aanwees.

0 tot 40 km per uur (43): 4,3 sec. gem.
0 tot 60 km per uur (65): 8,7 sec. gem.
0 tot 80 km per uur (86): 12,6 sec. gem.
0 tot 100 km per uur (107): 18,6 sec. gem.

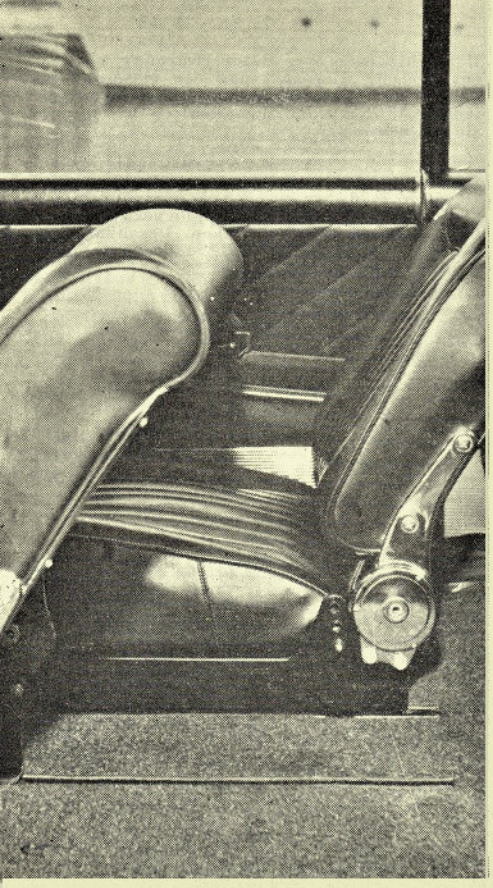
Het benzineverbruik werd in twee etappes gemeten. Een rustig gereden traject leverde 1 op 14,9 op, een zeer snel gereden traject 1 op 10,2. Totaal gemiddelde over de gehele testperiode was 1 op 12,2.

