AUTO VISIE ROAD TEST

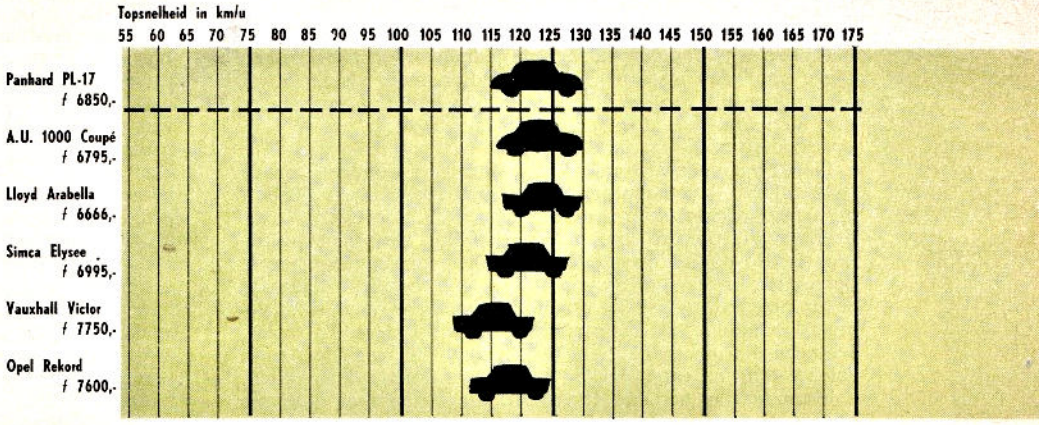
PANHARD

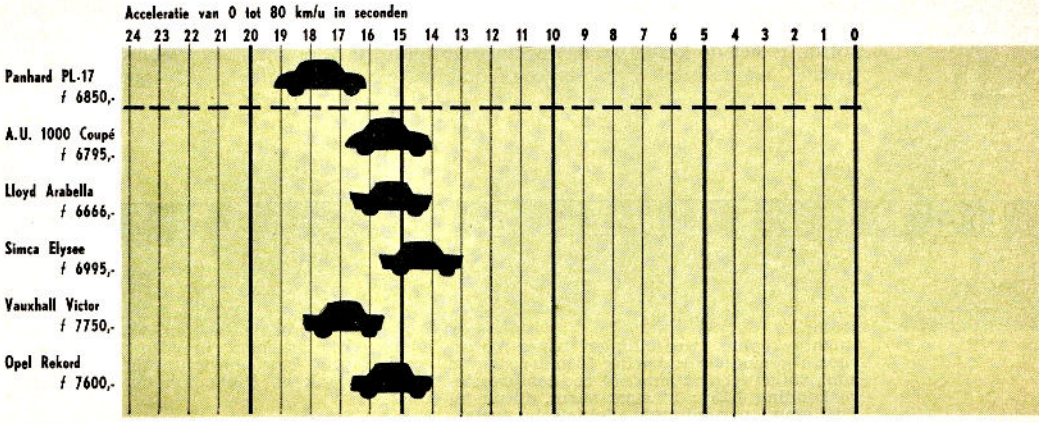
PL 17

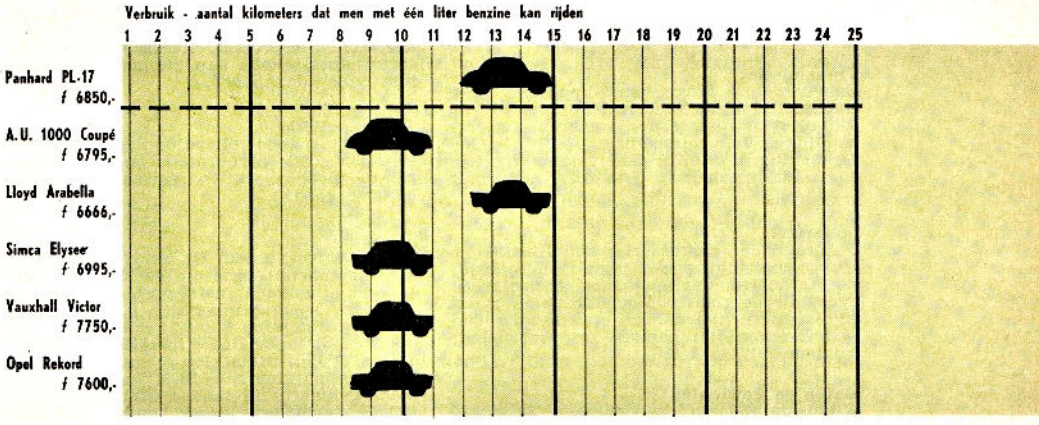
Twee jaar geleden kon u in het kerstnummer van Auto-Visie een kerstverhaal lezen, dat onder de titel „Het autootje met het grijze dak . . ." een somber toekomstbeeld schilderde: eenheidsautootjes van de staat, slechts te gebruiken door wie er door zijn werk of functie toe gemachtigd was. Dat dit verhaal — als alle fictieve toekomstlectuur — ons wat overdreven in de oren klinkt, is begrijpelijk, maar zoals elke „science fiction" bevatte ook dit verhaal niet alleen een kern van waarheid, maar ook een waarschuwing. Waar gaat het in de auto-industrie naar toe? Er is nu, in 1961, het begin te zien van een kentering: fabrieken en fabriekjes vormen concerns, concerns gaan belangengemeenschappen aan en op den duur zijn er over de gehele wereld misschien nog maar tien autoproducerende concerns, die in grote aantallen efficiënte en gewilde wagentjes en wagens uitspuwen. Als men in Europa eens nagaat, wat er geworden is van de grote merken van weleer — een Hispano Suiza, een Isotta Frachini, een Talbot, een Hotchkiss, een Salmson, een Horch, een Wanderer, een Brennabor, een Lagonda — zal men het met ons eens zijn, dat het die kant opgáát, of we nu huilen of niet. De automobielen van morgen lijken meer op elkaar dan de automobielen van vandaag — en er is niet aan te ontkomen: de gemiddelde smaak van het grote publiek zal maatgevend zijn.

