

LE MOIS A MAGAZINE ILLUSTRE

Photo Blanc et Demilly

FONDEE EN 1836

Brasserie Georges

28, cours de Verdun, 28
 (à 50 mètres de la gare de Perrache)

Référence unique à Lyon
 CENT ANS DE BONNE BIÈRE
 ET DE BONNE CHERE
 SERVICE A LA CARTE —
 Repas express : 14 francs

LE MOIS A LYON

Directeur-Rédacteur en chef
 Marcel-E. GRANCHER

Secrétaire général :
 Louis DUREUIL

ADMINISTRATION, REDACTION
 PUBLICITE :

54, rue Centrale, 54 — LYON
 Téléphone : Franklin 24-96

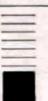
ABONNEMENTS (un an) :
 Etranger : 60 francs.
 France et Colonies : 50 francs.



Blanc et Demilly

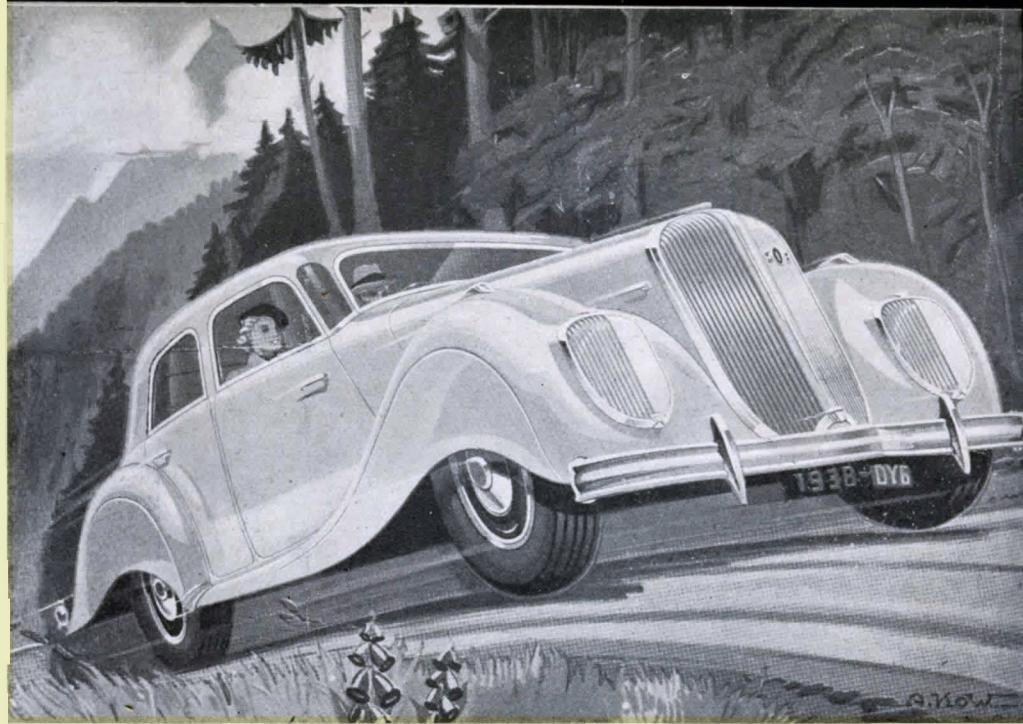
LA NOUVELLE VOITURE TALBOT 1939 "VOITURE DE L'ÉLITE" :

13 CV 4 cylindres — 15 CV 6 cylindres
 17 CV 6 cylindres — 4 litres 6 cylindres
 — — LAGO SPÉCIAL — —



TENUE DE ROUTE, SILENCE
 SOLIDITE - CONFORT - ELEGANCE
 AGREEMENT DE CONDUITE...

