PANHARD

Dyna

AUTO-VISIE ROAD-TEST

door G. P. BERK

De bijzonder goed gestroomlijnde Dyna Panhard carrosserie speelt niet alleen een grote rol in de vermogens-kromme van dit Franse raspaardje. De sobere, geraffineerd Franse lijn blijft bovendien onder alle omstandigheden een dankbaar object voor de fotograaf die met een auto iets meer wil doen dan er zomaar een plaatje van maken.

Men is geneigd te verwachten, dat de produkten van een firma die op een roemrijk historisch verleden kan bogen, zullen worden gekenmerkt door een zeker conservatisme en een hang naar traditionele technische oplossingen, m.a.w., dat die produkten iets ouderwets zouden hebben. Bij de Franse Panhard fabriek gaat deze verwachting echter beslist niet op. Feitelijk is hier juist het tegenovergestelde het geval. Panhard is als een van de oudste automobielfabrieken tevens ook een van de meest revolutionaire wat haar ontwerpen betreft. En dit is zeer zeker niet iets van de laatste tijd. Want reeds voor de oorlog kenmerkten de produkten van deze fabriek zich door een grote technische vooruitstrevendheid. In 1936 bijvoorbeeld kwam men reeds uit met een in de hoeken rond gebogen voorruit, een soort voorloper dus van de panoramische voorruit van vandaag, en zorgvuldig aërodynamisch bestudeerde koetswerken. Na de oorlog zocht men daarop zijn heil in de rijkelijke toepassing van lichtmetalen, zelfs voor de dragende delen van de carrosserie-opbouw en werd de bekende Dyna Panhard geboren.

De oorspronkelijke Dyna was een kleine wagen met een luchtgekoelde 610 cc twee-cilinder boxer motor, die de voorwielen aandreef. De carrosserie bood plaats aan vier niet te omvangrijke personen en was geheel opgebouwd uit aluminium. Deze Panhardjes muntten niet uit door een grote souplesse of geruisloosheid, maar zij waren gevreesde tegenstanders in rallyes en andere sportevenementen.

Op de Parijse Salon in 1948 kwam Panhard met een zuiver experimentele stroomlijn coupé op het Dyna onderstel. De resultaten die met deze proefwagen werden bereikt waren van dien aard, dat de Panhard technici de vorm van deze wagen vrijwel geheel kopieerden toen zij de opdracht kregen een nieuw model te prepareren. De jongste versie van de Dyna, die intussen ook alweer dateert van 1954, is echter niet alleen beter gestroomlijnd en ruimer, maar ook voorzien van een grotere motor. Men zou dus terecht kunnen zeggen, dat de Dyna Panhard langzamerhand in alle opzichten is uitgegroeid van een kleine sportieve miniatuur auto tot een volwaardige en volwassen gebruikswagen, die echter zijn sportieve afkomst toch niet verloochent.