Bij het lijstje van grote, oude merken-die-verdwenen, ontbreekt er één, omdat die fabriek nog steeds bestaat, ook al zijn de commerciële en verkoops-belangen door een der groten overgenomen: Panhard en Levassor, een der eerste automobielproducenten van de wereld. De Panhard bestáát nog en de Panhard houdt met zijn uitzonderlijke constructies en vormgeving nog steeds het hoofd boven water. Het gevolg is, dat „Het Grote Publiek" aan de Panhard voorbijloopt vanwége deze uitzonderlijkheid — maar het gevolg is dan ook, dat een groep automobilisten, die zich bewust of onderbewust verzet tegen deze vervlakking en die individualisten wensen te blijven . . . naar deze Panhard grijpen.

Over de slagzin „Panhard verdient meer aandacht dan hij krijgt" valt te twisten; één ding staat als een paal boven water. En dat is het merkwaardige feit, dat de Panhard, wáár en wanneer hij ook







temidden van de prijsklassegenoten in de vergelijkende grafiekjes bij deze roadtests opdook, immer een goed figuur sloeg, een uitzonderlijk goed figuur zelfs. Een topsnelheid van 130 km per uur, acceleratie van 0-80 km per uur in 16 sec. en een benzineverbruik van 1 op 15 — dat is een welhaast unieke combinatie van eigenschappen. Waarom, zo vraagt u zich af, wordt de Panhard dan niet meer verkocht, waarom ziet men de Panhard dan niet net zo veel als — pak weg — enkele vertegenwoordigers van grote, goedverkopende merken?