Panhard⁽¹⁾



La nouvelle 140 Panhard « Dynamic » à direction à gauche

Lorsque, pour la première fois — c'était au Salon de l'année dernière — les connaisseurs purent contempler le châssis nu « Dynamic » qu'exposait Panhard, la doyenne de nos marques françaises d'automobiles, l'opinion fut unanime : c'était là, sans contestation possible, le plus beau châssis du Salon, réunissant un ensemble de perfectionnements qu'on ne pouvait retrouver sur aucun autre ; et avec cela, la perfection dans l'exécution qui est une caractéristique des usines de l'avenue d'Ivry. Panhard n'a-t-il pas toujours été — tout le monde est d'accord là-dessus — synonyme de la qualité, de la précision, de la haute probité dans la construction mécanique ? Et n'est-il pas une des rares marques ayant une clientèle fidèlement attachée ?

La « Dynamic », voiture d'élite, a tenu ses promesses. Sa performance brillante, son confort, ses reprises, sa tenue de route, alliées à une économie invraisemblable pour une voiture de cette classe, ont émerveillé tous ceux qui ont eu l'occasion de l'essayer et en sont devenus immédiatement des partisans enthousiastes.

Aussi n'est-il pas étonnant de retrouver au Salon de cette année la Dynamic, restée immuable dans ses grandes lignes, avec seulement quelques modifications de détail.

Rappelons en quelques mots les caractéristiques de ce remarquable châssis.

Disons d'abord qu'il existe en deux modèles, tous deux à six cylindres ; le type 140 a une cylindrée de 2 l. 861 et le type 160, une cylindrée de 3 l. 834 ; il s'agit donc de châssis suffisamment puissants pour répondre à tous les services sur les routes les plus dures, et pour assurer ces excellentes reprises qui font une voiture si agréable à conduire, tout en conservant des cylindrées de nature à assurer cette économie de con-

sommation qui est une des principales préoccupations de l'heure présente.

Le moteur, naturellement, est ce sans-soupapes à double chemise que Panhard a su amener à un point de perfection inimitable, notamment par l'emploi des chemises minces en acier régulé. Nous n'insisterons pas ici sur les avantages bien connus du sans-soupapes ; nous répéterons simplement une fois de plus que le principe même de la distribution par chemises, la seule qui soit positive dans les deux sens et permette le maximum de surface utile aux ouvertures d'admission et d'échappement, lui assure un remplissage parfait à toutes les allures, une étanchéité toujours comparable à elle-même, une souplesse inégalée, enfin une économie de consommation telle que l'on peut certainement regarder le sans-soupapes Panhard comme le plus sobre de tous les moteurs, à cylindrée et puissances égales. Ces qualités ont encore été augmentées par le dispositif d'alimentation, qui comprend maintenant deux carburateurs inversés Zénith-Stromberg, dont l'éloge n'est plus à faire. Les culasses sont en aluminium, suivant la technique moderne.

L'embrayage est du type à disques. La boîte est à quatre vitesses, toutes silencieuses — luxe peut-être, mais bien agréable — avec levier monté directement sur le couvercle de la boîte ; elle renferme un mécanisme de roue libre. Les freins sont du type hydraulique à deux pompes auto-réglables ; la suspension se fait par barres de torsion avec roues indépendantes à l'avant et amortisseurs hydrauliques. Enfin la direction a été reportée à gauche, afin de satisfaire en un type uniifié le plus grand nombre de demandes.

Sur ces magnifiques châssis, sont livrées cinq carrosseries de série, appelées Décapotable, Major, Berline, Parisienne et Six-glaces. Elles sont établies par Panhard avec la conscience qui le caractérise ; les carrosseries fermées sont dotées du dispositif « Panoramique » bien connu, qui assure le maximum de visibilité.

La photographie ci-dessus donne une idée du luxe et de l'harmonie de ces carrosseries. On remarquera leur ligne très moderne, conforme aux lois de l'aérodynamique, mais sans excès, et notamment l'heureuse forme des ailes. Panhard est, croyons-nous, la seule marque qui ait su faire des roues enveloppées, aussi bien à l'avant qu'à l'arrière, tout en leur conservant la même facilité de démontage que si elles n'étaient pas masquées : il n'y a pas lieu, en effet, de retirer les plaques de garde. Voilà un détail pratique qui a bien son intérêt.