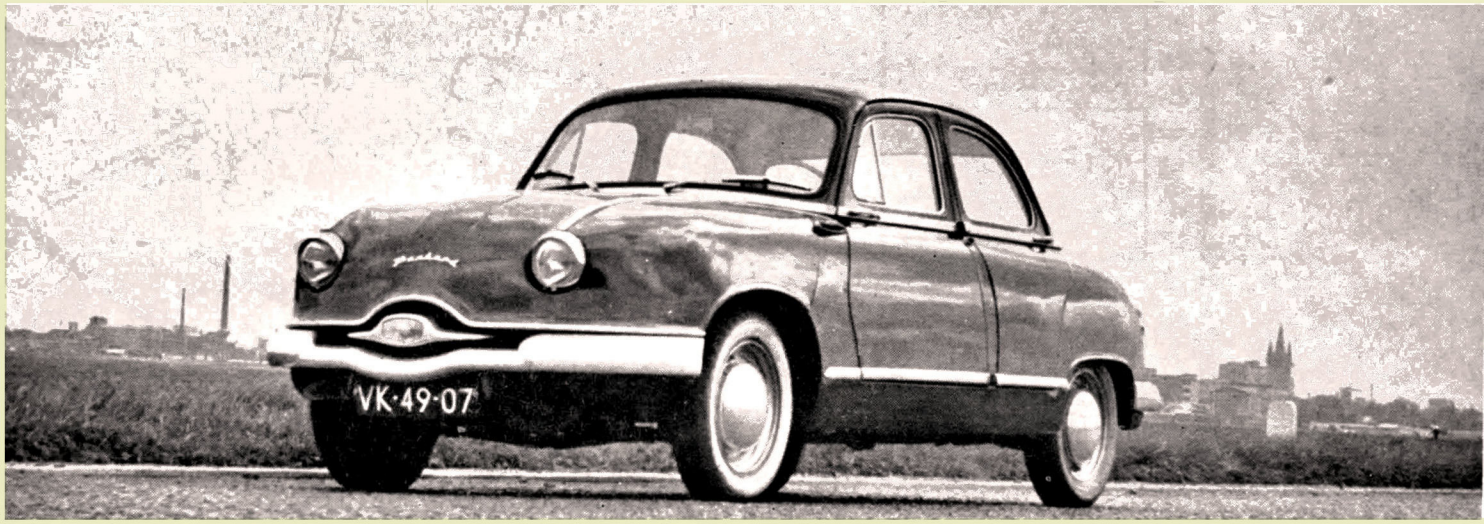
De motor

De gewichtstoename die aan dit groeiproces van de Dyna Panhard gepaard ging, wordt ruimschoots gecompenseerd door een steeds toenemende cilinder inhoud van de hoe langer hoe meer geperfectioneerde en constant verbeterde twee-cilinder machine, die in het vooronder huist. De huidige 850 cc. Panhard krachtbron, nog steeds, net als de oorspronkelijke motor, een luchtgekoelde tweepitter, ontwikkelt met een compressie verhouding van 7.2 : 1 een maximaal vermogen van maar liefst 42 pk bij 5000 omw./min. Meer dan voldoende dus om de in totaal 875 kg wegende wagen over zeer behoorlijke, zelfs meer dan behoorlijke, wegprestaties te doen beschikken.

In technisch opzicht behoort de Panhard krachtbron tot een van de meest interessante hedendaagse constructies voor de aandrijving van een auto. Deze twee-cilinder is nl. uitgevoerd met o.a. hydraulische klepstoters, een voorziening die men slechts aantreft bij enkele duurdere Amerikaanse motoren, doch die ook bij de Panhard – men zou zelfs kunnen zeggen juist bij de Panhard – duidelijke voordelen biedt wat betreft

de geruisloosheid. De klepveren, om een ander voorbeeld te noemen, zijn niet zomaar gewone klepveren. Nee, bij de Panhard werden kleine torsiestaafveren gebruikt, een constructie die niet alleen onorthodox is en ook kostbaarder dan normaal, maar die toch bijzonder aantrekkelijk is in verband met de problemen van zwevende kleppen bij hogere toerentallen. Krukas en drijfstangen zijn gelagerd in speciale antifrictie rollagers, wederom een van die typische voorbeelden van het consciëntieuze constructie principe van de ontwerpers van deze motor, ontwerpers die kennelijk in alle opzichten perfectie nastreefden.