Nu, na een volle week in een nieuwe Panhard PL 17 te hebben rondgereden en met het goede ding — onder aanbieding van excuses aan Citroën Amsterdam — een waanzinnig aantal kilometers te hebben verslonden, kunnen we u daarop wel het antwoord geven: de Panhard heeft een uitgesproken karakter en dat karakter strookt ruwweg genomen absoluut niet met het karakter van negentig procent der autorijdende Nederlanders, die zich zacht en smeuiig, geruisloos en representatief (en dat is — begrijp ons goed — hun goede récht!) over de wegen laten voeren. De Panhard, om het maar eens populair te zeggen, gedraagt zich meer als een jonge hond dan als een gedwee huisdier, meer als een kwajongen dan als een goedige lobbes. De Panhard laat beslist niet álles met zich doen en de Panhard stelt er per se prijs op, goed en naar zijn aard behandeld te worden.

Om te beginnen zijn daar de karaktereigenschappen van de twee-cilinder boxer-motor van 850 cc, die via een (bij dit type vernieuwde) vier-versnellingsbak de voorwielen aandrijft en die ook al door de luchtkoeling, héus niet geruisloos is. Bovendien is deze motor, ondanks de zeer soepele ophanging in de carrosserie, onder een bepaald toerental zeker niet trillingvrij, ja zal deze krachtbron zich zelfs geergerd schudden, als hij niet naar zijn zin behandeld wordt. Iedereen die in een Panhard rijdt zoals hij in een Opel rijdt, zal het ding na een week bij de dealer voor de deur zetten.

Maar wat is het dan toch, dat ons — en met ons vele andere, goede automobilisten — met een gerust geweten doet verklaren, dat de Panhard-motor een héérlijke motor is? Is het het zeer pittig doortrekken in de versnellingen (in drie zelfs tot dík over de honderd), is het de gezonde uitlaatroffel, is het de krachtige en regelmatige loop bij hoge snelheden? Waarschijnlijk is het een combinatie van dit alles plús de waardering voor een knap stuk mechaniek, dat zo zijn speciale hebbelijkheden heeft. Want knáp is de Panhard-motor alleszins. Wist u bijvoorbeeld, dat de cilinders in koude toestand naar de uiteinden 0,09 mm taps toelopen en pas als de motor op temperatuur is, deze tapsheid verdwijnt? Wist u dat de krukas aan weerszijden op grote rollenlagers loopt en dat er tussen de buitenomtrek van de as-kruk en de binnenomtrek van het drijfstang-oog een volle centimeter verschil in diameter zit — om ook weer zulke grote rollenlagers te herbergen? Wist u dat de Panhard-motor klepveren heeft volgens het torsiestaaf-principe (met het voordeel, dat ze veel vlugger reageren door het gemis aan overbodige massa) en dat in elke klepstoter een hydraulische „schokbreker" is opgenomen om de klepspeling te compenseren?

Het lijkt wel of de onwil van de fabriek om een maximum draaimoment op te geven (tussen haakjes, wij maten het als 6,5 mkg bij 3500 toeren) de hebbelijkheid van de motor om pas in hogere toeren lekker en fel te trekken, weerspiegelt. Dat wil overigens niet zeggen, dat men met de Panhard niet langzaam — of in elk geval: in lage toeren — rijden kan: bij vijftig in de stad schakelden wij rustig in vier en lieten we de wagen lustig „tokkelen" zonder dat bestuurder of bestuurde daar bezwaar tegen hadden. Onze totaalindruk van de motor was dan ook, dat we hier te doen hebben met 'n prima krachtbron, die enkele zeer op de voorgrond tredende voordelen heeft, maar die in gedragingen en geruisloosheid moeilijk te vergelijken is met een viertakt watergekoelde vier-cilinder in lijn. Merkwaardig is, dat toen we enkele kennissen in de test-Panhard lieten rijden, twee eigenaars van een tweetakt-automobiel over de Panhard-motor bijzonder enthousiast waren, terwijl eigenaars van een Opel en een Taunus de Panhard-motor vonden dreunen, schudden en trillen. Een goede vriend van ons, rijder in een Renault Dauphine, had geen uitgesproken oordeel, maar raakte in extase toen we hem vertelden, dat de Panhard precies zoveel zuigerverplaatsing had als zijn Dauphine.