La place nous manque pour nous étendre comme nous le voudrions sur le développement toujours plus important que Panhard a su imprimer au domaine des poids lourds. On y trouve toute la gamme des véhicules industriels à essence, gasoil ou gazogènes ; pour ces derniers, nous tenons à signaler le « gazogène à starter » fonctionnant rigoureusement sans essence et permettant le départ à froid en quatre minutes. Résultat inconnu jusqu'ici et qui fait le plus grand honneur à notre vieille marque nationale.

Remarquons simplement que tous les véhicules industriels Panhard, tout comme les voitures de tourisme, sont équipés du moteur sans-soupapes, le seul que Panhard construit. Dans cette branche de la construction automobile, où le rendement prime tout, le moteur sans-soupapes développe toutes les qualités qui lui sont particulières et que nous avons rappelées ci-dessus. Il fait merveille, notamment comme moteur Diesel ou pour la marche au gazogène. Il est en outre pratiquement inusable, puisque les pistons ne frottent pas directement dans les cylindres, mais bien dans l'acier de la chemise intérieure : le sans-soupapes est, en effet, un moteur chemisé par sa conception même. Et puis, aucun déréglage, aucun ennui possible de la distribution : cela se traduit par une parfaite régularité de fonctionnement et une économie d'entretien qui sont loin d'être négligeables. Et, en matière de véhicules industriels, la chose est de première importance.

(1) Agence de Lyon : Mondial' Garage G. Goudard, 76, avenue Félix-Faure (Tél. M. 55-01)

Artikel over Panhard op de 'Salon de l' Automobile' in het tijdschrift 'Le Mois à Lyon' 15 oktober 1938

Vertaling Bart Verbrugge 17 oktober 2019

Toen de kenners voor eerste keer -het was op de Autosalon vorig jaar (1937) – het kale chassis van de Dynamic konden aanschouwen, dat werd getoond door Panhard, de 'doyenne' van onze Franse automerken, was het oordeel unaniem dat het zonder enige twijfel, het mooiste chassis van de salon was. Bij geen enkel ander voertuig was zo'n reeks van innovaties bijeengebracht, bovendien ook perfect uitgevoerd, zoals gebruikelijk bij de fabrieken aan de Avenue d'Ivry. Is Panhard immers niet – en daar zal iedereen het mee eens zijn - altijd het synoniem geweest voor kwaliteit, precisie, en een grote mate van integriteit bij haar constructies? En is het niet een van die uitzonderlijk merken met een schare van trouwe klanten?

De Dynamic, een auto voor de elite, heeft zijn beloftes waargemaakt. Zijn briljante prestaties, zijn confort, de manier waarop de motor oppakt en de weglijging, gecombineerd met een ongelooflijk laag verbruik voor een auto in dit segment, hebben iedereen verrast die ermee kennis heeft gemaakt en die daarna enthousiaste supporters zijn geworden.

En is het ook niet frappant om op de Salon van dit jaar de Dynamic weer onveranderd terug te zien, met dezelfde lijnvoering en met alleen enkele detailwijzigingen?

We bespreken hier nog eens in het kort de belangrijkste zaken van het chassis.

Als eerste vermelden we dat er twee uitvoeringen zijn, beide voorzien van een zescilinder: het type 140 met een inhoud van 2861 cc en het type 160 met een inhoud van 3841 cc; het betreft dus uitvoeringen die krachtig genoeg zijn om te beantwoorden aan de zwaarste eisen van het dagelijks gebruik en om verzekerd te zijn van voldoende vermogen die een auto zo aangenaam in het gebruik maken, met behoud van een cilinderinhoud die een laag verbruik bewerksteltigt, wat een van de belangrijkste eisen van deze tijd is.

