

## PANHARD

Wie auch Matra aus Kapitel eins ist den wenigsten Menschen der ehemalige Automobilhersteller Panhard heute noch bekannt.

Dabei war diese Marke, 1886 als Panhard & Levassor gegründet, ein Pionier. Sie gilt als Begründer des in Serie gebauten Automobils. Hatte als erstes ein Lenkrad anstatt der damals gebräuchlichen Lenkerpinne, führte eine „Panhard-Stab“ genannte Fahrwerkskomponente ein und entwickelte das erste geschlossene, öl-geschmier- te Getriebe. P&L war innovativ und abseits des Mainstreams. Aber am Ende mit wenig finanziellem Erfolg.

P&L begann die Automobilproduktion 1890 mit einem Fahrzeug nach Daimler-Patent. Schon bald wurde dieser Wagen modifiziert. Der ursprünglich im Heck montierte Motor mit dem Getriebe wanderte nach vorne in die Fahrzeugmitte und trieb die Hinterachse über Ketten an, der Kühler wurde über der Vorderachse positioniert. Diese Anordnung wurde „Système Panhard“ genannt.

1891 begann die Serienfertigung dieses P2D genannten Modells und die ersten 5 Fahrzeuge wurden an Kunden ausgeliefert. Damit gilt der P2D als das erste<sup>1</sup> in Serie gebaute Automobil mit einem Verbrennungsmotor.

Auf der Basis des P2D, mit einem verlängertem Fahrgestell, entstanden später ein Omnibus und ein geschlossener Lieferwagen - die Ersten ihrer Art.

Beim aller ersten Automobilrennen von Paris nach Rouen 1894 belegte Émile Levassor mit dem von ihm konstruierten Autos den 5ten Platz.



Émile Levassor mit seinem P2D beim Rennen Paris-Rouen 1894

---

<sup>1</sup> Der erste je verkauft Wagen mit Benzinmotor, ein Fahrzeug von Benz, ging an einen Händler in Paris und wurde nie in Betrieb genommen.

Als 1895 das zweite Automobilrennen ausgerichtet wurde - die Strecke ging dieses mal von Paris nach Bordeaux und wieder zurück - war der Erstplatzierte ein P2D.

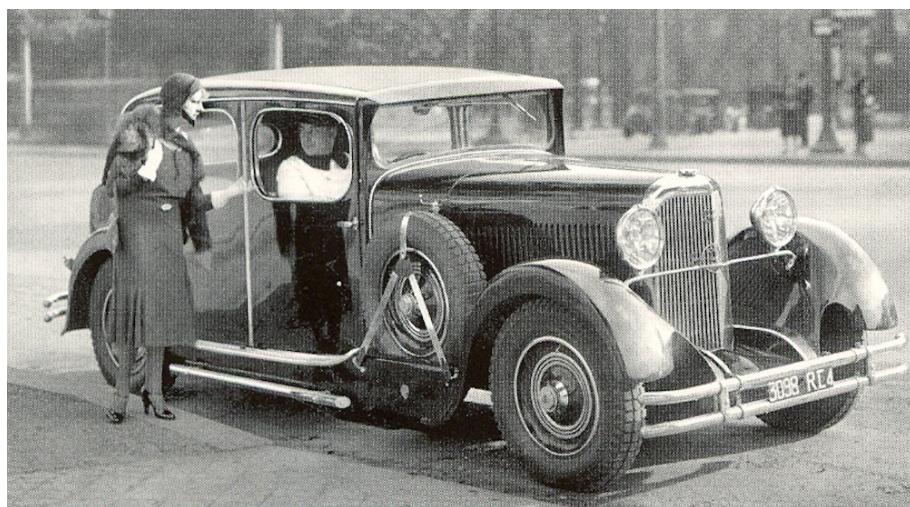
Für den P2D wurde das erste Farbprospekt für ein Fahrzeug gedruckt, das in Serie gebaut und verkauft wurde. Eine weitere Innovation.