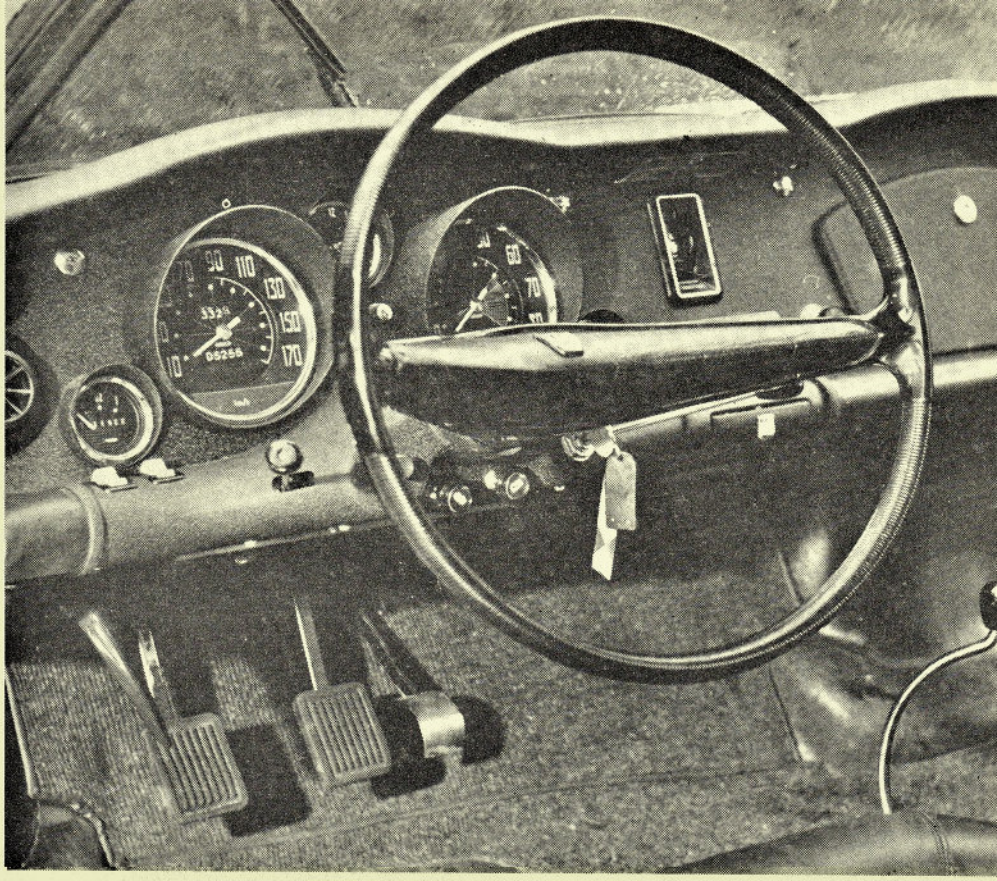
1 | 2 | 3

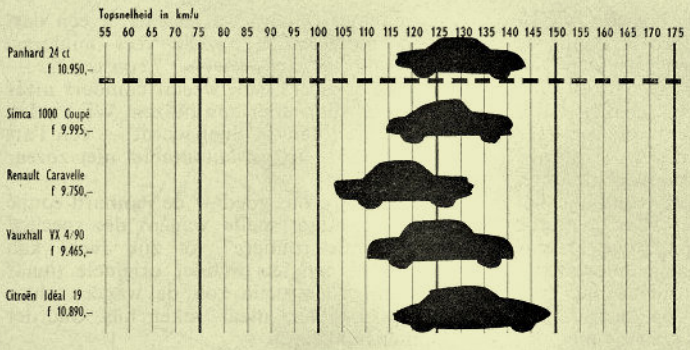
1. Wagens, die zózeer als reisauto zijn geschapen als deze Panhard coupé, dienen ruime bagageberging te bezitten. De koffer is ruim en, wat méér is, regelmatig van vorm, groter zelfs dan men verwachten zou.

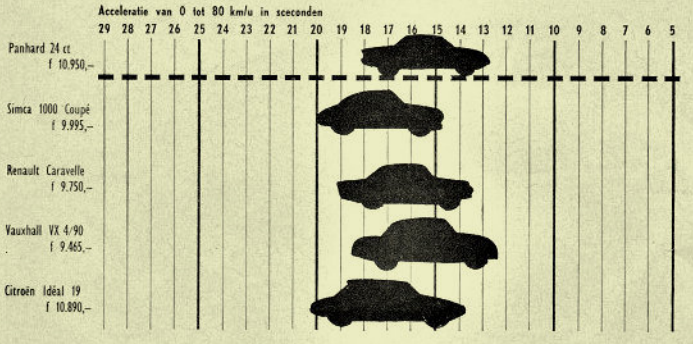
2. De stoelen klappen niet (zoals bij zovele tweedeurswagens) geheel of alleen met de rugleuning om teneinde instap naar achter te verlenen, maar schuiven in hun geheel over respectabele afstand naar voren.

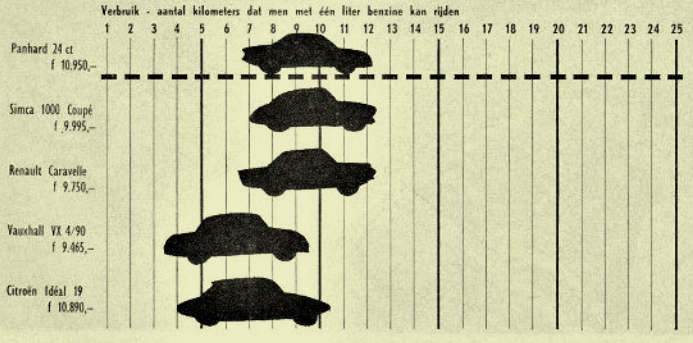
3. Het dashboard is zeer compleet en plezierig van vormgeving. Opvallend is de goede ventilatie en verwarming in deze wagen — iets dat bediend kan worden op de middenin geplaatste regelaar.











