



panhard



Une expérience de plus de 75 ans dans la recherche automobile, une longue tradition d'innovations qui font école, une liste ininterrompue de succès sportifs (1700 victoires depuis 1946) ont abouti à la création de la Panhard 24. L'ingéniosité de sa conception est soulignée par l'unanimité des spécialistes. Sa ligne est, au dire des experts, l'une des plus élégantes du monde. En mettant les techniques de la course à la portée du grand public, la Panhard 24 fait rimer sport avec confort.

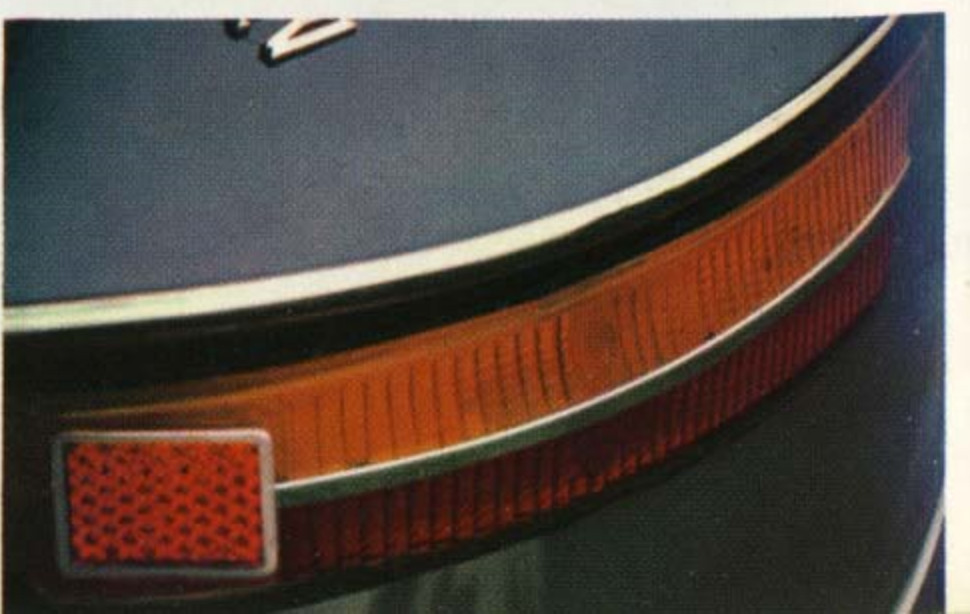
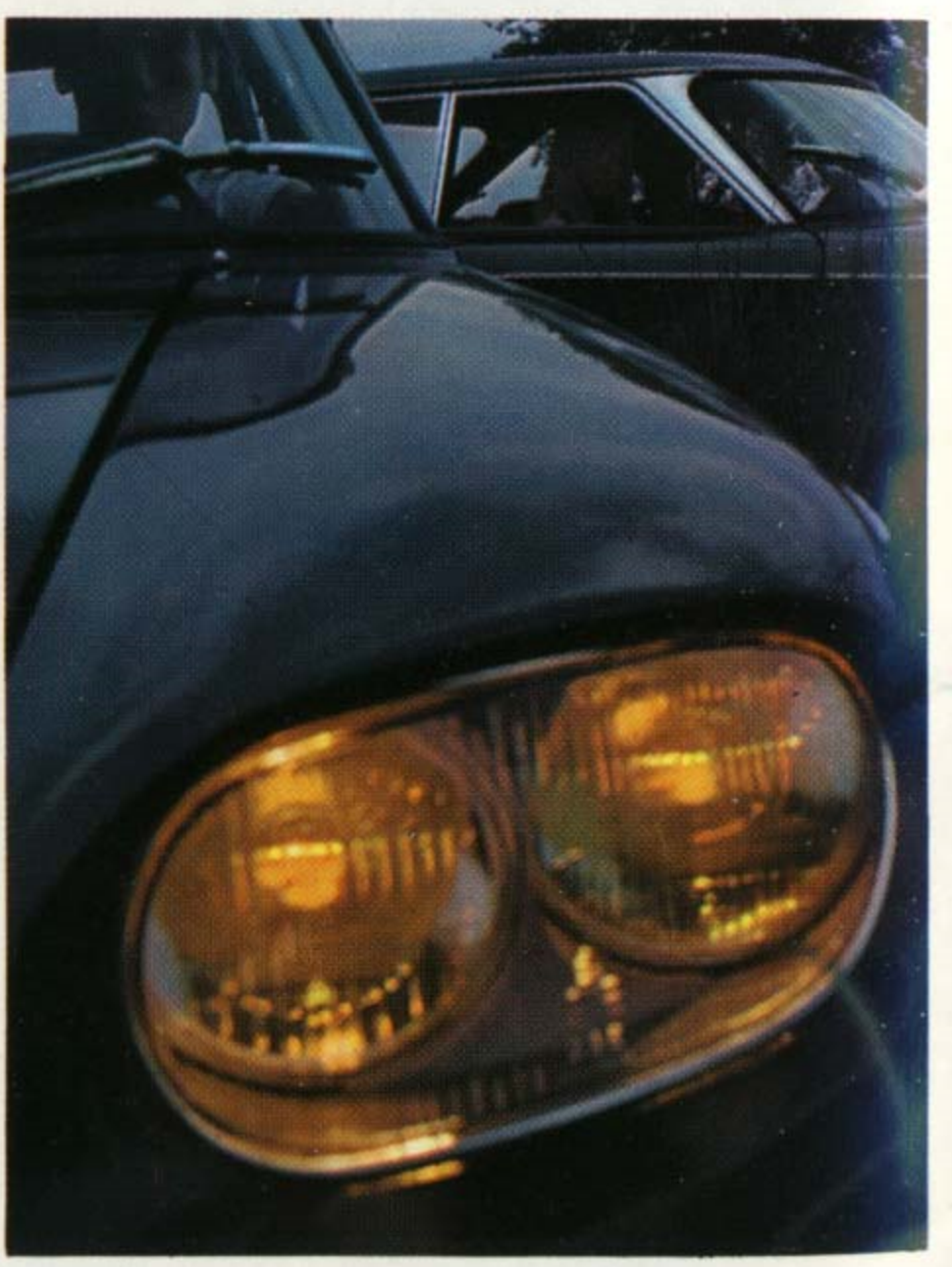