Im Jahr 1900 war Panhard et Levassor der weltweit bedeutendste Automobilhersteller und -exporteur.

P&L wurde in den folgenden Jahren zu einem Hersteller von technisch konventionellen Fahrzeugen der mittleren bis oberen Preisklasse.

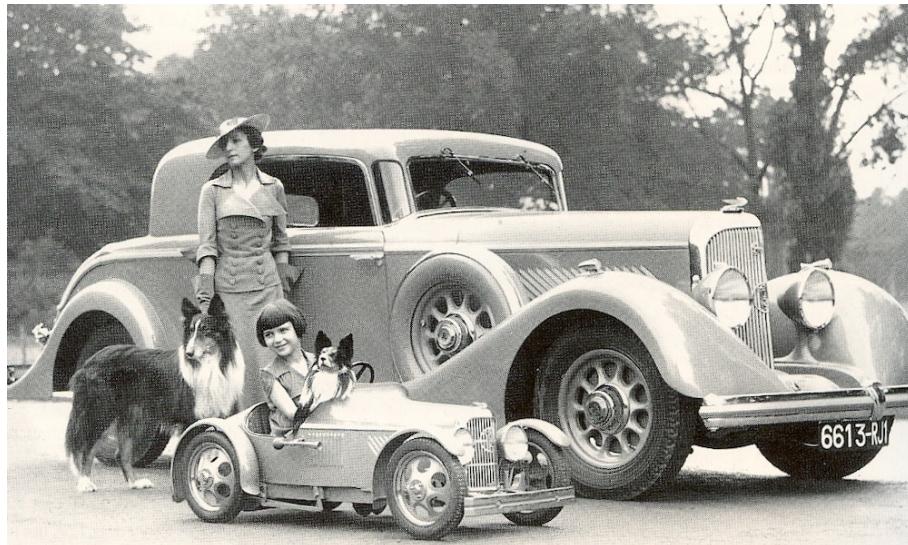
1911 war man bei P&L einer der ersten, die die Motorsteuerung nach dem Knight-Patent einföhrte. Bis 1923 war die gesamte Motorenpalette, vom kleinen 1,4-Liter Vierzylinder bis zum grossen 6,3-Liter Reihen-Achtzylinder, mit dieser Schiebersteuerung für Ein- und Auslass versehen.

Anfang der 30er nahm man die kleinen Motoren aus dem Programm und bediente nur noch den oberen Marktsegment.

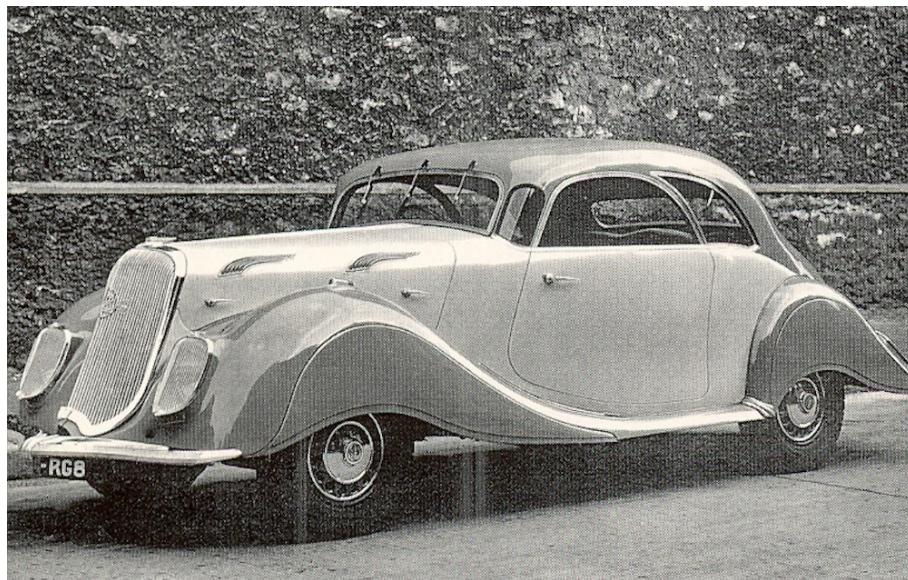


Gleichzeitig bekam man in Person von Louis Bionier einen Designer der für die Gestaltung der Karosserien zuständig war, die man zunehmend im eigenen Werk baute.