TECHNISCHE GEGEVENS

Motor:
Luchtgekoelde 2-cilinder boxermotor, voorin gemonteerd; boring 84,85 mm; slag 75 mm; cilinderinhoud 848 cc; compr.verh. 8 op 1; max. verm. vlgs. fabrieksopgave 60 SAE-pk's bij 5750 toeren per min.; max. koppel vlgs. fabrieksopgave 7,75 mkg bij 3500 toeren per min.; elektr. install. 12 V; vermogen dynamo 310 W; accu 40 a.h.; Solex-carburateur.

Transmissie:
Aandrijving op voorwielen; enkelvoudige droge-plaatkoppeling met vierversnellingsbak, waarvan alle gesynchroniseerd; overbrengingsverh. 1ste versn. 2,990 : 1, 2e 1,509 : 1, 3e 1 : 1, 4e 0,736 : 1; achteruit 2,919 : 1; differentieelreductie 6,148 : 1.

Onderstel:
Zelfdragende carrosserie met kokerbalk-chassis, onafhankelijke voorwielophanging met dwarse bladveer; achter starre as met torsiestaven; telescoop-schokbrekers rondom; trommelremmen rondom; bandemaat 145 × 380 X; tandheugel-stuurinrichting; 3¼ omwentelingen van het stuurwiel nodig om de voorwielen van uiterst rechts naar uiterst links te bewegen.

Maten en gewichten:
Wielbasis 2300 mm; spoorbreedte voor 1300 mm; achter 1300 mm; max. lengte 4260 mm; max. breedte 1624 mm; max. hoogte 1220 mm; rijklaar gewicht 830 kg; draaicirkel 10 m.

Standaarduitrusting omvat:
Dagteller, ampèremeter, laadstroomcontrolelamp, benzinemeter, oliedrukcontrolelamp, klok, sigareaansteker, ruitesproeier, kachel, grootlichtsignaalschakelaar, lichtschakelaar aan stuurkolom, dimschakelaar aan stuurkolom, choke aan stuurkolom, handrem onder dashboard.

Toegankelijkheid:
Oliepeilstok goed; olievuldop goed; stroomverdeler goed; carburateur goed; dynamo (om riem te stellen) matig; benzinepomp goed; ruitewissermotor goed; bougies goed; remvloeistofreservoir goed.

Service:
Aantal smeerpunten 19; servicebeurt vlgs. instructieboekje om de 6000 km; olieverversen vlgs. instructieboekje om de 3000 km.

Boordgereedschap omvat:
Krik, wielsleutel, combinatietang, schroevedraaier, sleutels om dynamoriem te stellen, sleutels om carburateur en benzinepomp te demonteren of af te stellen, sleutels om ontsteking te demonteren en af te stellen, bougiesleutel.

Onderdelen: Prijzen nog niet bekend.