De wisselbak is voor de Panhards van dit carrosseriemodel jarenlang een zorgenkind geweest: niet alleen waren de versnellingen bijzonder moeilijk en houterig in te schakelen, maar ook de mechanische betrouwbaarheid liet veel te wensen over. Bij het 1961-model (dat overigens, voor we het vergeten, naar voren openende in plaats van „scheppende"

TECHNISCHE GEGEVENS

Motor:
Luchtgekoelde twee-cilinder boxer-motor, voorin gemonteerd; boring 85 mm; slag 75 mm; zuigerverplaatsing 851 cc; compressieverhouding 7,25 : 1; max. verm. 42 pk bij 5300 omw. per minuut; elektrische installatie 12 volt; dynamo 240 watt; accu 40 Ah; carburatie d.m.v. Zenith „36 WIM"-carburateur; kleppen bediend door torsiestaafveren met hydraulische schokbrekers.

Transmissie:
Enkelvoudige droge plaat-koppeling met 4-versnellingsbak, waarvan de 2de, 3de en 4de gesynchroniseerd; overbrengingsverhoudingen 1ste versnelling 1 : 16,17; 2de versnelling 1 : 9,20; 3de versnelling 1 : 6,14; 4de versnelling 1 : 4,71; achteruit 1 : 17,95.

Onderstel:
Zelfdragende carrosserie; onafhankelijke voorwielophanging met twee dwarse bladveren; achter starre as met torsiestaven; hydraulische telescoop-schokbrekers rondom; voetrem hydraulisch op alle vier wielen; handrem mechanisch op voorwielen; bandenmaat 145 x 380.

Maten en gewichten:
Wielbasis 257 cm; spoorbreedte voor 130 cm; spoorbreedte achter 130 cm; max. lengte 458 cm; max. breedte 160 cm; max. hoogte 146 cm; gewicht 875 kg; inhoud benzinetank 40 liter; inhoud motorcarter 2,2 l.

Standaarduitrusting omvat:
Snelheidsmeter, km-teller, dag-teller, amp.-meter, benzinemeter, oliedrukcontrolelamp, kachel, ruitesproeier, lichtschakelaar aan stuurkolom, choke aan stuurkolom, handrem onder dashboard.

Toegankelijkheid:
Oliepeilstok goed; olievuldop goed; stroomverdeler goed; carburateur goed; benzinepomp slecht; ruitewissermotor slecht; bougies goed.

Service:
Aantal smeerpunten 21; servicebeurt volgens instructieboekje om de 2000 km; olie verversen volgens instructieboekje om de 2000 km; speling inlaatklep 0,10-0,15 mm; speling uitlaatklep 0,10-0,15 mm; inlaatklep opent 26-31° voor BDP; inlaatklep sluit 57-60° na ODP; uitlaatklep opent 57-60° voor ODP; uitlaatklep sluit 26-31° na BDP; ontstekingstijdstip 16 tanden startkrans voor BDP; elektrodenafstand bougies 0,7 mm.