Dank der Entwürfe von Bionier wurden die Fahrzeuge von P&L im Laufe der 30er Jahren unverwechselbar schön und verkauften sich trotz der wirtschaftlichen Situation recht gut.



Das 1935 eingeführte Modell „Dynamic“ mit seiner von Bionier entworfenen Stromlinienkarosserie hatte Platz für sechs Personen, den Fahrersitz in der Mitte und war das erste Luxusfahrzeug mit einer Ganzstahlkarosserie. Aber er war seiner Zeit etwas zu weit voraus und erwies sich als schwer verkäuflich.



Als Ende der 30er die dunkle Zeit in Frankreich begann, entschied das Unternehmen, dass seine Zukunft in Kleinwagen lag.

Nach dem Zweiten Weltkrieg beschloss Panhard - das „et Levassor“ hatte man gestrichen - sich völlig neu zu erfinden. Man wollte ein leichtes und erschwingliches Auto für die Nachkriegszeit produzieren.

Die neue Regierung ab 1945 führte das Land mit eiserner Hand. Renault wurde verstaatlicht und auch andere Firmen wurden unter Druck gesetzt. Eine dieser Firmen war Simca.

Simca war eigentlich der französische Arm von FIAT, aber man hatte während der deutschen Besatzungsmacht das NSU-Kettenrad für die Wehrmacht produziert. Bad thing to do.

So wurde Simca von der Regierung dazu gedrängt, ein völlig neues Auto zu bauen, das Jean Albert Grégoire während des Krieges entwickelt hatte.

Das AFG genannte Fahrzeug hatte einen Frontantrieb mit 2-Zylinder-Boxermotor und eine Aluminiumkarosserie. J.A. Grégoire hatte eine starke Verbindung mit der Aluminium Français. Die AF war die Lobby der französischen Aluminiumproduzenten und hatte erheblichen Einfluss auf Politiker in Paris.

So schliesst sich der Kreis.

Bei Simca betrachtete man Grégoire<sup>2</sup> und sein Auto mit Argwohn. Man versuchte dem Fahrzeug ein zeitgemäßeres Design zu verleihen und verkaufte das abgebrochene Projekt schließlich an Unternehmen in Großbritannien und Australien.

Panhard sah den AFG-Prototyp bereits kurz vor 1945 und sicherte sich die Lizenzrechte von J.A. Grégoire, noch bevor das Projekt auf Druck der Behörden zu Simca gewechselt wurde.

Nachdem Simca das Projekt aufgegeben hatte, war Panhard wieder im Rennen und konnte das Auto nach Belieben modifizieren.

Louis Delagarde, Chefingenieur bei Panhard, versah den AFG mit einem neuen Motor. Dieser hatte Torsionsstab-Ventilfedern und einen halbkugeligen Brennraum. Der Zylinderkopf war in einem Teil mit den Zylinderbuchsen aus Aluminium gegossen um sich die Zylinderkopfdichtung zu sparen.

Die ursprünglich zweitürige Karosserie wurde mit zwei weiteren versehen um den Passagieren der Rückbank ein praktikableres Ein- und Aussteigen zu ermöglichen. Für den Chic brachte Bionier noch einige polierte Aluminiumverzierungen an.

Für das Chassis wurde anstelle von Aluminium Stahl verwendet, aber die Karosserieteile blieben in Aluminium. Denn Stahl war rationiert, Aluminium nicht.

---

<sup>2</sup> ein in allen Belangen schwieriger Typ.

Anfang 1946 kam das Fahrzeug, von Panhard „Dyna X“ genannt, auf den Markt.