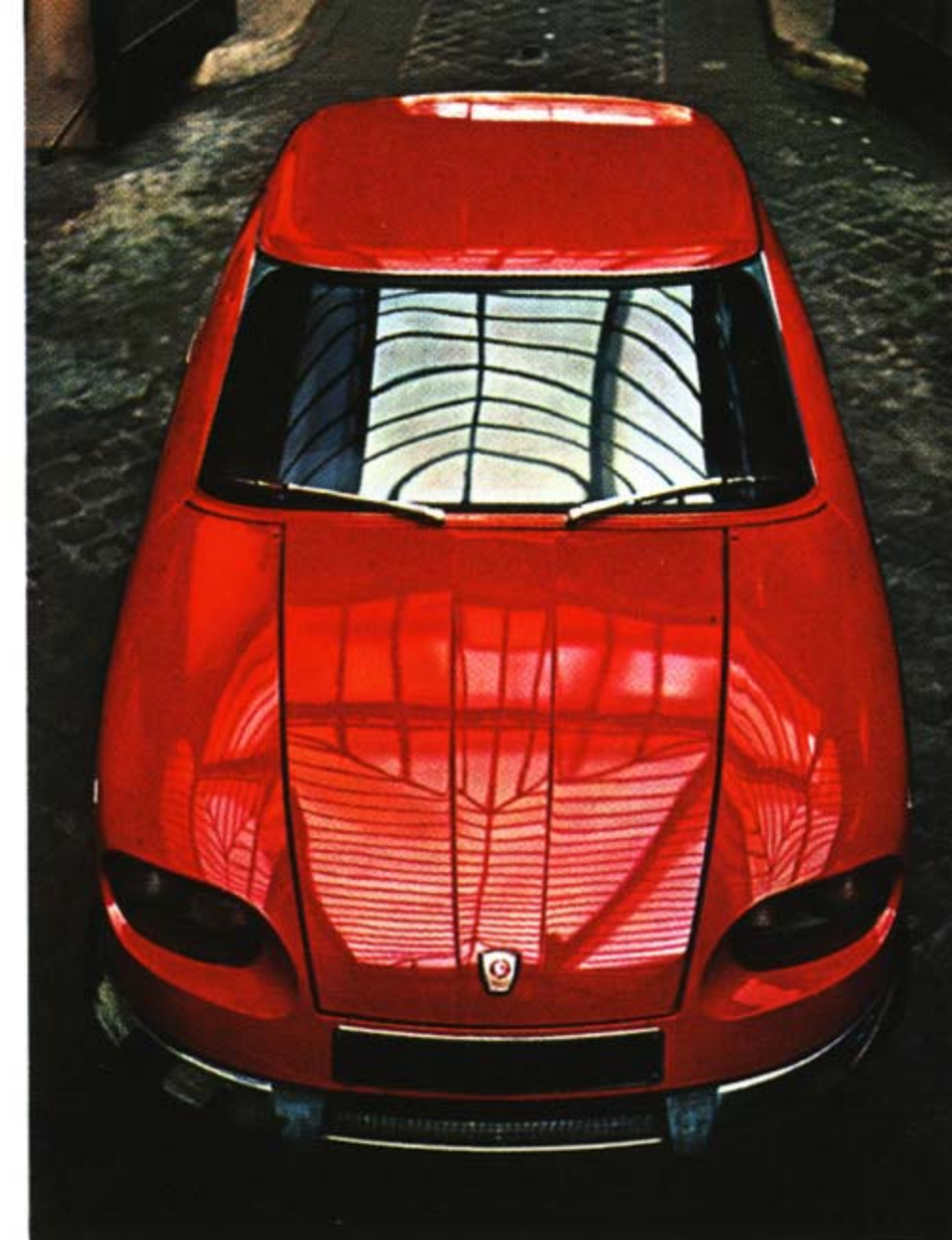
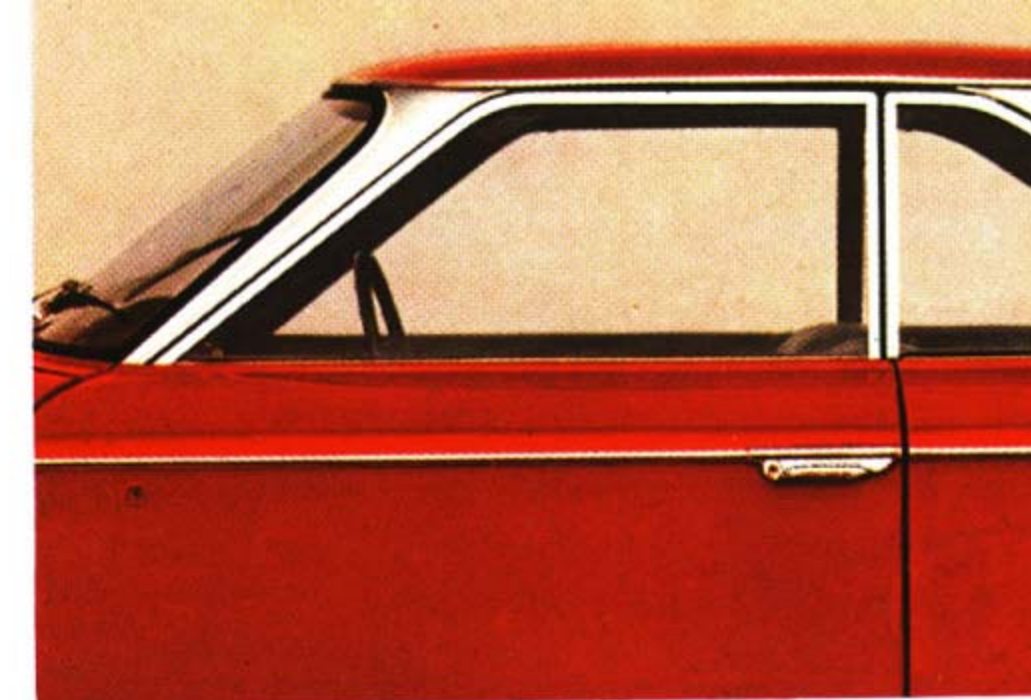
L'ÉLÉGANCE 24