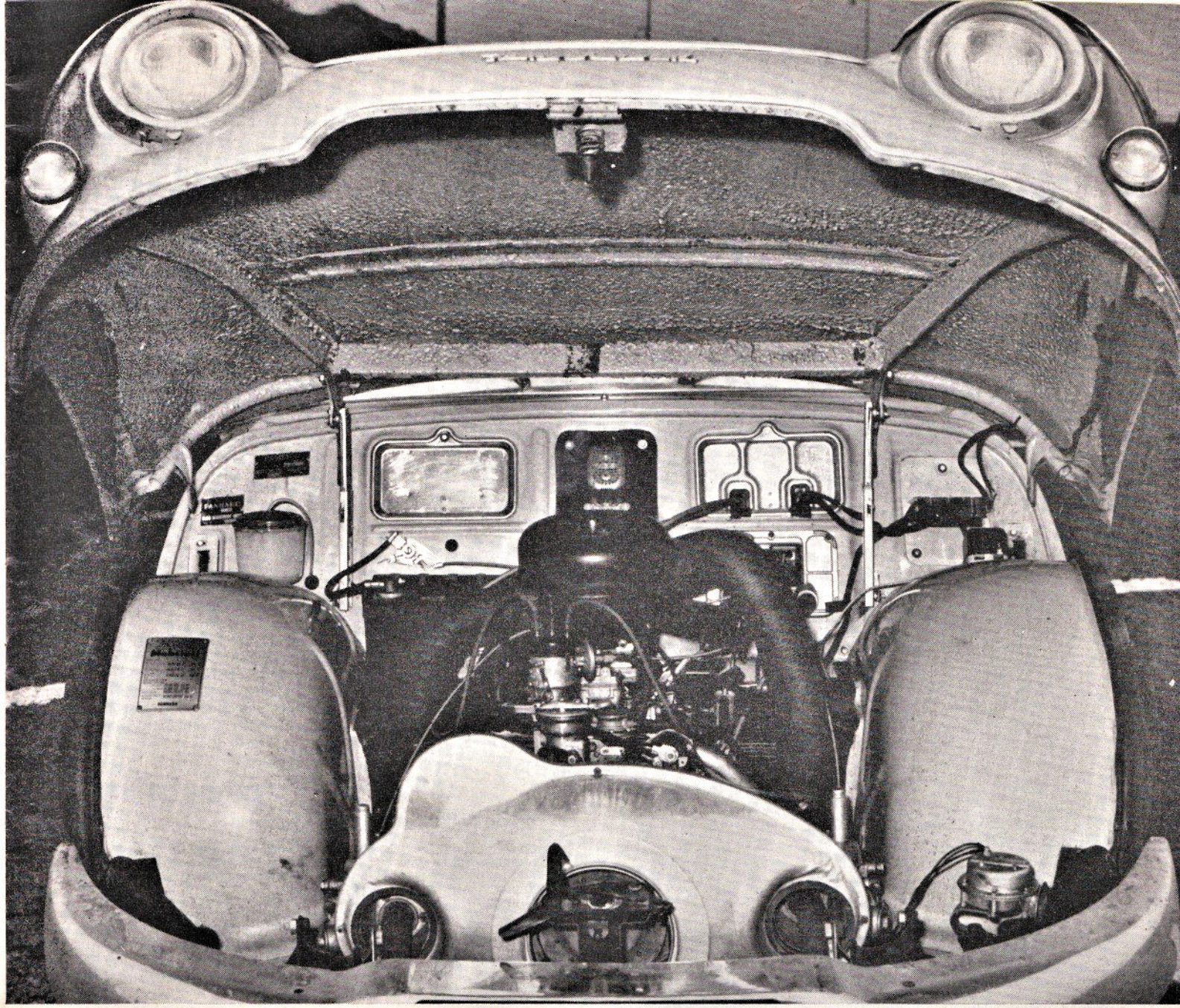
Boordgereedschap omvat:
Krik, wielsleutel, combinatietang en een schroevedraaier.

Afmetingen interieur:
Voorzitting: Breedte (zitvlak) 136 cm; lengte (zitvlak) 46 cm; hoogte rugleuning 55 cm; afstand zitvlak-dak 94 cm; wagenbreedte schouderhoogte 120 cm; afstand rugleuning gaspedaal, over zitting gemeten 101 cm; hoogte zitvlak vanaf wagenvloer 35 cm.
Achterzitting: Breedte (zitvlak) 114 cm; lengte (zitvlak) 48 cm; hoogte rugleuning 53 cm; afstand zitvlak-dak 82 cm; wagenbreedte schouderhoogte 110 cm; afstand rugleuning-voorzitting over zitvlak gemeten 98 cm; hoogte zitvlak vanaf wagenvloer 34 cm.
Reservewiel ligt onder bagagebergplaats.

Verzekeringspremies:
In Nederland A.R. plm. *f* 450,— per jaar (Europa); W.A. plm. *f* 150,— per jaar (Europa).

Prijs:
f 6.850,—.