Het is en blijft natuurlijk een twee-cilinder. Dat is onder vrijwel alle omstandigheden tijdens het rijden merkbaar. Men hoort en voelt het. Waarmee echter niets ten nadele van de tweepitter in kwestie wordt bedoeld. Want in aanmerking genomen dat het een luchtgekoelde twee-cilinder is, is de Panhard krachtbron betrekkelijk geruisloos en nog opmerkelijk soepel. Men kan met extra lage snelheden (35 à 40 km/u.) in de overdrive-achtige vierde versnelling rijden zonder eigenlijk last te hebben van een onregelmatige gang, zonder dus dat de wagen met duidelijk horten en stoten rijdt. Natuurlijk is de motor daar niet voor gemaakt en voelt hij zich dan ook merkbaar beter op zijn gemak wanneer er flink mee wordt doorgereden. Een 100 à 110 km/u. was naar ons gevoel bij de door ons geteste wagen een prettige kruissnelheid. Het motortoerental komt bij deze wegsnelheid in de regionen van 4500 toeren per minuut en de daarmee gepaard gaande zuigersnelheid van 11.5 meter per seconde mag voor een dergelijke moderne motor toch niet worden beschouwd als een al te bezwarende factor



wat betreft de levensduur.

De grote verdienste van het Panhard ontwerp – en dat is beslist niet in de laatste plaats te danken aan deze merkwaardige, maar knap geconstrueerde high-efficiency machine, is zeer zeker dat een hoge rijsnelheid hier hand in hand gaat met een opmerkelijk laag benzine-verbruik.

Transmissie

De hier beschreven luchtgekoelde twee-cilinder is voorin gemonteerd en drijft ook de voorwielen aan. Motor, versnellingsbak en differentieel zijn derhalve aan elkaar gebouwd en vormen dus één geheel. De motor bevindt zich vóór het differentieel en de versnellingsbak erachter. De bak in kwestie beschikt over vier vooruit versnellingen, waarvan er slechts twee, de 2de en 3de, zijn gesynchroniseerd. Bij de vierde versnelling, een overbrenging met het karakter van een overdrive, ontbreekt de synchronisatie, doch dit is geen grote handicap voor een rijder die zich hier even op ingesteld heeft. Als geheel genomen is de transmissie vrij geruisloos.

Het stuurschakelmechanisme is waarschijnlijk niet een van de meest directe en prettigste constructies, maar de overbrengingsverhoudingen van de versnellingsbak zijn daarentegen zo goed gekozen, dat al vergt het schakelen een zekere dosis enthousiasme en geoefendheid, het schakelen toch zeker geen onplezierige bezigheid is.

Vering en wegligging

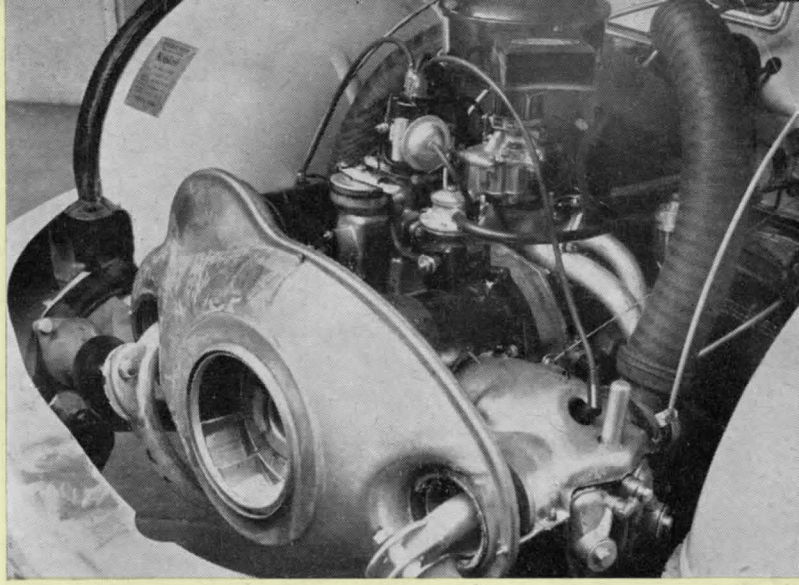
Bij het beschrijven van de wegligging van de Panhard is de verleiding groot in een aaneenschakeling van superlatieven te vervallen. Het compromis tussen bochtvastheid en comfort is voor een wagen van deze afmetingen bijna ongeloofwaardig. De voorwielaandrijving speelt hier ongetwijfeld een zekere rol, maar de belangrijkste factor in deze is toch naar alle waarschijnlijkheid de gewichtsverdeling, en het feit dat het zwaartepunt betrekkelijk laag ligt. Op een bochtig traject geeft de Panhard zijn bestuurder het gevoel een pur sang sportwagen te zijn die bij de geringste aanraking van het stuur precies dat doet wat zijn baas wil. Een karaktereigenschap overigens, die beslist niet voor iedere pur sang sportwagen opgaat. Het is dus niet zo wonderlijk dat een Panhard rijder er gemakkelijk toe komt om wat men noemt „scherp" te rijden. Het is echter wel merkwaardig wanneer zijn passagiers, die in andere wagens bij eenzelfde rijtechniek prompt beginnen te protesteren, in de Panhard geen kik geven. Dit pleit niet alleen voor het uitermate veilige gevoel dat de wagen onder vrijwel alle omstandigheden geeft, maar bovendien en niet in de laatste plaats voor het opmerkelijke comfort van de zittingen, en speciaal van de voorbank.

