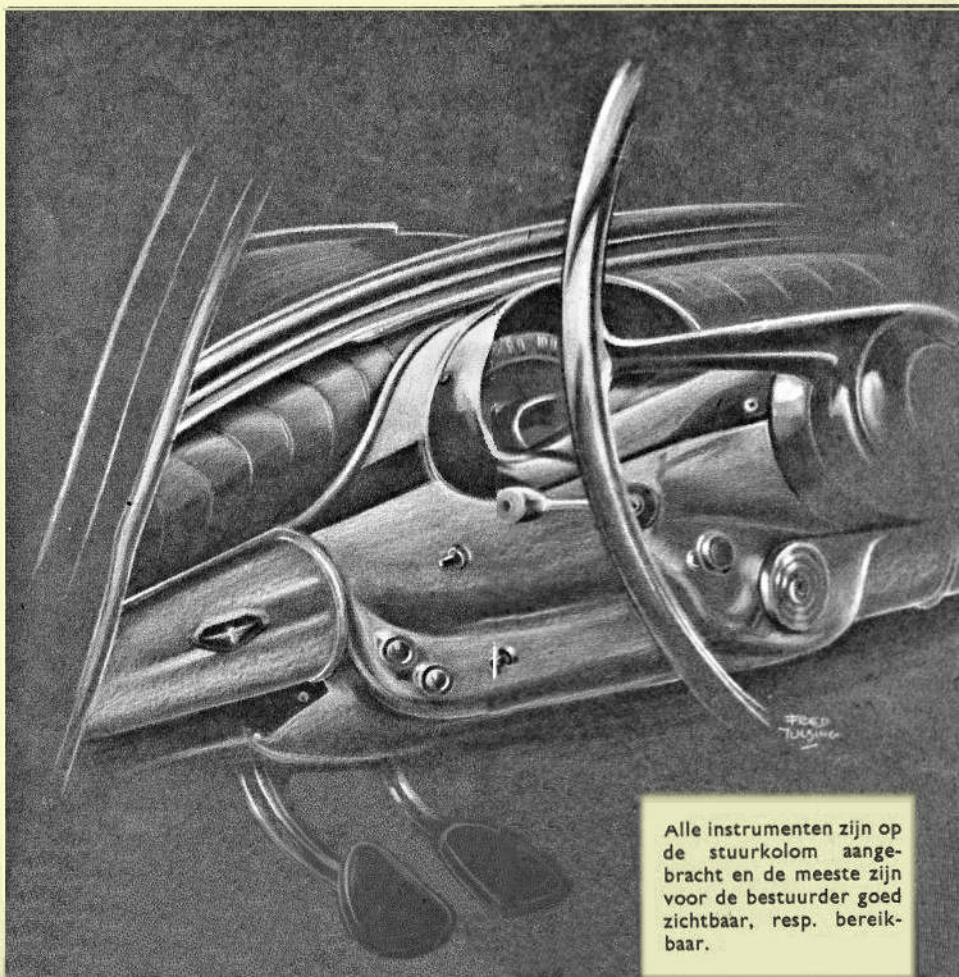
Rijervaringen met de PANHARD PL 17

van de Technische Afdeling van de ANWB in samenwerking met de redactie van Autokampioen

Als een auto een motor heeft van 850 cc, die dat voertuig in staat stelt tot het ontwikkelen van een topsnelheid van bijna 130 km/uur, is dat op zichzelf niet zoveel bijzonders. Auto's, waarin, zonder dat het comfort geweld aan gedaan wordt, vijf personen, en met een beetje inschikkelijkheid zelfs zes personen, vervoerd kunnen worden, hoeft men tegenwoordig ook niet meer met een lantarentje te zoeken. Evenmin bestaat er op de huidige welvoorziene markt een tekort aan vervoermiddelen, waaruit sportief aangelegde rijders geen keus zouden kunnen maken. Als al deze eigenschappen echter in één automobiel verenigd zijn, terwijl deze auto bovendien nog een zeer aantrekkelijk, laag brandstofverbruik te zien geeft, alsmede een zeer ruime koffer, dan mogen we op zijn minst zeggen, dat dit toch wel een bijzondere en interessante aanbieding is. Een dergelijke auto is de Panhard. Eigenlijk is deze altijd al een buitenbeentje geweest. Was het vroeger de aluminiumcarrosserie die de aandacht trok, tegenwoordig zijn het de bovenomschreven eigenschappen, die een afstand scheppen tussen de Panhard en de andere doorsnee-automobielen