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

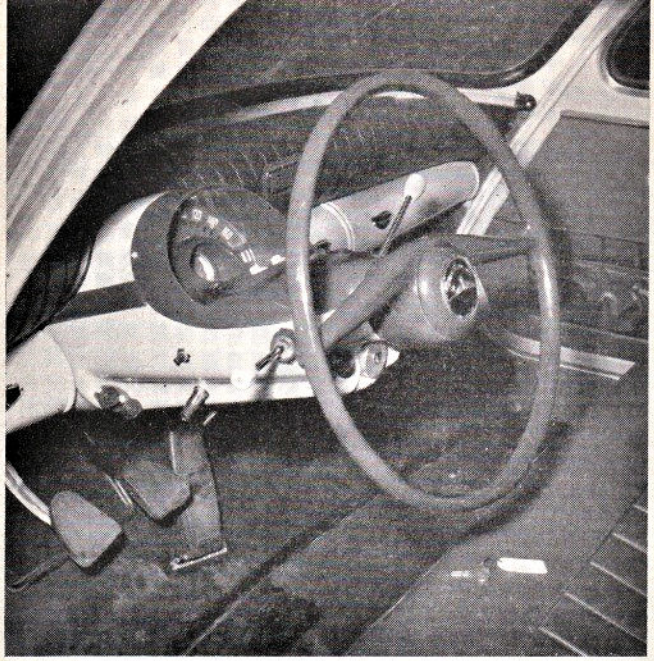


voorportieren heeft) is een nieuwe bak gemonteerd, waarvan nu ook de vierde versnelling is gesynchroniseerd. We moeten zeggen, dat deze bak bijzonder plezierig en direct schakelt door middel van een lange knuppel onder het stuur.

De wegligging van de Panhard is een hoofdstuk apart. De voorvering wordt verzorgd door twee dwarsliggende bladveren, de achtervering is van het speciale Panhard-systeem: een starre as, horizontaal naar voren doorgebogen, zit in het midden flexibel aan de carrosserie vast en wordt aan de uiteinden door langsgeleiders op zijn plaats gehouden (zie tekening). De combinatie van gewichtsverdeling en deze achterasconstructie heeft tot gevolg, dat de Panhard niet zo onderstuurd is als men van een wagen met voorwielaandrijving zou verwachten, m.a.w. bij werkelijk stevig bochtenwerk hebben de achterwielen wel degelijk de neiging, zijwaarts weg te schuiven, een gedraging die men echter met stuur en gaspedaal zeer gemakkelijk onder controle kan houden, ja, zelfs zeer positief kan gebruiken voor snel bochtenwerk.

De zit in de wagen is bijzonder goed, al hebben sommige redactieleden bezwaar tegen de kleine hoek tussen zitvlak en rugleuning van de voorbank. Alle Auto-Visie-redacteuren vonden voorts, dat het stuur wel wat dichtbij en naar links zit, zodat men, als men het stuur met beide handen halverwege vasthoudt (in de stand kwart voor drie, dus), de linkerelleboog tegen het portier en op de daarin aangebrachte armleuning in de knel komt. De oplossing voor dit probleem is zeer simpel: om de Panhard gemakkelijk te kunnen rijden, dient men dan ook tien centimeter naar het midden te gaan verzitten, ook al moet het even wennen, dan niet meer recht achter het stuur te zitten. Kijkt men in het interieur rond, dan vallen op: de achteruitkijkspiegel, die van het sterk verkleinende type is (een kwestie van wennen), de rechter zonneklep die van een schmink-lampje en -spiegeltje voorzien is, het uitstekende uitzicht rondom, het zeer brede en diep naar voren gebogen stootkussen op het dashboard, de gecombineerde licht- en clignoteurschakelaar links onder het stuur

De motorkap van de Panhard gaat geheel, mét de zijkanten, open en alleen de wielkasten blijven staan. Dat deze voorziening de motor bijzonder goed toegankelijk maakt, spreekt vanzelf; door de zeer speciale bouw van deze luchtgekoelde en om-mantelde boxer zijn enkele delen echter minder goed bereikbaar dan bij een watergekoelde in-lijn-machine. Achter het huis van de geforceerde luchtkoeling ziet men links en rechts twee kleine pijpjes omhoogsteken: de behuizing van de torsiestaaf-klepveren.