De motor is vanzelfsprekend een schuivenmotor met dubbele bussen, een principe dat Panhard tot een onovertroffen hoog niveau heeft ontwikkeld, vooral vanwege de toepassing van dunwandige bussen van een speciale ijzerlegering. We staan hier niet te lang stil bij de welbekende voordelen van de schuivenmotor. We herhalen slechts dat het principe van de schuivende bussen door een betere in- en uitlaat van de cilinder meer vermogen garandeert en een maximaal effect geeft aan het openen en sluiten van de inlaat en uitlaat en hierdoor een perfecte cilindervulling oplevert en een even goede compressie.

Die kwaliteiten zijn nog verbeterd door het systeem van de brandstofvoorziening, dat nu bestaat uit twee Zenith Stromberg valstroomcarburateurs, die we niet genoeg kunnen prijzen. De cilinderkoppen zijn van aluminium, volgens de techniek van nu.

De auto is voorzien van een emnkelvoudige plaatkoppeling, de versnellingsbak heeft vier versnellingen, alle zonder kraakgeluiden, luxe wellicht maar heel aangenaam, met de versnellingspoek direct aan de bak gekoppeld en is voorzien van een vrijloop. Het remssysteem is hydraulisch en bestaat uit twee gescheiden gedeelten. De wielophanging vóór is onafhankelijk en voorzien van torsiestaven en hydraulische schokbrekers. En tot slot is de stuuririchting op veler verzoek naar links verplaatst.

Op dit geweldige chassis zijn vijf verschillende seriecarrrosserieën leverbaar, met de namen Décapotable, Major, Berline, Parisienne en Zes-Ruiten. Ze zijn gebouwd met een zorg die

kenmerkend is voor Panhard. De gesloten carrosserieën zijn voorzien van de welbekende 'Panoramique' raamstijlen, die een maximaal zicht naar buiten bewerkstelligen.

De foto hierboven geeft een indruk van de luxe en harmonie van deze carrosserieën. Men herkent hun zeer moderne lijnvoering, die de wetten van de aerodynamica volgen, zonder dit te overdrijven, en vooral de goed geslaagde vormgeving van de spatborden. Wij denken dat Panhard het enige merk is dat erin is geslaagd om de wielen zo in te bouwen, zowel voor als achter, dat ze met hetzelfde gemak zijn te verwisselen als wanneer deze wielen niet afgedekt waren. Het is niet nodig, om de afdekplaten weg te halen. Kortom, een praktisch detail, dat zeker van belang is.

De ruimte ontbreekt hier om alles te horen over de altijd belangrijke ontwikkelingen van Panhard op het gebied van vrachtwagens. We vinden er het hele aanbod aan industriële voertuigen op benzine, diesel en met houtvergasser. Wat betreft dat laatste wijzen we graag op de 'gazogène a starter' (houtvergasser met choke) die functioneert zonder benzine en een koude start in vier minuten mogelijk maakt. Een resultaat dat tot nu onmogelijk was en waarmee de fabriek de hoogste eer verdient.

Laten we nog vermelden dat alle industriële voertuigen van Panhard, net als de luxe auto's, zijn uitgerust met een schuivenmotor, die enige die bij Panhard wordt gebouwd. In deze tak van de automobielindustrie, waar rendement boven alles gaat, biedt de schuivenmotor alle kwaliteiten die karakteristiek zijn hiervoor en waarop we hierboven hebben gewezen. Deze doet wonderen, vooral als Diesel-motor of op het gebied van de houtvergasser. Hij is bovendien praktisch onverslijtbaar, omdat de zuigers niet direct heen en weer wrijven in de cilinders, maar in de ijzeren binnenbus. De schuivenmotor beschikt dus van zichzelf over een goede binnenvoering. En verder is er geen sprake van ontregeling, geen enkel gedoe met de distributie; dit vertaalt zich in een volkomen gelijkmatige motorloop en lage onderhoudsbehoefte, wat geen onbelangrijke factoren zijn. En bij industriële voertuigen is dit zeker een belangrijk argument.