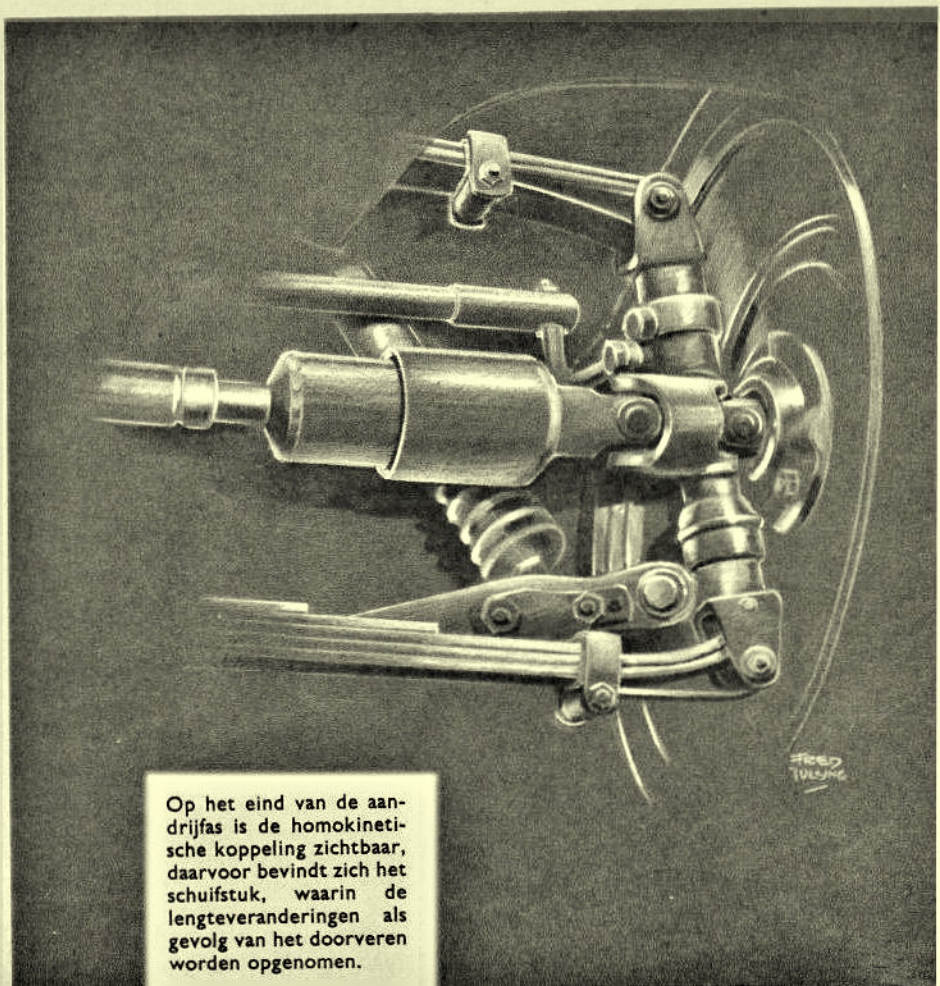


Alle instrumenten zijn op de stuurkolom aangebracht en de meeste zijn voor de bestuurder goed zichtbaar, resp. bereikbaar.

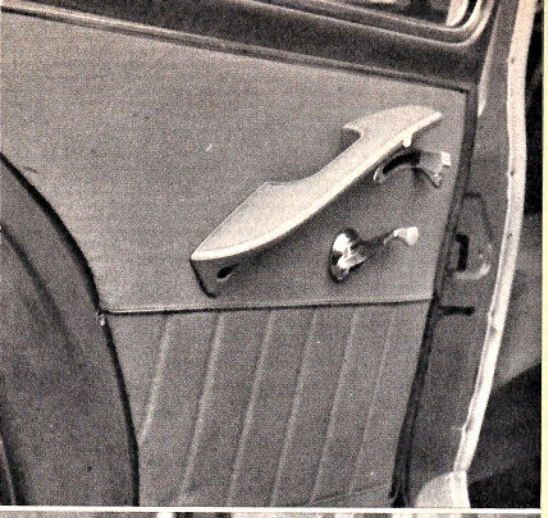
in deze prijsklasse. De heren Panhard en Levassor, de ontwerpers van deze auto, wier initialen PL nog in de typeaanduiding zijn terug te vinden, zijn aan de consequente naleving van hun idealen en aan de moeilijkheden die bij de produktie van deze auto naar voren kwamen, als automobielfabrikanten van de markt verdwenen. Het bedrijf werd overgenomen door Citroën en sindsdien is de belangstelling voor het aloude merk weer groeiende. Niet alleen bij lieden, die deze auto geschikt achten om er zuinigheidsritten, ralley's en betrouwbaarheidsritten mee te winnen, maar ook de doorsneeautomobilist ziét wel wat in een ruime auto gecombineerd met een laag brandstofverbruik. Het is dan ook in de eerste plaats de vrij algemene belangstelling voor de auto, welke ons tot het maken van deze roadtest aanspoorde en dus niet de overweging, dat het ontwerp zo nieuw is, want dat stamt al uit 1954. Wel zijn in de loop der jaren diverse verbeteringen aangebracht en daar was dan ook wel aanleiding toe. De versnellingsbak bij voorbeeld is al verschillende keren de oorzaak van klanten geweest en nog niet zolang geleden heeft men de ophanging van de deuren veranderd. Vroeger gingen deze naar voren open, doch een verandering in de Franse wetgeving heeft de autofabrikanten echter genoodzaakt, de sluiting aan de achterzijde te maken wat dus ook in het Nederlandse verkeer alleen maar kan worden toegejuicht. De Panhard wordt geleverd in drie uitvoeringen. Een standaarduitvoering met een 42 pk motor, een luxe uitvoering met de weidse naam „Grand Standing" met dezelfde motor, en de „Tigre", die, zoals de naam al suggereert, een opgevoerde motor heeft van 50 pk. De verschillen tussen de standaard- en de luxe uitvoering beperken zich niet alleen tot hier en daar een chroomstripje meer of minder, maar ook het instrumentarium is bij de luxe modellen wat uitgebreider. In de loop van ons verhaal zullen wij op deze verschillen wijzen.
Het model dat ons ter beschikking stond was een „Grand Standing".