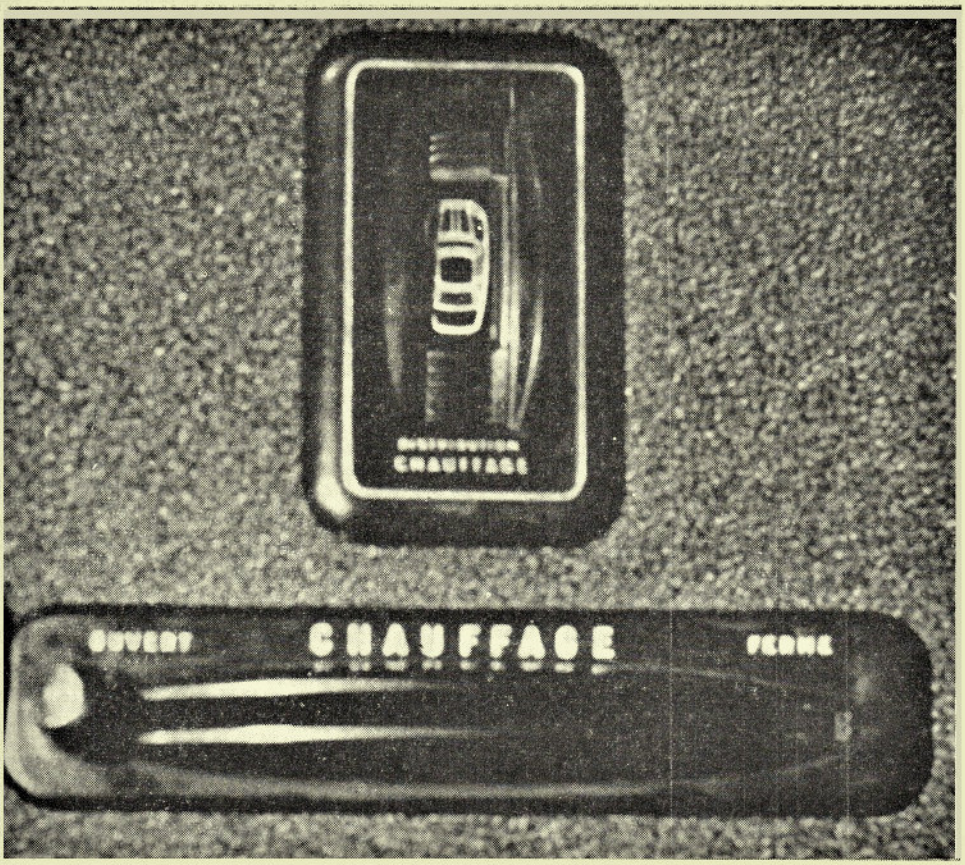
Afmetingen interieur:
Voorzitting: breedte (zitvlak) 55 cm; lengte (zitvlak) 50 cm; hoogte rugleuning 50 cm; afstand zitvlak-dak 82 cm; wagenbreedte schouderhoogte 123 cm; min. en max. afstand rugleuning-gaspedaal, over zitting gemeten 60 en 100 cm; hoogte zitvlak vanaf wagenvloer 20 cm.
Achterzitting: breedte (zitvlak) 134 cm; lengte (zitvlak) 35 cm; hoogte rugleuning 46 cm; afstand zitvlak-dak 78 cm; wagenbreedte schouderhoogte 123 cm; min. en max. afstand rugleuning-voorzitting over zitvlak gemeten 60 en 105 cm; hoogte zitvlak vanaf wagenvloer 24 cm.
Bagageruimte: lengte 105 cm; breedte 130 cm; hoogte 35 cm; reservewiel ligt onder bagagebergplaats.

Verzekeringspremies:
A.R. plm. *f* 555,— per jaar; W.A. plm. *f* 160,— per jaar (Europa).

Wegenbelasting: *f* 64,— per jaar.

Prijs: *f* 10.950,— (extra voor ,,metallic''-kleuren *f* 100,—).

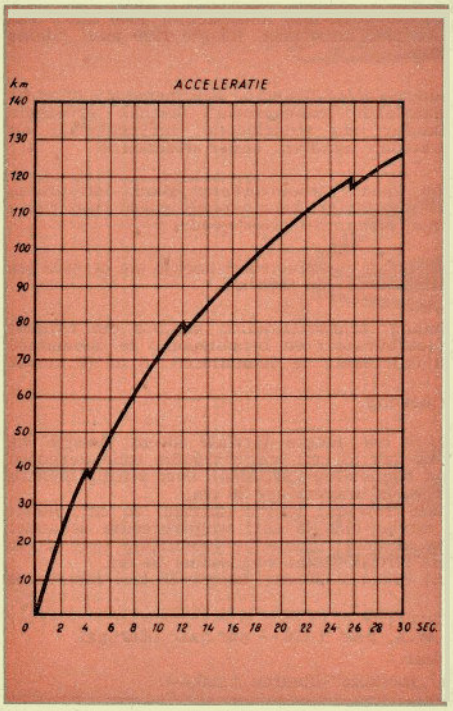
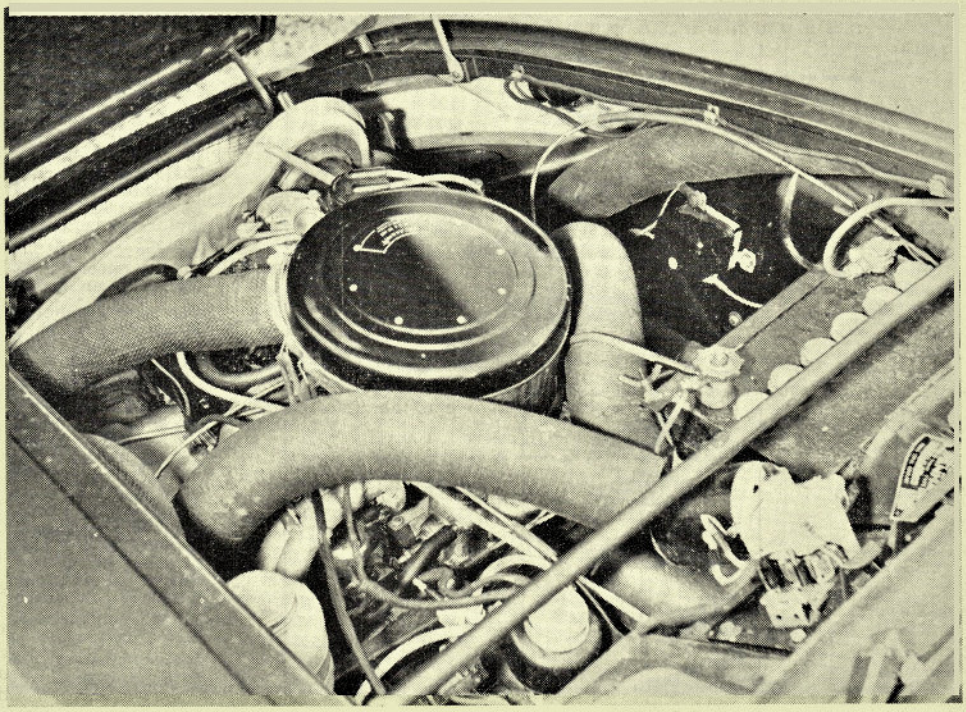
Importeur: Automobiles Citroën N.V., Amsterdam.