Dankzij de voorwielaandrijving is de besturing van de Dyna misschien niet opvallend licht. Toch kan men aan de andere kant ook niet de aanmerking maken dat zij te zwaar zou zijn, want dat is beslist niet het geval. De directheid van de besturing is geheel in overeenstemming met het sportieve element dat het gehele wagenkarakter kenmerkt. Een Fransman heeft eens gezegd, dat een auto pas goed is wanneer de bestuurder hem als een verlengstuk van zijn eigen zenuwgestel kan beschouwen en niet als een voertuig waar hij in gaat zitten en mee van A. naar B. rijdt. Het is merkwaardig dat wij bij iedere test van een Franse wagen weer met dit gevoel van eenheid met de machinerie worden geconfronteerd. Maar bij de Panhard was dit gevoel wel bijzónder sterk.

Carrosserie en interieur

De zelfdragende carrosserie van de Panhard was oorspronkelijk geheel vervaardigd uit aluminium. Sinds een jaar is men om produktie technische redenen echter overgegaan tot het gebruik van staalplaat voor de dragende structuur. Omdat de portieren e.d. nog wel van aluminium zijn vervaardigd, is de totale gewichtsvermeerdering beperkt gebleven tot ± 60 kg, waartegenover een aanzienlijke winst staat wat betreft de algehele stijfheid en degelijkheid van de body.

De carrosserie van deze 4-deurs wagen is vooral voorin opvallend ruim. Men heeft beslist niet het gevoel met een kleine door 850 cc aangedreven 875 kg wegende automobiel te rijden. De Panhard maakt de indruk een middelklasse auto te zijn en is dat feitelijk ook, niet alleen wat inwendig formaat, maar ook wat prestaties betreft. De enige twee punten



De wagen blijkt zijn kracht en nuttigheid te ontlenen aan een vlakke twee-cilinder luchtgekoelde boxermotor, die goed bereikbaar is.

De toch al zeer ruim bemeten bagageruimte kan nog worden vergroot door het neerklappen van de achterbank-rugleuning *(foto boven)*.
Foto onder: **De Dyna Panhard heeft een stuurkolom met „alles erop en eraan", d.w.z., dat het instrumentenpaneel, bedieningsknoppen, handrem en vanzelfsprekend ook de versnellingshandel vlak onder het bereik van de bestuurder rondom deze kolom gegroepeerd zijn.**

Niet voor de eerste maal werd de strakke architectuur van het gebouw van de Nieuwe Eerste Nederlandse Verzekeringsmaatschappij in Den Haag gebruikt om de geslaagde vormgeving van een moderne auto te accentueren.

die niet met het begrip middelklasse overeenkomen, zijn de fenomenale ligging die aan een sportwagen doet denken, en de bescheiden „dorst" naar benzine, die meer op minicar neigingen duidt.