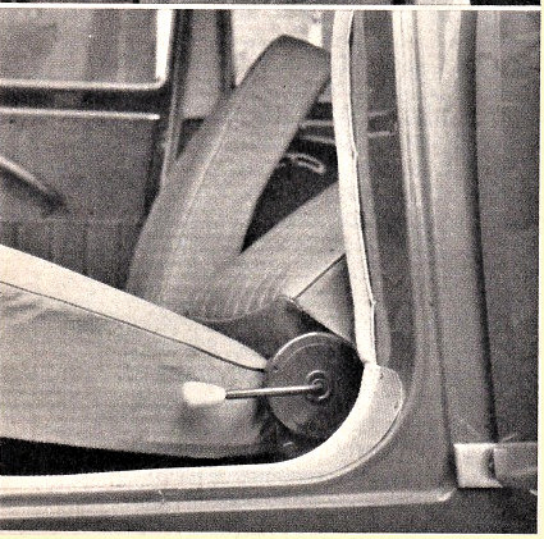
De motor

De motor is in menig opzicht een interessante constructie, die op vele punten afwijkt van gebruikelijke ontwerpen. Het is een luchtgekoelde twee cilinder boxer, voorin gemonteerd. De cilinders liggen dus horizontaal tegenover elkaar, de koeling wordt verzorgd door een grote ventilator, die de koellucht langs de cilinders stuwt.
Van een bijzonder ingenieuze gedachte getuigt bij de Panhard de kleppenaandrijving. Het zou ons te ver voeren hiervan een gedetailleerde beschrijving te geven, zo dit al mogelijk ware zonder hulp van verklarende tekeningen. We zullen volstaan met de verklaring, dat bij deze auto torsiestaafveren in plaats van de gebruikelijke schroefveren voor de klepbediening worden gebruikt. Aan de buitenkant van de motor kan men de stangen hiervan zien, die wat eigenwijs boven de motorbeplating uitsteken. Aan deze torsiestaaf-klepvering zijn enige voordelen verbonden. De heen en weer gaande massa is kleiner dan bij de normale schroefveren en de constructie is in haar geheel lichter. Hierdoor wordt de kans op „zwevende kleppen" bij hoge toerentallen aanmerkelijk minder. Een tweede punt, dat vermeld dient te worden is de hydraulische spelingcompensatie-inrichting van de tuimelaars. Hierdoor bereikt men, dat de lichtstang voortdurend aangedrukt blijft op de nok en, alweer speciaal bij hoge toerentallen, dat het mechanische lawaai wordt verminderd. Dit systeem moet niet verward worden met de hydraulische klepstoters zoals we die op Amerikaanse auto's wel aantreffen, waarbij de klepspeling altijd een constante waarde houdt. Bij de Panhard is dit niet het geval en moet de klepspeling normaal afgesteld worden. Inplaats van de in de motorenbouw gebruikelijke glijlagers voor de krukas en drijfstangen, zijn bij de Panhard op deze plaatsen rollenlagers toegepast. De krukas zelf draait op gewone kogellagers, de lagers van de drijfstang,



Op het eind van de aandrijfas is de homokinetische koppeling zichtbaar, daarvoor bevindt zich het schuifstuk, waarin de lengteveranderingen als gevolg van het doorveren worden opgenomen.





De armsteunen zijn zo aangebracht dat men zijn arm er in een natuurlijke houding op kan laten rusten, maar de bestuurder zal ze evenwel onder bepaalde omstandigheden wat verder naar achteren wensen.

De stoelen met verstelbare rugleuning, als extra verkrijgbaar, verschaffen iedere bestuurder een goede zit achter het stuur.

Door de grote motorkap zijn de diverse onderdelen goed bereikbaar. Boven de motorbeplating, midden voor de kachelslang, is nog juist een torsiestaaf voor de klepbediening zichtbaar.

alleen de „big-end" lagers zijn van een speciale gepatenteerde Panhardconstructie. Men onderscheidt hier grote, dragende rollen en kleine rollen die tot taak hebben, afstand tussen de dragende rollen te bewaren, zodat deze laatste elkaar niet raken en er dus ook geen wrijvingsverlies optreedt. De kleine rollen zitten opgesloten in een kooi en komen dus noch met de krukas, noch met de drijfstang in aanraking. Tot zover de afwijkende motorconstructies, die de Panhard zonder meer al tot een buitenbeentje stempelen.

We zullen nu eens naar de prestaties van dit kleine motortje gaan kijken.

Het maximum vermogen bedraagt 42 pk en dit komt neer op een specifiek vermogen, dat is het vermogen dat de motor verhoudingsgewijs zou ontwikkelen bij een inhoud van één liter, van 50 pk/1.

Dit is vergelijkenderwijs wat hoger dan bij andere, doorsnee motoren, maar toch ook weer niet zo hoog, dat we hier met een uitgesproken opgevoerde motor te doen zouden hebben. De acceleratie verloopt niet bijzonder flitsend, vooral niet bij hogere snelheden. We moeten hierbij echter niet vergeten, dat de Panhard een betrekkelijk grote auto is en dat houdt dus automatisch in, dat er veel massa versneld moet worden.