Les Panhard 24 existent désormais en quatre versions : le coupé 24 CT (2 places + 2), les berlines 24 BT 24 B et 24 BA (4/5 places). Les lignes pures de leur carrosserie élégante sont aérodynamiques : la forme de ces voitures a été longuement étudiée en soufflerie.

Mais les passagers n'ont pas été sacrifiés au coefficient de pénétration dans l'air. Ils sont confortablement installés car c'est autour d'eux que la Panhard 24 a été construite. La traction avant qui place toute la mécanique devant, libère totalement le plancher (absolument plat) et la vaste malle

arrière. Le toit est porté par 4 flèches d'acier qui prennent appui sur le châssis. Elles ne gênent pas la visibilité des passagers. Jamais conduite intérieure n'a offert un tel angle de vision (360°). Les phares sont doubles et incorporés. Ils sont, de même que les feux arrière, visibles de côté.





Tout est harmonie dans la Panhard 24. Les pare-chocs eux-mêmes sont incorporés à la carrosserie dont ils épousent exactement les courbes. Mais ils ne sont pas seulement esthétiques, ils sont efficaces et renforcés par de solides butoirs en caoutchouc, à l'avant comme à l'arrière. Des couleurs pour tous les goûts : la peinture est d'une qualité peu commune : huit opérations successives de lessivage, ponçage, apprêt et mise en laque.



LA MÉCANIQUE 24

Son moteur est bien connu. Il est une vedette sportive auréolée de la gloire de la compétition. C'est un 850 cm³ refroidi par une turbine pulsant l'air sur ses deux cylindres opposés; il atteint ainsi sa température optimale dès le démarrage. L'équilibre de la poussée des pistons est porté à sa perfection par le jeu de bielles en acier spécial, du type "Tour Eiffel". Par l'intermédiaire de roulements spéciaux qui éliminent tout frottement (brevet Panhard), elles actionnent un vilebrequin qui tourne sur des roulements à galets, beaucoup plus résistants que les coussinets classiques. Les soupapes, en acier austénitique, peuvent supporter tous les régimes. Quant au système

hydraulique de rattrapage de jeu (autre brevet Panhard), il supprime tout excès de jeu dans la culbuterie et en insonorise le fonctionnement. Plus besoin de réglage! Au total, l'ensemble moteur, d'une grande légèreté (72 kg), ne grève la voiture d'aucun poids mort inutile.

Ce moteur, mis au point par Panhard à travers de longues années au banc d'essai de la compétition, ne saurait être assorti d'une boîte de vitesses médiocre. Quatre vitesses, toutes synchronisées, d'une sélectivité aisée, avec levier de commande au plancher, permettent de tirer tout le parti possible d'un moteur si brillant.

Tenue de route "traction-avant", dessin fonctionnel de la coque, rigidité du châssis, sécurité des freins à disque sur les quatre roues, avec double mâchoire à l'avant, autant de réussites, autant de caractères spécifiquement Panhard, autant de résultats probants! 5 CV fiscaux propulsent les quatre passagers du coupé 24 CT et leurs bagages à 160 km/h, ou les cinq passagers de la berline BT à 145 km/h, pour une consommation de 6-7 litres aux 100 km! Et jamais vitesse n'aura été plus rassurante, tant le sentiment de sécurité que donne une 24 autorise la conduite sportive.





LE CONFORT 24

L'essentiel d'abord : la sécurité. La suspension de la Panhard 24 en est un élément capital. Elle absorbe jusqu'à l'effacer le moindre accident du terrain. Avec elle, la conduite sportive ne sera plus synonyme de confort spartiate. Mais il n'y aurait pas de sécurité totale sans une stabilité parfaite du conducteur. Les sièges AV des 24 CT et BT, d'un luxe qui rappelle irrésistiblement celui des "Grand Tourisme" les plus onéreuses, ont été étudiés pour donner au pilote - et à son passager - l'assise idéale que leur assurent, d'une part un large bourrelet extérieur renforcé de mousse caoutchoutée, d'autre part d'extraordinaires possibilités de réglage. Réglage en hauteur, en avancement ou en recul, inclinaison du dossier selon tous les angles, jusqu'à la position couchette, 1764 positions possibles permettent à chacun de se faire un siège sur mesure ! Après quoi il suffira d'appuyer sur un poussoir, qui ramènera ensuite le siège à sa position préréglée, pour accéder aisément aux places arrière. C'est, dans les berlines, une large banquette ; dans le coupé une banquette plus étroite mais moelleuse et rembourrée de mousse polyester,



qui découvre, en se rabattant, un plancher toilé, équipé de lanières de fixation pour les bagages. Dans la 24 B, les sièges AV ne se règlent pas en hauteur, et basculent vers l'avant au lieu de glisser. Dans la BA, seul celui du conducteur est réglable.