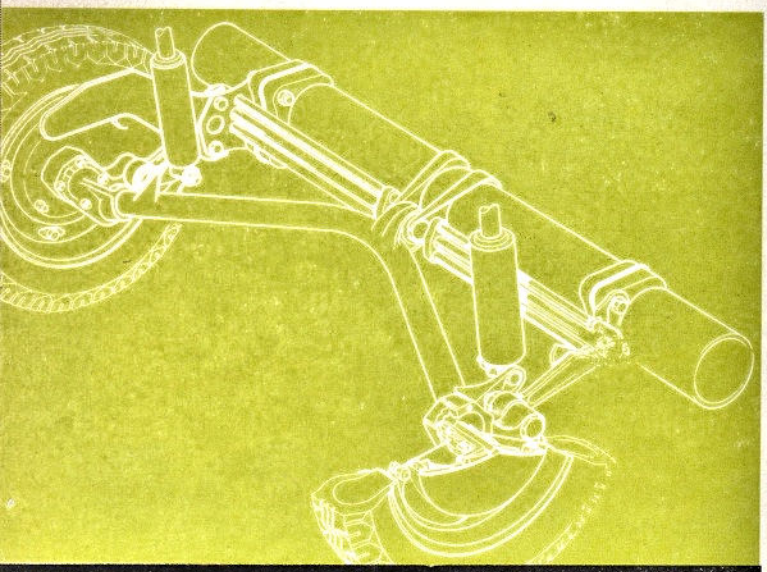
Op de foto hier links naast ziet men de unit van meters, klokken en knoppen, die als een soort verdikking van de stuurstang naar de bestuurder toesteekt, zodat hij alles onder oog- en handbereik heeft. Aan de zichtbare kant van deze „verdikking" v.l.n.r. knoppen voor verwarming en defroster, ruitesproeier en regeling dashboardlicht, gecombineerde knop voor licht en clignoteurs (akoestisch signaal), hoofdschakelaar, contactslot. De foto geheel links onderaan deze pagina laat de opening van de koffer zien, waarbij het reservewiel in een aparte lade ligt.

(waarvan de clignoteurwerking een akoestisch signaal geeft, de hoofdschakelaar onder het stuur, waarmede de gehele wagen stroomloos gemaakt kan worden, het ontbreken van een vergrendelings-knopje aan de binnenkant van de rechter voordeur, zodat deze deur alleen maar van buiten afgesloten kan worden, en — bij regen — de merkwaardige samenspraak van de twee ruitewissers, die niet symmetrisch nóch gelijktijdig maar wél goed vegen.

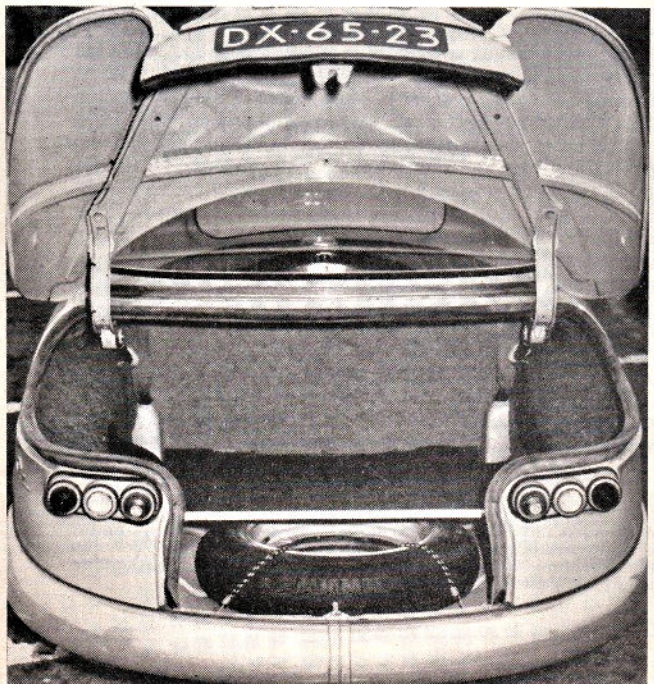
De vorm van de wagen is aerodynamisch bijzonder gunstig: zelfs bij hoge snelheden hoort men geen windgeruis om de carrosserie. De carrosserie — tenminste die van de door ons geteste, waarlijk niet meer zo piepjonge wagen — is overigens ook waar het rammel- en kraakwerk aangaat, bijzonder stil, terwijl ook het contact tussen wiel en weg geen akoestische gevolgen heeft. Daar het dashboard bijzonder ver van de voorbank-passagier weg zit, steekt de gehele unit van klokken, instrumenten en knoppen om de stuurstang naar de bestuurder toe, met het gevolg, dat hij de meters en klokken vlak onder het oog en de knoppen en handels vlak onder de hand heeft — in de praktijk zeer gemakkelijk!