Trotz des hohen Preises<sup>3</sup> verkaufte sich das Fahrzeug recht gut. Grégoire klagte gegen Panhard auf Diebstahl geistigen Eigentums und forderte Patentzahlungen - aber verlor den Prozess.

In den folgenden Jahren folgten weitere Karosserievarianten des Dyna X - erst ein Kombi und, für einen Hauch von Glamour, ein Cabriolet.

Der Hubraum des Boxermotors wurde schrittweise auf 850 cm<sup>3</sup> erhöht und in Kombination mit dem bemerkenswert geringen Gewicht des Fahrzeugs bekam der Dyna X ein sportliches Potenzial. Er wurde zu einem beliebten Teilnehmer bei Rennveranstaltungen und war recht erfolgreich in seiner Hubraumklasse.

1952 produzierte Panhard sogar einen sportlichen Ableger, den Dyna Junior, einen sportlichen Zwei-(drei?)Sitzer - der die britischen Roadster der 60er vorwegnahm.

---

<sup>3</sup> die Hälfte mehr als der Preis eines 4cv von Renault.

1954 ersetzte das Z das X. Das Layout war dasselbe, aber die Karosserie war etwas geräumiger - und schwerer. Im Laufe der Zeit wurden viele Komponenten aus Aluminium durch Stahl ersetzt.



Trotzdem war es immer noch ein recht leichtes, geräumiges und effizientes Auto. Die Z hatte eine Höchstgeschwindigkeit von 130 km/h, verbrauchte ca. 7 Liter auf 100 Kilometer und hatte Platz für sechs Personen.

Die Dyna Z war zu ihrer Zeit unübertroffen was diese Werte anging.

Der Preis allerdings war immer noch recht happig. 699.000 alte France für das Basismodell, 760.000 für den 42 PS starken Deluxe. Der 2-Zylinder-Wagen kam zum Preis eines Citroen Traction Avant - und dieser war mehr als zwei Klassen höher angesiedelt.

Leider hatten die Rotstiftakrobaten eine schlechte Arbeit abgeliefert. Es stellte sich schnell heraus, dass der Verkaufspreis nicht hoch genug war um Gewinne zu erzielen. Aluminium wurde immer teurer.

Der Dyna Z würde das Unternehmen bald in den Ruin treiben, falls die Herstellungskosten nicht gesenkt werden konnten.

Panhard klopfte an die Tür von Citroën. Der Dyna könnte doch gut in die Citroën-Palette passen, die eine große Lücke zwischen dem 2CV und dem Traction Avant aufwies.

Citroën war nicht abgeneigt. Am Quai de Javel war man aber eher an der Produktionskapazität bei Panhard interessiert als an deren Produkte.

1955 kaufte sich Citroën 25 % der Anteile<sup>4</sup> von Panhard und übernahm den Vertrieb des Dyna sowohl in Frankreich als auch im Ausland.

---

<sup>4</sup> Der schließlich Anfang der sechziger Jahre zur vollständigen Übernahme führte.

Dadurch eröffnete sich zwar für Panhard ein viel größeres Händler- netz, aber der Einfluss von Citroen erwies sich als ein hoher Preis.

Auf Druck von Citroën wurde die Produktion der Panhard-Lkw-Rei- he eingestellt und Citroen nutzte die frei gewordene Fabrikfläche zur Herstellung des Lieferwagen auf Basis der 2CV (Kastenente).

In der Zwischenzeit stellte Panhard schrittweise von Aluminium- auf Stahlkarosserien um. Um das erhöhte Gewicht zu kompensieren wurde durch verschiedene Maßnahmen die Motorleistung gestei- gert, was zu Lasten der Haltbarkeit ging. Der Boxermotor von Pan- hard war zwar nach wie vor brillant - wurde aber zunehmend anfällig- ger.