Mais la sécurité libère l'esprit et le rend exigeant aux moindres détails. A cet égard, les 24 répondent à tous les désirs. Le confort n'est d'abord qu'une marque de déférence dont le constructeur témoigne pour son client et, dans ce domaine, il n'est pas de superflu : Panhard a pensé à tout.

Pour l'aisance de la conduite, le tableau de bord le plus complet qui soit au monde sur une voiture de ce prix : les quatre cadrans primordiaux, compteur de vitesse, compte-tour, montre et ampèremètre éclairés par un éclairage à rhéostat, abrités sous des visières qui interdisent tout reflet dans la glace AV ; des clignotants à double rappel, lumineux et sonore ; un phare de recul ; des essuie-glaces à deux vitesses ; un lecteur de cartes. Pour le plaisir de vivre : un allumecigare, un grand cendrier à ouverture automatique, une boîte à gants fermant à clé, un miroir de courtoi-

sie éclairable. Pour la sécurité de nuit, à l'arrêt, deux ampoules qui s'allument à l'ouverture de la portière, une sur le montant de la lunette arrière, l'autre, en feu rouge, à l'extrémité de la porte. Pour le bien-être, le système de climatisation le plus complet qui soit : thermomètre d'ambiance fixé sur la boîte à gants, aérateurs réglables, chauffage-dégivrage instantané à air pulsé réparti en plusieurs points du pare-brise et de la lunette arrière, double commande de chauffage, l'une pour l'intensité, l'autre pour la localisation de la chaleur. Pour les commodités du voyage enfin, un vaste coffre entièrement accessible, libérant les passagers de leurs bagages, et libéré lui-même de la roue de secours, logée avec les outils dans un coffre annexe.

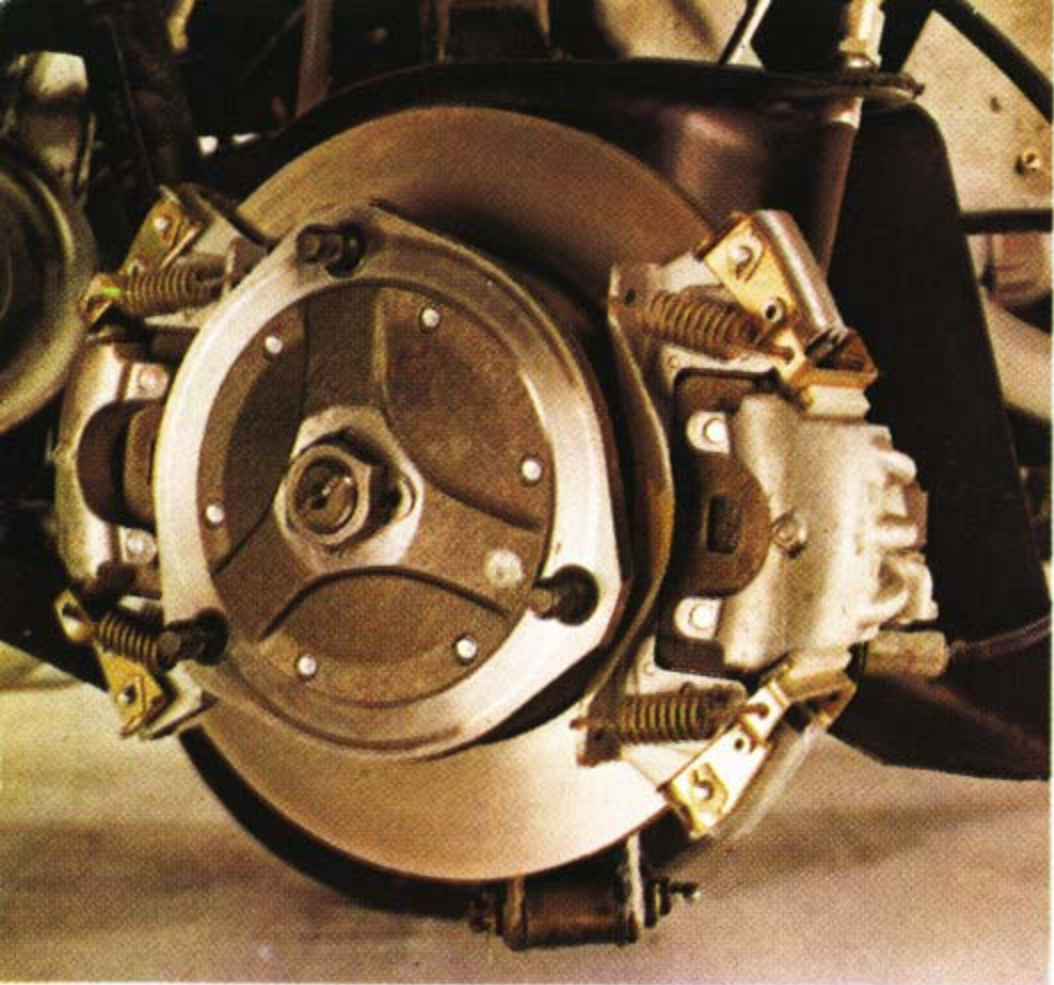
De quelque point de vue que l'on se place, l'examen des Panhard 24 ne laisse rien à désirer. Il est singulièrement satisfaisant pour l'esprit de constater une réalisation aussi soignée, aussi "finie", dans un produit industriel de conception aussi audacieuse. Et c'est peut-être la première fois dans l'histoire de l'automobile que le confort d'un véhicule n'a pas été sacrifié à ses performances, ni ses performances à sa sécurité.