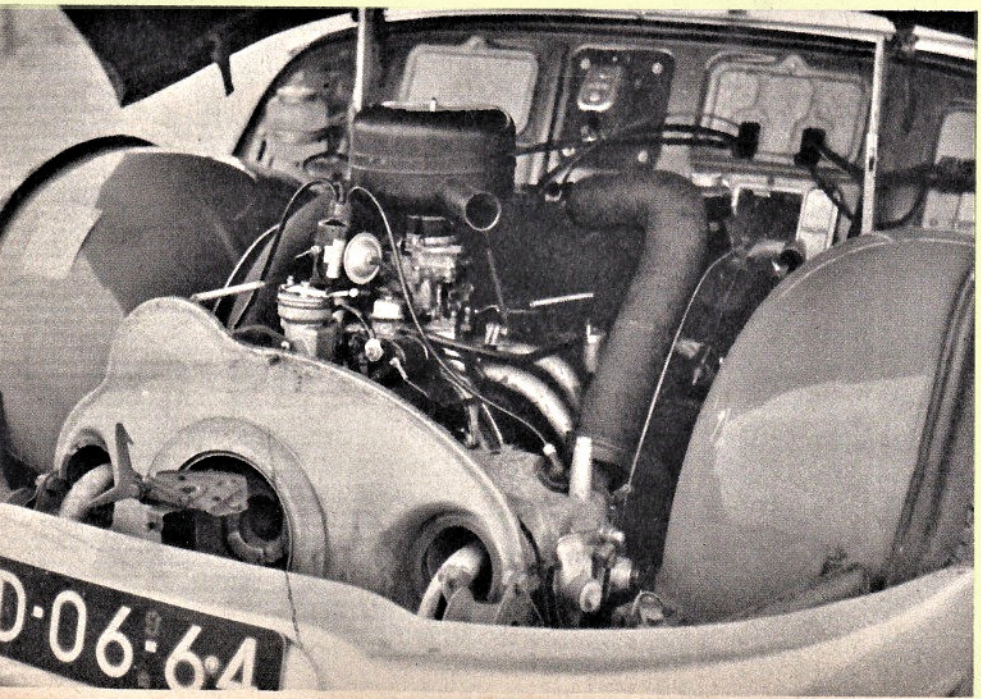
Wie van opschieten houdt zal vaak moeten schakelen om de maximum trekkracht te benutten en zal vér in de versnellingen moeten doortrekken. Anderszijds bezit de motor toch nog een redelijke soepelheid. Natuurlijk is het geen viercilinder, maar men kan tóch bij 50 km/uur in de vierde versnelling rijden en dat heeft in het stadsverkeer ongetwijfeld zijn voordelen. De trekkracht laat dan echter te wensen over en, ook om de lagers niet te zwaar te belasten, verdient het aanbeveling om, als van deze snelheid af opgetrokken moet worden, even terug te schakelen. Het maximum vermogen wordt geleverd bij 5000 omw./min. Bij de door ons gemeten topsnelheid van 125 km/uur maakt de motor dan ongeveer 5200 omw./min. Deze toerentallen liggen vrij dicht bij elkaar en dat is te verklaren uit het feit, dat de vierde versnelling een overdrive is. De motor is overvierkant, wat wil zeggen, dat de boring groter is dan de slag, en door deze relatief kleine slag bereikt de gemiddelde zuigersnelheid bij topspeed een aanvaardbare waarde van 13 m/sec. Toch verdient het bij deze motor geen aanbeveling lang achtereen op topsnelheid te rijden. Ondanks de gunstige cijfers blijft het een kleine machine waar een betrekkelijk hoog vermogen uitgehaald wordt en men mag er daarom eenvoudigweg niet voortdurend topprestaties van verlangen. Ook andere factoren als lagerbelasting en dergelijke, spelen bij het bepalen van de kruissnelheid tot op zekere hoogte een rol en een hoge kruissnelheid mag niet ten koste van de levensduur gaan. Hoewel de Panhard nu ook weer geen nerveus raspaard is, dient zijn motor toch wel met het nodige gevoel bespeeld te worden. Een kruissnelheid van omstreeks 100 km/uur komt ons daarom voor als een tempo waarbij men op de lange duur het meeste plezier van de wagen kan beleven.

Een ander aantrekkelijk, allerminst te versmaden voordeel is het uitgesproken bescheiden benzine-verbruik. We hebben dit bij verschillende snelheden gemeten en de zeer gunstige resultaten kunnen in het bijgaande grafiekje afgelezen worden. Een verbruik van 1 liter op 14,5 km bij 100 km/uur is iets, dat men werkelijk niet dagelijks tegenkomt, te sporadischer als men rekening houdt met de afmetingen van de carrosserie. Anderszijds dient men te bedenken dat de gemeten waarden resultaten zijn van metingen bij constante snelheid. In de praktijk moet men noodgedwongen het gaspedaal wat levendiger bespelen en zal men dus iets ongunstiger uitkomen.

Het motorlawaai blijft tot een aanvaardbaar niveau beperkt. De motor is voorin geplaatst, in tegenstelling tot de meeste andere merken met een luchtgekoelde machine, en op de voorbank hoort men het geluid uiteraard het duidelijkst; op de achterbank bespeurt men er veel minder van.

De geluidsisolatie wordt verkregen met behulp van een laag glaswol tussen de motor en het interieur en hoe duurder de uitvoering is, hoe meer isolatiemateriaal er in verwerkt is. Bij hogere snelheden wordt het motorgeluid overstemd door het zingen van de versnellingsbak en dat zou op lange afstanden als een beetje hinderlijk kunnen worden gevoeld.