Wie in Kapitel eins geschrieben, baute die Firma Deutsch Bonnet (D.B.) eine Reihe von Sportrennwagen auf Basis des Dyna, die be- sonders bei Langstreckenrennen wie Le Mans sehr erfolgreich wa- ren. Dank ihrer Zuverlässigkeit und ihrer Geschwindigkeit konnten sie oft auf den vorderen Plätze landen, selbst gegen Fahrzeuge mit grössem Hubraum.

Die Serienvarianten von D.B. waren die schnellsten der straßentaug- lichen Panhards.

Sie waren mit dem „Tigre“-Motor ausgestattet, der aus 850 ccm bis zu 60 PS leistete – für die damalige Zeit eine beachtliche Literleis- tung, mehr als doppelt so viel wie die typischen „sportlichen“ Autos jener Zeit.

Die Höchstgeschwindigkeit dieser Strassenfahrzeuge lag bei über 160 km/h. Der davon abgeleitete Le-Mans-Prototyp hatte ein länge- res „Aero-Heck“ mit anderen aerodynamischen Hilfsmitteln und er- reichte eine Geschwindigkeit von über 200 km/h.

1960 wurde der in die Jahre gekommene Dyna optisch an Front und Heck überarbeitet und wurde nun PL 17 genannt.



Trotz des gelungenen Facelifts sah man ihm sein Alter an. Aber Panhards mangelnde Gewinne liessen es nicht zu ein völlig neues Auto zu entwickeln.

Dank des PL 17 stiegen die Verkaufszahlen etwas, aber die Inhaber mussten um den Betrieb aufrechtzuerhalten weitere Anteile abgeben.

Dadurch baute Citroën seine Dominanz im Panhard-Vorstand weiter aus. Die Herren vom Quai de Javel hatten nun ein Vetorecht bei allen Entscheidungen, die der alternde CEO Paul Panhard<sup>5</sup> und sein Sohn Jean vorschlugen.

1962 erschien eine zweisitzige Sportvariante des PL 17, der Panhard CD. Der Wagen wurde in Zusammenarbeit mit Charles Deutsch entwickelt und war eine Strassenversion des CD-Panhard Dyna Coupé<sup>6</sup>, das bei den 24h du Mans 1962 den Klassensieg einfuhr.



Der Panhard CD war und ist eine teure und deshalb rare Angelegenheit. Bis 1965 entstanden nur ca. 180 Exemplare.

Citroën lehnte zwar alle Pläne für eine neue viertürige Limousine ab, da man an einem eigenen Mittelklassemodell arbeitete und auch keine Konkurrenz zur DS wollte.

Aber ein zweitüriges Fahrzeug erhielt 1961 grünes Licht und im Frühjahr 1963 wurde der Wagen als Panhard 24 vorgestellt. Den 24 gab es mit zwei unterschiedlichen Radständen.

---

<sup>5</sup> er war seit 1916 an der Spitze des Unternehmens tätig.

<sup>6</sup> Die Rennversion des CD hatte einen Luftwiderstand von cw 0,13. In Verbindung mit der geringen Stirnfläche ergab dies eine hervorragende Aerodynamik, die es ermöglichte, eine Geschwindigkeit von über 200 km/h zu erreichen.

Die „Limousine“ bekam das Kürzel BT (für Berline).



Das kurze Coupé wurde CT genannt.



Der 24 wurde weiterhin vom 850-ccm-Boxermotor angetrieben und war in Versionen mit 50 und 60 PS erhältlich.

Aber die Erwartungen der Kunden in Sachen Leistung waren gestiegen und die Erwartungen in Sachen Preis waren gefallen - und so war es ein kurzlebiges Finale.

Die markante Frontpartie des 24 fand sich später am Facelift der Citroën DS wieder.

Die Entwicklungsabteilung von Panhard durfte noch an einem Fahrzeug auf Basis der 2cv arbeiten. Ursprüngliche Pläne das Modell als Panhard auf den Markt zu bringen wurden von der Vertriebsabteilung bei Citroen schnell beerdigt und das Auto kam als Citroen auf den Markt und nur der Buchstabe „y“ war es, was von Panhard übrig blieb.

Der Name des Modells?

Dyane.