De uitrusting is in alle opzichten compleet. De Dyna is voorzien van een zeer praktisch vlak voor de neus van de bestuurder gegroepeerd instrumentarium, bestaande uit een snelheidsmeter met kilometer-totaalteller en dagteller, een ampère-meter en een benzinevoorraad-meter. Voor licht, richtingaanwijzers en claxon wordt gebruik gemaakt van een op de stuurkolom bevestigde combinatie-schakelaar.

De afwerking is sober en praktisch. De bekleding bestaat uit kunstleer en ook de hemel van het dak is in dit materiaal uitgevoerd. De carrosserie is als geheel opvallend vrij van windgeruis, zelfs bij hoge snelheden. Andere hinderlijke geluiden, zoals een overmaat van bandengeroffel op de weg, motorresonanties en kleine rammeltjes bleven bij de door ons geteste wagen tot een minimum beperkt.

Conclusie

De Dyna Panhard zal als creatie ongetwijfeld in de eerste plaats een grote aantrekkingskracht uitoefenen op sportief ingestelde automobilisten, die de factoren snelheid, zuinigheid, wegvastheid en zitcomfort als een eerste vereiste stellen en die bereid zijn de zekere mechanische spartaansheid, die nu eenmaal een deel van het karakter van deze wagen uitmaakt, voor lief te nemen.

Dit revolutionaire produkt van een van Europa's oudste automobielfabrieken heeft een bijzonder grote charme om mee te rijden. Een charme die zich heel moeilijk onder woorden laat brengen, maar – als het dan beslist moet – in drie letters uitgedrukt kan worden: „ras". — Onbetwist een volbloed auto!

Antifrictiedrijfstangrollagers

★

Een van de uitdrukkingen die ik – zoals u misschien ook weet – graag te pas en te onpas met een onschuldige blik in de ogen achteloos hier en daar laat vallen is „anti-frictie drijfstang rollagers". Ik kan u het gebruik daarvan beslist aanraden. Mits u het maar uitspreekt met rollende r's, hoofdletters en in één adem aan elkaar geregen, dan maakt het nl. meer indruk. Nu moet u niet denken dat ik niet weet wat dat voor dingen zijn. Antifrictiedrijfstangrollagers werden uitgevonden door Panhard ingenieurs en zij worden sinds enkele jaren toegepast op de Dyna. Wat hun functie is? Nou ja, eh . . . dat spreekt toch vanzelf? Zij voorkomen wrijving en men vindt ze bij de drijfstang. U weet toch wel wat een drijfstang is, niet waar? Nee? Laat u maar zitten, u komt er nog wel eens een tegen. Trouwens, dergelijke dingen worden pas belangrijk als ze kapot zijn.

Nu wilt u natuurlijk nog weten hoe ik aan dat woord ben gekomen. Er was eens een jaar of wat geleden een vrij spichtig, charmant jongmens, die door het leven ging, gehuld in een sterke olie-en-benzine-lucht. Hij heette Gijs Berk – ja inderdaad, nu is hij mijn niet meer zo spichtige, niet meer zo slordige maar nog steeds even charmante echtgenoot. Deze jongeman ontmoette ik eens op een feestje in een vrij duistere Scheveningse nachtclub. Hij zat in hemdsmouwen een autotijdschrift te bestuderen en trok zich niets aan van de om hem heen dansende, zingende en drinkende menigte en ik zat hem met stijgende verbazing aan te staren, want in de autotechniek verdiept raken was voor mij toen nog een geheel onbekend verschijnsel. Ineens keek hij mij van achter zijn brilleglazen doordringend aan en zei: „Antifrictiedrijfstangrollagers".