Een ander probleem voor de constructeurs vormen bij twee cilindermotoren de trillingen. Hoewel een boxermotor als die van de Panhard betrekkelijk



goed uitgebalanceerd kan worden, zijn bij bepaalde snelheden toch resonanties waarneembaar. De auto die wij ter beschikking hadden, bleek daar in het begin veel last van te hebben. Vooral bij een snelheid van ongeveer 100 km/uur in de vierde versnelling kwam dit tot uiting in een merkwaardig gekriebel onder onze voetzool, veroorzaakt door het gaspedaal. Nu zijn de meeste mensen toch al erg gevoelig voor voetgekriebel en het verschijnsel was dan ook bepaald hinderlijk te noemen. Na enkele honderden kilometers verdween deze resonantie echter vanzelf en is ook niet meer teruggekeerd. De oorzaak kan men achteraf slechts gissen, maar waarschijnlijk is een te vast aangehaalde motorsteunbout de schuldige geweest. Overigens is ook de motor weer op een eigenaardige manier opgehangen, aan de voorzijde namelijk aan de uitlaatpijpen.

Overbrenging van schakelhandel naar versnellingsbak via kabels

We hebben al gezegd dat de motor geen hekel aan toeren heeft en hier van kan men het meest profiteren in de derde versnelling. Dat is een prisedirecte en hierin kan tot ruim 100 km/uur worden dóórgetrokken. De minimumsnelheid in deze versnelling is circa 30 km/uur en dit grote snelheidsgebied opent dus veel mogelijkheden. De vierde versnelling is, zoals al opgemerkt, een overdrive; de trekkracht laat bij lagere snelheden te wensen over, zodat men voor inhaalmanoeuvres vaak naar de derde terug zal schakelen.
Het schakelen zelf is een punt waar men bij deze auto kritiek op kan hebben. Het gaat niet zwaar, maar als gevolg van de kabeloverbrenging naar de versnellingsbak heeft men er weinig gevoel in, bovendien is de slag van het handel vrij groot. Voor deze auto, waarbij veelvuldig van het schakelhandel (stuurschakeling) gebruikt moet worden gemaakt, zou men dit anders wensen. Een andere, nog onvervulde wens, is een synchromesh op de eerste versnelling. Vroeger was ook de vierde versnelling niet gesychroniseerd, maar dat is tegenwoordig wél het geval.
Door de voorwielaandrijving van de Panhard was het mogelijk versnellingsbak en differentieel aaneen te bouwen. Vanuit dit laatste lopen twee korte aandrijfassen naar de voorwielen, beide voorzien van homokinetische koppelingen, die zorg dragen dat in bochten bij gasgeven geen schokken optreden. Bij maximale wieluitslag kan men hiervan tijdens het optrekken nog iets bespeuren, maar in zo onbeduidende mate dat het volstrekt niet als hinderlijk wordt ondervonden. Dit is wél een reden dat men de voorwielen maar een beperkte uitslag gegeven heeft, waardoor de draaicirkel niet overmatig klein is uitgevallen.

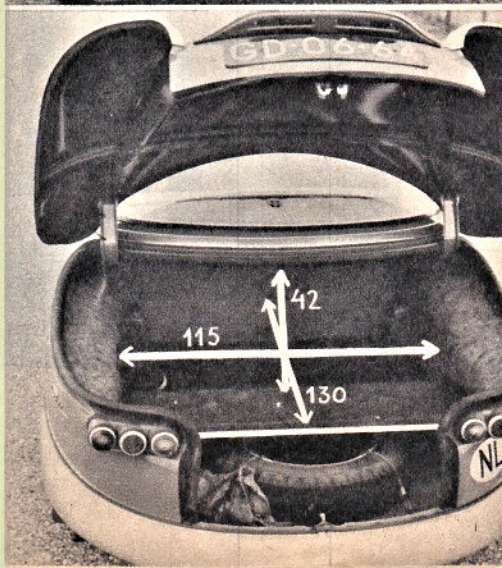
De rijeigenschappen

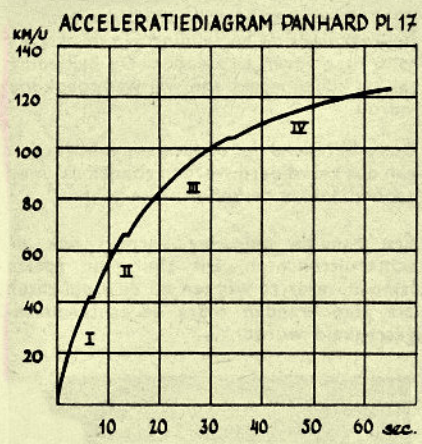
De voorwielen van de Panhard worden onafhankelijk geveerd door middel van twee boven elkaar geplaatste dwarse bladveren. De achteras vertegenwoordigt weer een speciale constructie. Deze V-vormige as is in het midden beweeglijk, in rubber, aan een stevige buis verbonden, die op zijn beurt weer aan het onderstel vastzit. Door deze constructie werkt de as tevens als dwarsstabilisator, waardoor het overhellen in bochten tegengegaan wordt. De bewegingen van de wielen worden door middel van hefbomen op dwars onder de auto gemonteerde torsiestaven overgebracht. Deze elementen bestaan uit drie stangen, die op het uiteinde, ongeveer midden onder de wagen, door een schakel zijn verbonden. De middelste staaf, de dikste, is vast met de hefboom aan het wiel verbonden. Door de op en neer gaande beweging van het wiel zal de verbindingsschakel aan het eind van de stangen trachten te draaien, maar deze beweging wordt tegengewerkt door de buitenste stangen. Bij dit systeem wordt de middelste stang dus hoofdzakelijk op wringing belast, de buitenste op buiging. Rondom zijn hydropneumatische de carbon schokbrekers gemonteerd. Hierin bevindt zich stikstof onder hoge druk.
De Panhard is ongetwijfeld een auto met een sportief karakter en dit is in praktijk ook merkbaar aan de vering. De auto is niet uitgesproken stug geveerd, maar toch ook niet zo soepel dat dit ten koste van de wegligging gaat. Over het algemeen worden de oneffenheden in het wegdek goed opgevangen, alleen bij lage snelheden „voelt" de vering wat hard aan. Ook de besturing is in overeenstemming met het sportieve karakter, namelijk zeer direkt en precies. Als bezwaar kan aangevoerd worden dat het stuur vrij zwaar gaat. In de eerste plaats is de voorwielaandrijving hiervoor verantwoordelijk; dit systeem gaat meestal gepaard met een zwaarder draaien van het stuurwiel dan bij aangedreven achterwielen, in de tweede plaats speelt de geringe stuuruitslag een rol. Van uiterst links naar uiterst rechts maakt het stuur slechts twee en een halve omwenteling. Op buitenwegen telt dit bezwaar in mindere mate, maar in het stadsverkeer is het wel eens lastig.
Nog een andere faktor, die de bestuurder bij het uitoefenen van zijn taak belemmert, vormt de ver naar voren geplaatste armsteun. In de stad zit deze per se in de weg, buiten de stad kan men zijn arm er echter in een natuurlijke houding op laten rusten. Kenmerkend voor de Panhard is een