U merkte het: over die verwarming zijn we enthousiast. Hiernaast nog een close-up van de regelaar: op het onderste paneeltje kan de temperatuur worden ingesteld, op het bovenste de richting.

Onder de motorkap is het een drukke zaak. Daarvoor is de motor noch de versnellingsbak zèlf verantwoordelijk; het zijn de verwarmingsbuizen die de zaak vol maken. Desondanks is de bereikbaarheid van alle onderdelen goed (onderste foto).

de versnellingshefboom, welke sterk is gebogen om de zeer verstelbare stoelen niet in de weg te treden, maar toch nog niet vèr genoeg om vooral in de derde versnelling niet nog ongemakkelijk ver te zitten. De rug moet voor het bedienen de rugleuning verlaten en dat is speciaal in déze wagen, waar de drie veelvuldig bij passeermanoeuvres op de grote weg gebruikt zal worden, toch wat onaangenaam. De synchronisatie van de bak verloopt wat traag — men moet de hefboom als het ware tégen de gekozen versnelling aanhouden; als de synchronisatie het ogenblik gekomen acht, „zuigt" de bak bijna vanzelf in de gewenste versnelling.

Alhoewel deze bak aanzienlijk beter is dan de bakken die in het verleden in Panhards werden gemonteerd, lijkt het ons toch niet een zéér onredelijke wens in deze wagen liever een bak te vinden, die schakelt zoals de bakken in diverse goedkope tot zéér goedkope automobieltjes heden ten dage blijkbaar kunnen zijn — zéker voor de bijna elfduizend gulden, die deze auto kosten moet. Hetzelfde geldt in feite voor de motor — natuurlijk is het een prachtige krachtbron met een overvloed aan interessante technische details, maar al rijdend met deze auto voelt men tòch keer op keer de gedachte opkomen, dat de wagen er niet onaangenamer op zou worden als er een desnoods in technisch opzicht veel oninteressanter motor van „gewoner" constructie — met bijvoorbeeld een tweetal cilinders méér — in het vooronder zou huizen. Wij vinden een middel, dat tot doel wordt — een l'art pour l'art — in een automobiel niet zozeer op zijn plaats.

Men begrijpe ons goed — de Panhard coupé is een prettige, snelle wagen, die speciaal als „grande routière" tot zijn recht kan komen — een iets minder originele (maar waaròm) constructie zou de wagen echter nog véél fijner, maar zeker niet duurder kunnen maken.