Les victoires 24 : Panhard a remporté plus de 1.700 victoires depuis 1946 • 24 heures du Mans 10 victoires (à l'indice de performance) • Rallye de Monte-Carlo 5 victoires • 12 heures de Sebring 4 victoires (à l'indice de performance) • Mobil economy run (France) 9 victoires • Mobil economy run (Italie) 2 victoires • Mobil economy run (Autriche) 1 victoire • Tour de France automobile 5 victoires (à l'indice de performance) • Critérium neige et glace 5 victoires • Au cours de la saison 1965/66 Panhard confirme sa supériorité dans les principaux rallyes du calendrier sportif • Tour de Corse 1965 1^{er} Panhard 24 (classe 0 à 850 cm³) • Critérium des Cévennes 1965 1^{er} Panhard 24 (classe 0 à 850 cm³) • Rallye des routes du nord 1966 1^{er} Panhard 24 (classe 0 à 850 cm³) • Rallye Lyon-Charbonnières 1966 1^{er} Panhard 24 (classe 0 à 850 cm³) • Rallye de l'Ouest 1966 1^{er} Panhard 24 (classe 0 à 850 cm³ et indice des voitures de tourisme de série) • Mobil economy run 1966 1^{er} Panhard 24 (classe 700 à 1.000 cm³) • Rallye de Lorraine 1966 1^{er} Panhard 24 (tourisme de série) • Rallye international de Genève 1966 1^{er} Panhard 24 (classe 0 à 850 cm³) • Les Panhard 24 qui ont établi ce magnifique palmarès sont strictement de série • Panhard préconise B.P.





CT

Moteur - M 10 S (tigre) 84,85x75. Cylindrée 848 cm³. Compression 7,8 à 8. Puissance fiscale: 5 CV. Puissance réelle: 60 CV SAE à 5.800 t/m. Refroidissement à air par turbine sous capotage.

Embrayage - Monodisque à sec, commandé au pied.

Boîte de vitesses - 4 vitesses AV. (toutes synchronisées) + marche AR. Levier de commande au plancher.

Transmission - Traction avant par demi-arbres transversaux avec joints de cardans homocinétiques.

Châssis - Infrastructure indéformable en tôle d'acier, ligne pavois 4 flèches d'acier.

Direction - A crémaillère.

Suspension - Avant par double ressort transversal. Arrière par barres de torsion. 4 amortisseurs télescopiques.

Freins - 4 freins à disque avec double mâchoire sur les disques avant. Frein à main sur étriers des disques AV.

Electricité - Equipement 12 volts. Batterie 40 A/h. 4 phares route - phare de recul - 2 feux de croisement européen - feux rouges de portières.