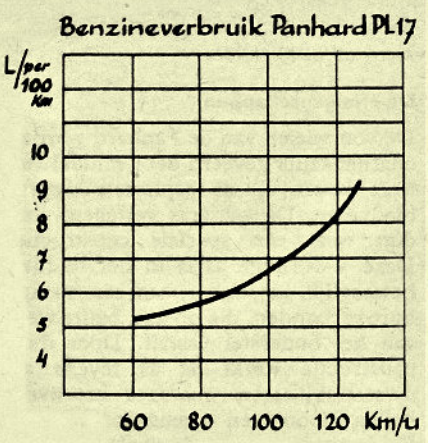
De kofferruimte is ook van binnenuit bereikbaar door de rugleuning van de achterbank naar voren te klappen. De bekleding van de koffer maakt een wel wat goedkope indruk.

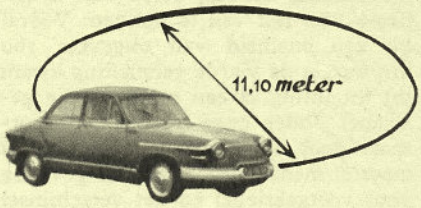
De reserveband ligt onder een verhoging en kan dus verwijderd worden zonder dat men genoodzaakt is de koffer uit te pakken.

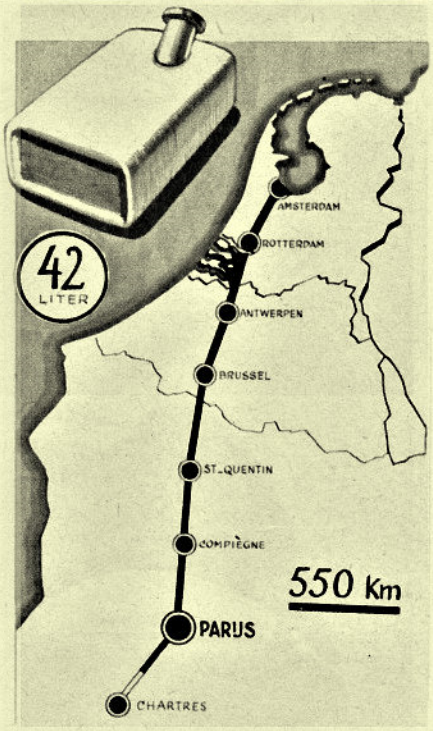
Een handige oplossing vormen ook de achteruitrijlichten. Dit zijn geen aparte lampen, maar ze werken op de stoplichten die gaan branden zodra de achteruit ingeschakeld wordt.











goede wegligging. Ook hier speelt de voorwielaandrijving weer een rol en dit komt tot uiting in een grote bochtvastheid, ook op natte en glibberige wegen. De besturing vertoont een licht onderstuurkarakter, althans zo lang er in een bocht gas gegeven wordt. Neemt men de voet van het gaspedaal weg dan verandert dat in een overstuurkarakter. Van gevoeligheid voor zijwind valt bij deze auto weinig te bespeuren.

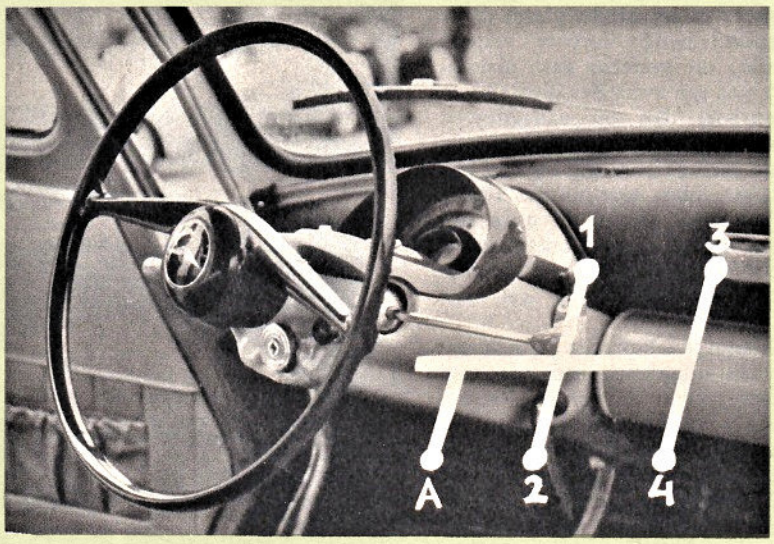
De remmen vormen feitelijk het enige punt waar weinig over te vertellen valt. Ze treden soepel in werking en het pedaal vraagt geen abnormaal hoge kracht. De handrem, die op de voorwielen werkt, geeft een redelijke vertraging.