Het interieur als totaal is zeer smaakvol en goed afgewerkt; aan bergruimte heeft men twee dashboardkastjes en twee grote portiertassen.

De conclusie over de Panhard PL 17 is, dat deze wagen inderdáád meer aandacht verdient dan hij krijgt, maar dat hij altijd voorbehouden zal blijven voor een kring van individualisten, enthousiasten-met-bewondering-voor-techniek en mannen met interesse voor verfijnd autorijden. Dat die kring groter is dan het aantal Panhard-bezitters van dit ogenblik, staat als een paal boven water.



Deze tekening geeft de achteras-ophanging van de Panhard weer: voor beschrijving zie de tekst. De torsiestaven, die als veerelementen dienen, zijn goed te zien tegen de chassisbuis, die ook de geleidingsarmen bevestiging biedt.



prestaties

op de rollentestbank:

Het door de fabriek opgegeven vermogen van 42 pk bij 5300 omwentelingen per minuut, bleek op de rollentestbank neer te komen op maximaal 34,5 pk bij 5000 omwentelingen per minuut, gemeten aan de voorwielen.
Onderstaand enkele vermogenscijfers, gemeten aan de voorwielen bij diverse motor-toerentallen en gecompleteerd met de bij die toerentallen geconstateerde lucht-brandstof-verhoudingen.

Toeren/minuut	Aantal pk's	l.b.-v.
2000	17,0	11,5
2500	19,5	11,5
3000	26,0	11,6
3500	28,0	12,8
4000	32,0	13,3
4500	34,0	13,8
5000	34,5	13,8

Het mengsel bleek dus bij hoge toeren vrij arm te zijn, en dat heeft invloed op de zuinigheid van deze wagen.

De correcties op de snelheidsmeter zijn:

30 is 29,0	70 is 62,0	110 is 99,5
40 is 35,0	80 is 72,0	120 is 109,0
50 is 44,5	90 is 81,0	130 is 118,0
60 is 53,5	100 is 90,5	140 is 128,0

1000 toeren per minuut van de motor geeft de wagen in de 3de versnelling een rijsnelheid van 19,0 km per uur, in de 4de versnelling 26,5 km per uur. Bij de topsnelheid van 128,4 km per uur maakt de motor dus 4850 toeren.

op de weg:

Alle metingen werden verricht bij droog 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 128,4 km per uur (gemiddelde over vier dubbele metingen); de teller wees dan 139 km per uur.

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

0 tot 40 km per uur (teller wees dan: 45): 4,6 sec. gemiddeld
0 tot 60 km per uur (teller wees dan: 67): 9,0 sec. gemiddeld
0 tot 80 km per uur (teller wees dan: 89): 16,2 sec. gemiddeld
0 tot 100 km per uur (teller wees dan: 110): 27,8 sec. gemiddeld

Het benzineverbruik werd in twee etappes gemeten. Een rustig gereden traject leverde 1 op 16,1 op, een zeer snel gereden traject 1 op 12,2. Totaal gemiddelde over de gehele testperiode was 1 op 14,8.