Poids à vide sans essence, avec roue de secours: 800 kg.

Performances - Vitesses maximum après rodage: 1^{re} = 36 km - 2^e = 72 km - 3^e = 111 km - 4^e = 160 km.

Pneus - 145 x 380 X.

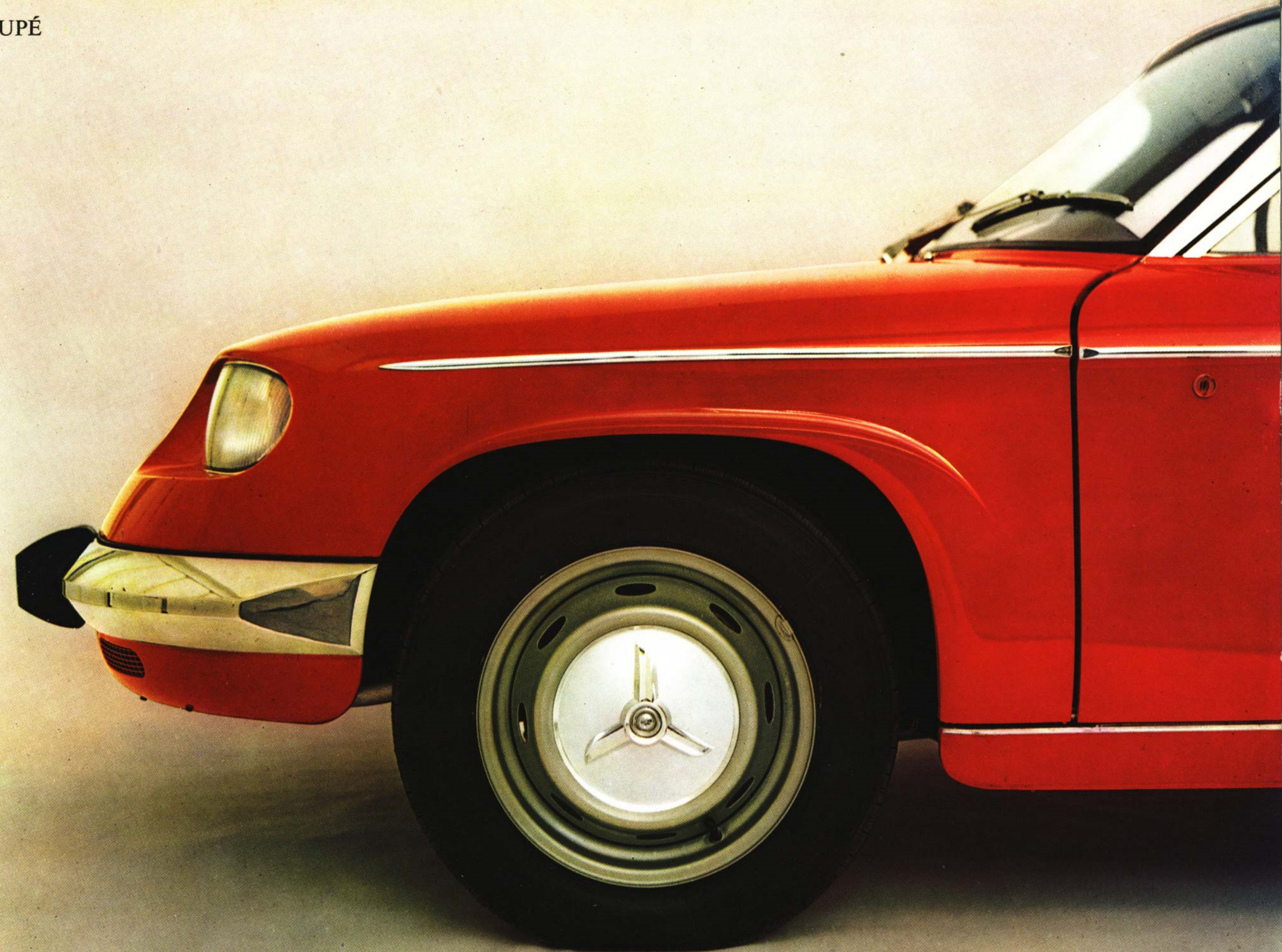
Consommation à 75 km/h de moyenne: 6 litres aux 100 km.