De carrosserie

In tegenstelling tot datgene wat tegenwoordig voor moderne vormgeving doorgaat, vertoont de Panhard uitgesproken ronde vormen. Of het al of niet mooi is, ziedaar een kwestie die wij hier gevoegelijk in het midden kunnen laten, maar het staat wel vast dat de meningen hierover zeer uiteenlopen. Alles aan de buitenkant van deze auto is rond en dat heeft zowel voor- als nadelen. Onder de voordelen kunnen we opsommen, dat deze vorm aerodynamisch op een hoog niveau staat; was dit niet het geval dan zou de auto niet zo'n gunstig brandstofverbruik hebben en zou de carrosserie veel meer windgeruis veroorzaken. Dit laatste is zelfs bij topsnelheid praktisch afwezig. Een ander bijkomstig voordeel blijkt bij het parkeren. De voor- en achterbumper lopen eveneens rond en als gevolg hiervan kan men de auto in een veel nauwer gaatje parkeren dan men op het eerste gezicht voor mogelijk acht. Men moet dan wel de afmetingen van de wagen goed in zijn hoofd hebben, want, en dat kan tégen de ronde vormen aangevoerd worden, voor- en achtersteven zijn van de bestuurdersplaats af nauwelijks zichtbaar. Als tweede bezwaar geldt dat de hoofdruimte op de achterbank, die toch al niet buitensporig groot is, naar de zijkanten nog minder wordt zodat een lange passagier bij voorkeur in het midden plaats zal nemen. Behoudens de beperkte knieruimte voor de inzittenden op de achterbank kan het interieur van de Panhard zeer ruim genoemd worden. Vooral de indrukwekkende ruimte vóórin verstevigt die indruk.

De instrumenten zijn alle op de flink uit de kluiten gewassen stuurkolom aangebracht en door het grote aantal knopjes en schakelaartjes duurt het geruime tijd voor dat men weet wát wáár zit. Er ontbreekt echter in die veelheid toch nog een knopje om de ruitenwissersnelheid te regelen, maar dat is dan ook vrijwel het enige. Een ruitesproeier behoort, althans bij de „Grand Standing", tot de standaarduitrusting. De ruitewissers doen hun werk overigens op een bijzonder vreemde wijze; het lijkt alsof de wissers ten opzichte van elkaar zeer onregelmatig werken en in eerste instantie is men bang dat ze elkaar zullen raken.

Het contactslot is recht onder het stuurwiel gemonteerd en deze plaats is wat lastig te bereiken. Daarnaast bevindt zich een knop waarmee men het gehele elektrische circuitstroom loos kan zetten door het onderbreken van de massa-verbinding van de accu. Alleen de luxe modellen



hebben dit. Bij de standaarduitvoering dient deze laatste knop voor het starten. De gehele breedte van het dashboard is benut voor drie kastjes. Verder zijn de portieren voorzien van tassen en kan men kleine voorwerpen nog kwijt onder de achterruit. Ook de koffer vertoont zeer royale afmetingen. De reserveband ligt onder een verhoging en men hoeft de koffer dus niet eerst uit te pakken in geval van een lekke band. De kofferruimte is ook van binnenuit bereikbaar. Hiertoe moet de achterbank naar voren geklapt worden.
Voor de verwarming van het interieur wordt gebruikt gemaakt van de koellucht, die langs de cilinders geleid is. Men loopt hier dus de kans dat, ingeval de motor vervuild is, minder plezierige luchtjes naar binnen zullen stromen. De verwarmde lucht kan verdeeld worden over de voetruimte en de voorruit. Of de verwarming toereikend is om het ruime interieur ook bij zeer lage temperaturen behaaglijk warm te maken, konden wij in de testperiode niet beoordelen. Men dient er echter rekening mee te houden dat hoe groter de auto is, des te meer problemen dit schept.
De afwerking van de auto zou op enkele punten nog wat verbeterd kunnen worden. De stuurkolom met al zijn knopjes e.d. veroorzaakte nog al wat rammeltjes en de voorportieren sloten aan de onderzijde slecht af, zodat langs de kieren een koude luchtstroom naar binnen kwam. Bij heet weer is dit laatste wel prettig, omdat de Panhard geen speciale ventilatie heeft anders dan door middel van de ruiten wat meestal met de nodige tocht gepaard gaat. Evenals dat met de verwarming het geval was, bleek het ook moeilijk ons over „de zit" een oordeel te vormen. De auto die wij ter beschikking hadden was uitgerust met z.g. relax stoelen. De rugleuningen van deze gescheiden zittingen zijn in vele standen verstelbaar en iedere bestuurder kan net zo lang manipuleren tot hij de voor hem geëigende houding gevonden heeft. De „Grand Standing" en de „Tigre" zijn bovendien nog verkrijgbaar in een „Relmex"-uitvoering. Deze zijn behalve met de stoelen met verstelbare rugleuningen, voorzien van een extra klok op het dashboard en er is nog meer aandacht besteed aan de geluidsdemping. Als deze extra-accessoires niet zijn aangebracht is de Panhard uitgerust met een doorlopende voorbank en kunnen vóórin drie personen een plaats vinden.

