

märket

PANHARD – PIONJÄR & PANNKAKA

♦ Panhard-Levassor var namnet på en av Frankrikes, ja världens, absoluta automobilpionjärer. Företagets historia går tillbaka ända till 1845 då en tillverkning av snickerimaskiner startades. År 1891 byggdes den första bilen, en konstruktion med mittplacerade V2-motor från en annan pionjär, nämligen Gottlieb Daimler.

TEXT & ARKIVMATERIAL
PETER HAVENTON

Hos Panhard sökte man ständigt nya lösningar och efter några år kom man fram till den konstruktion som sedan kom att dominera världens bilindustri i åtskilliga decennier: motorn fram, växellådan i mitten och drivningen bak.

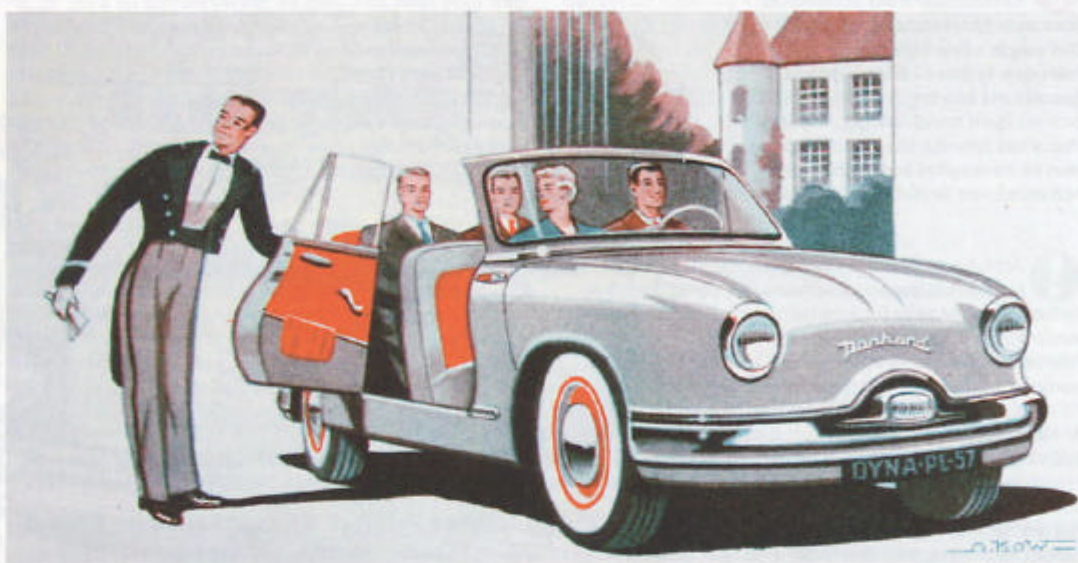
Panhard-vagnar deltog med framgång i världens första biltävlingar men upphörde med tävlandet för precis 100 år sedan. Allmänt ansågs då att konstruktionerna var lite gammaldags, men 1911 gjorde firman ett djärvt drag i form av satsningen på sidventilmotorer enligt Knights amerikanska system. Dessa motorer, vars tysta gång nästan kan liknas vid en elmotors, följde sedan Panhard långt in på 30-talet. SS-emblemet på de här bilarnas kylare betydde Sans Soupapes, Utan Ventiler.

Panhard byggde under 10- och 20-talen en rad högklassiga modeller och de var inte billiga. En av 1930-talets märkligaste personbilar kallades Panhard Dynamic. Dess kaross rörde övertydliga influenser från den tidens flashigaste möbelstil. Under de böljande karosslinjerna med sina inbyggda strålkastare, täckplåtar för alla fyra hjulen fanns sådana tekniska finesser som centralram och separatfjädrade hjul med torsionsstavar. En besynnerlighet var den nästan, men inte riktigt, centralt placerade förarplatsen.

Förändrad inriktning

Hittills hade merparten av Panhard-bilarna varit stora och påkostade. Efter krigsslutet 1945 tog man sig uppenbarligen en fundare och resultatet blev en totalt förändrad inriktning. Nu skulle man bygga små och lätta bilar istället!

Det nya modellnamnet blev Dyna, och alla som växte upp i 50-talets Sverige vet väl precis vad en Dyna pannkaka var för något! Dyngpannan var en ännu mindre smickrande benämning, men sanningen är att dessa lätta aluminiumbyggen med tvåcylindriga och luftkylda Grégoire-motorer, som



1957 års Cabriolet Décapotable, Dyna 57, den glada grodan från Panhard!



1961 års PL 17 hade tvåcylindrig motor på 42 hästkrafter. Fanns även som pickup och skåp.



Precis som i Amerika: alla sitter fram! Motorn kallades Aérodyne och drog bara 0,6 l/mil.



Art déco på fyra hjul. Ratten satt nästan mitt i bilen på 1936 års Panhard Dynamic.



Tigre var prestandaversionen i PL 17-serien. Massor av krom, 50 hästkrafter vid 6 300 varv.



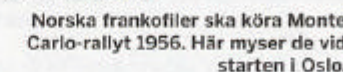
Panhard CD med kaross av glasfiberarmerad plast, en strömlinjeshöhet från 1958.



1960 års Panhard PL 17 hade stålkaross, 850-kubiksmotor och plats för sex åkande.



1930-talets Panhard-bilar var stora, tunga och dyra. Tysta också för de hade slidmotor.



Norska frankofiler ska köra Monte Carlo-rallyt 1956. Här myser de vid starten i Oslo.

drev på framhjulen, var den tidens hi tech-bilar. Bättre än de flesta hade Panhards ingenjörer förststått att vikten är fienden. Karosserna levererades av Facel-Métallon, samma företag som under 50- och 60-talen byggde Facel-Vega, lyxvagnarna.

Dyna-Panhard-motorer hade först bara en volym på 610 cc men fick sedan 750- och ännu senare 850-kubikare.

Om den första Dyna-generationen såg pigg och rar ut så blev den andra, som kom 1954, desto mer

limplik i formerna. Denna aluminiumkarosserade modell var också avsevärt större och rymde sex åkande. Toppfarten var hela 130 knutar. Modellen utvecklades på skilda sätt och fick 1958 stålkaross.

En bit in på 60-talet lanserades en trimmad prestandaversion, som gjorde 145 km/tim, men det var de båda versionerna 24 CT och CD som 1964 toppade modellprogrammet med sin maxfart på drygt 180 kilometer i timmen.

I mitten av 1950-talet hade Citroën genom aktieköp skaffat sig

visst inflytande i Panhard och tio år senare var det Citroën som ensam ägde Panhard.

Varför Citroën köpte Panhard kan man naturligtvis fråga sig. Var det för att komma åt avancerad teknik och lättviktsskunnande, eller var det bara för att få tillgång till fabrikslokaler för den egna expansionen?

Vare därmed nästan hur som helst, ty 1967 blev Panhards sista år som biltillverkare. Fast man slutade med viss elegans, en coupémodell. ♦