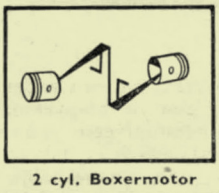
Geheel gehypnotiseerd bouwde ik het wonderlijke woord na. Het klonk mij in mijn 18-jarige onwetendheid als muziek in de oren en voor ik het wist zat hij met tijdschrift en al naast mij, druk pratend en gebarend, terwijl het ene lange, onbegrijpelijke woord na het ander als een wervelwind om mijn ondeskundige hoofd dwarrelde. Uren later bracht hij mij in een vervallen autootje naar huis, nog steeds druk bezig over cilinders, gaskleppen, compressie-verhoudingen, enz. Ik was doodmoe, maar verschrikkelijk gelukkig, want nooit had ik kunnen denken dat iemand mij op zo'n merkwaardige wijze het hof zou maken. Dat dat helemaal zijn bedoeling niet was, dat hij werkelijk meende in mij een belangstellende en leergierige ziel te vinden, ontdekte ik natuurlijk pas veel later. En toen was ik al te verliefd.

Het is allemaal al weer jaren geleden, maar die antifrictiedrijfstangrollagers heb ik nooit kunnen vergeten, evenmin als de Dyna Panhard waar zij bij horen en waar ik tot vorige week nog nooit in gezeten had. Nu ken ik hem van binnen en van buiten en ik ben ervan overtuigd dat ik er ook zónder deze voorgeschiedenis enthousiast over zou zijn geworden.

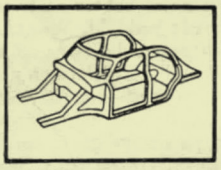
Barbara

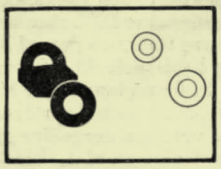
PANHARD
Dyna

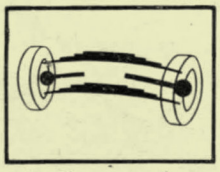
TECHNISCHE GEGEVENS

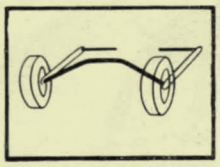

2 cyl. Boxermotor

Kopklepper

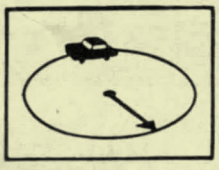

Zelfdr. carrosserie


Voorwielaandrijving


Onafh. voorvering


Starre achteras

Gewicht 875 kg


Draaicirkel 4,5 m

Motor: Luchtgekoelde twee-cilinder kopklepmotor, voorin gemonteerd. Boring: 85 mm; slag: 75 mm. Zuigerverplaatsing 851 cc. Compressieverhouding 7,2 : 1; max. vermogen: 42 pk bij 5000 omw./min. Specifiek vermogen: 49,4 pk/l.; Gem. zuigersnelheid: 12,5 m/sec. Carburatie door middel van Zenith 36 WI of een Solex 30 PAAI carburateur. Elektrische installatie: 12 volt. Accu: 40 amp./u.

Transmissie: Voorwielaandrijving. Enkelvoudige droge plaatkoppeling met vierversnellingsbak, 2de en 3de versnelling gesynchroniseerd. Totale overbrengingsverhoudingen:

1ste versnelling	1 : 16,17
2de „	1 : 9,20
3de „	1 : 6,14
4de „	1 : 4,71
achteruit	1 : 17,95

Chassis: Zelfdragende carrosserie.

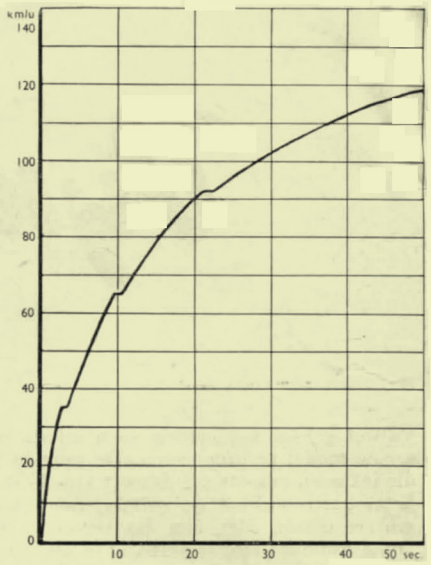
Vering: Onafhankelijke voorvering met twee dwarsliggende bladveren. Achterbrug: starre achteras met torsiestaven. Hydraulische schokbrekers rondom.