Conclusie:

Ongetwijfeld is de Panhard een auto die veel mogelijkheden in zich bergt. Sportief aangelegde rijders zullen deze wagen zonder meer weten te waarderen, bezadigder lieden zullen echter de consequenties van het vele schakelen moeten nemen. Beide partijen profiteren van het gunstige brandstof-verbruik, hoewel men zich dient te realiseren dat dit niet de enige kosten uitmaakt die aan het autorijden zijn verbonden, zelfs niet de hóógste. In zijn prijsklasse is de Panhard moeilijk vergelijkbaar met andere merken. Enerzijds is de aankoopprijs, beschouwd in relatie met de cilinderinhoud zeer hoog, anderzijds koopt men voor dit geld een auto die veel ruimte biedt. Vooral zij die „wat anders" willen, zullen in de Panhard echter een auto vinden die door zijn constructie en door zijn eigenschappen volledig aan hun bijzondere wensen tegemoet komt.

Technische gegevens Panhard PL 17

Motor: voorin gemonteerde, luchtgekoelde 2 cilinder 4 takt boxermoter. Kopkleppen aangedreven door lichtstangen en tuimelaars, voorzien van hydraulische spelingcompensatie-inrichting. Centraal liggende nokkenas, aangedreven door tandwielen. Klepbediening door torsiestaafveren.
Cilinderinhoud 848 cc; boring; 84,9 mm, slag 75 mm, compressieverhouding 7,25 : 1, maximum verm. 42 pk bij 5000 omw./min. Max. koppel 7 kgm. bij 2500 omw/min. Specifiek vermogen 50 pk/l. Specifiek gewicht 20 kg/pk. Motortoerental bij 60 km/uur in de 4e versn. ca 2500 omw./min. Carburateur Zenith 36WIM. Accu 12 V, 40 Ah. Inhoud motorcarter 2,25 l, inhoud benzinetank 42 l.

Transmissie: Voorwielaandrijving. Enkelvoudige droge plaatkoppeling. 4 versnellingen, 2e, 3e en 4e gesynchroniseerd. Stuurschakeling. Overbrengingsverh. 1e versn.: 2,99; 2e versnelling: 1,509; 3e versn.: 1; 4e versn.: 0,736 (overdrive); achteruit 2,919. Reductie eindoverbrenging 6,148. Versnellingsbak en differentieel aaneengebouwd, inh. 0,8 l.

Onderstel: Platform chassis. Onafhankelijke voorwielvering met twee bovenelkaar liggende bladveren; achter starre driehoekige as, in het midden beweeglijk opgehangen, met dwarse torsieveren. Voor en achter hydropneumatische de Carbon telescoop schokbrekers. Voetrem hydraulisch, handrem mechanisch op voorwielen. Totaal remvoeringopp. 665 cm². Stuurinrichting: tandheugel en rondsel. Stuurwielverdraaiing van uiterst links naar uiterst rechts: 2½ slag. Draaicirkel 11,10 m. Bandenmaat 145 × 380.

Maten en gewicht: (maten in mm). Wielbasis 2570, spoorbreedte 1300, totale lengte 4580, breedte 1670, hoogte 1420 (belast). Grondspeling 160. Gewicht 840 kg, max. toelaatbare belasting 400 kg.

Prijzen:	PL 17	f 6375,—	
	PL 17 Grand Standing	f 6850,—	Relmex stoelen f 180,—
	PL 17 Tigre	f 7425,—	Relmex uitv. f 320,—

Importeur: Automobiles Citroën N.V., Stadionplein 26-30, Amsterdam (Z).

Meetresultaten: Onderstaande cijfers zijn het gemiddelde van verschillende metingen in tegengestelde richtingen bij droog, koud weer met matige zijwind. Belasting twee personen.

Correctie snelheidsmeter:

aanwijzing volgens meter	werkelijke snelheid	Acceleratietijden van	tijd
40 km/uur	42 km/uur	0-40 km/uur	6,9 sec.
50 km/uur	50 km/uur	0-60 km/uur	10,8 sec.
60 km/uur	59 km/uur	0-80 km/uur	17,6 sec.
80 km/uur	78 km/uur	0-100 km/uur	26,2 sec.
100 km/uur	96 km/uur	Schakelsnelheden	
120 km/uur	115 km/uur	40-70-110 km/uur	

Benzineverbruik (gemiddelde van twee metingen in tegengestelde richting bij zo constant mogelijk gehouden snelheid)

60 km/uur	5,2 1/100 km	19,2 km/1
80 km/uur	5,7 1/100 km	17,5 km/1
100 km/uur	6,9 1/100 km	14,5 km/1
120 km/uur	8,3 1/100 km	12,0 km/1
topsnelheid	9,5 1/100 km	10,5 km/1
stadsverbruik	7,8 1/100 km	12,8 km/1

Gem. verbruik 1 : 13,2 Actie radius: 550 km
Topsnelheid: 125 km/uur
Kruissnelheid: ca 100 km/uur