Remmen: Voetrem hydraulisch op alle vier wielen. Handrem mechanisch op de voorwielen.

Wielen en banden: Bandenmaat 145 × 400.

Maten en gewichten: Wielbasis: 257 cm; spoorbreedte voor: 130 cm; spoorbreedte achter: 130 cm; draaicirkel: 4,5 meter; max. lengte: 458 cm; max. breedte: 160 cm; max. hoogte: 146 cm (leeg); gewicht rijklaar: 875 kg; specifiek gewicht: 19,04 kg/pk.

Inhoud: Benzinetank: 40 liter
Motorcarter: 2,20 liter



Acceleratie

Km-teller	Km/u gechronometreerde correctie	Tijd in sec.
0– 40	37	4,2
0– 60	65	8,9
0– 80	74	15,7
0–100	92	28,4
0–120	111	59

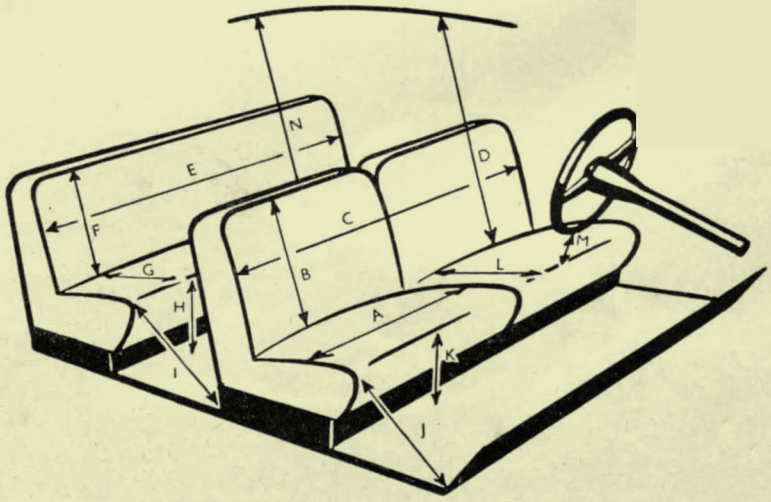
Maximum snelheid: ± 124 km/u.

Gemiddeld benzineverbruik: Bij normaal gebruik ongeveer 1 liter 15 km. Afhankelijk van de rijstijl van de bestuurder tussen de 1 op 17 en 1 op 14.

Afstelgegevens: Speling inlaatklep: 0,15–0,20 mm; speling uitlaatklep: 0,15–0,20 mm; inlaatklep opent 26–29° voor BDP; inlaatklep sluit: 57–60° na ODP; uitlaatklep opent 57–60° voor ODP; uitlaatklep sluit: 26–29° na BDP. Elektrodenafstand bougies: 0,6 mm; ontstekingstijdstip: 6 tanden startkrans voor ODP.

Wegenbelasting: ± *f* 72,— per jaar.

Verzekeringspremies: A.R. ± *f* 445,— per jaar
W.A. ± *f* 150,— per jaar



Interieurafmetingen: A. 136 cm (hele voorbank); B. 55 cm; C. 120 cm; D. 94 cm; E. 111 cm; F. 53 cm; G. 48 cm; H. 34 cm; I. 50 cm; J. 55 cm; K. 35 cm; L. 46 cm; M. 14 cm; N. 82 cm.

IMPORTEUR: Automobiles Citroën N.V., Stadionplein 26—30, Amsterdam-Z.