Confort - Sièges AV réglables en hauteur, avancement et inclinaison dans 1.764 positions. Large banquette AR de 1,35 m, 2 accoudoirs, climatisation périphérique, dégivrage AV et AR.

Couleurs - Couleurs de carrosserie, couleurs de garniture en skaï aéré: Rouge hasting garnissage noir, bleu Chamonix garnissage noir, vert agave garnissage naturel, blanc Paros garnissage naturel, gris rosé garnissage rouge, blanc carrare garnissage rouge, bleu Hierro garnissage noir (option), gris Sylver garnissage naturel (option), prune garnissage naturel (option), noir (sur demande spéciale, garnissage laissé au choix du client dans la gamme des teintes existantes).

Options - Auto-radio, ceintures de sécurité, peinture métallisée.

COUPÉ



BT

châssis - Infrastructure indéformable en tôle d'acier, ligne pavois 4 flèches d'acier.

Direction - A crémaillère.

Suspension - Avant par double ressort transversal. Arrière par barres de torsion. 4 amortisseurs télescopiques.

Freins - 4 freins à disque avec double mâchoire sur les disques avant. Frein à main sur étriers des disques AV.

Electricité - Equipement 12 volts. Batterie 40 A/h. 4 phares route - 2 feux de croisement européen - feux rouges de portières.

Poids à vide sans essence, avec roue de secours: 840 kg.

Performances - Vitesses maximum après rodage: 1re = 30 km-2e = 70 km - 3e = 106 km - 4e = 145 km.

Pneus - 145 x 380 X.

Consommation à 75 km/h de moyenne: 6 litres aux 100 km.

Confort - Sièges AV réglables en hauteur, avancement et inclinaison dans 1.764 positions. Large banquette AR de 1,35 m, 2 accoudoirs, 2 cendriers, climatisation périphérique, dégivrage AV et AR.

Couleurs - Couleurs de carrosserie, couleurs de garniture en skaï aéré: Blanc Paros garnissage naturel, bleu Chamonix garnissage noir, vert agave garnissage naturel, blanc carrare garnissage rouge, gris rosé garnissage rouge, noir (sur demande spéciale - garnissage laissé au choix du client dans la gamme des teintes existantes). Bleu Hierro garnissage noir (option), prune garnissage naturel (option), gris Sylver garnissage naturel (option).

Options - Auto-radio, ceintures de sécurité, peinture métallisée.

BERLINE



Moteur - M 8 S (tigre) 84,85 x 75. Cylindrée 848 cm³. Compression 7,8 à 8. Puissance fiscale: 5 CV. Puissance réelle: 60 CV SAE à 5.750 t/m. Refroidissement à air par turbine sous capotage.

Embrayage - Monodisque à sec, commandé au pied.

Boîte de vitesses - 4 vitesses AV. (toutes synchronisées) + marche AR. Levier de commande au plancher.

Transmission - Traction avant par demi-arbres transversaux avec joints de cardans homocinétiques.



Moteur - M 8 N - 84,85 x 75. Cylindrée 848 cm³. Compression 7,8 à 8. Puissance fiscale : 5 CV. Puissance réelle : 50 CV SAE à 5.250 t/m. Refroidissement à air par turbine sous capotage.

Embrayage - Monodisque à sec, commandé au pied.

Boîte de vitesses - 4 vitesses AV. (toutes synchronisées) + marche AR. Levier de commande au plancher.

Transmission - Traction avant par demi-arbres transversaux avec joints de cardans homocinétiques.

Châssis - Infrastructure indéformable en tôle d'acier, ligne pavois 4 flèches d'acier.

Direction - A crémaillère.

Suspension - Avant par double ressort transversal. Arrière par barres de torsion. 4 amortisseurs télescopiques.

Freins - 4 freins E.T.A. à tambours (Evacuation Thermique Accélérée).

Electricité - Equipement 12 volts. Batterie 40 A/h. 2 phares route + 2 phares codé européen.

Poids à vide sans essence, avec

roue de secours : 800 kg.

Performances - Vitesses maximum après rodage : 1^{re} = 30 km - 2^e = 60 km - 3^e = 93 km - 4^e = 135 km.

Pneus - 145 x 380.

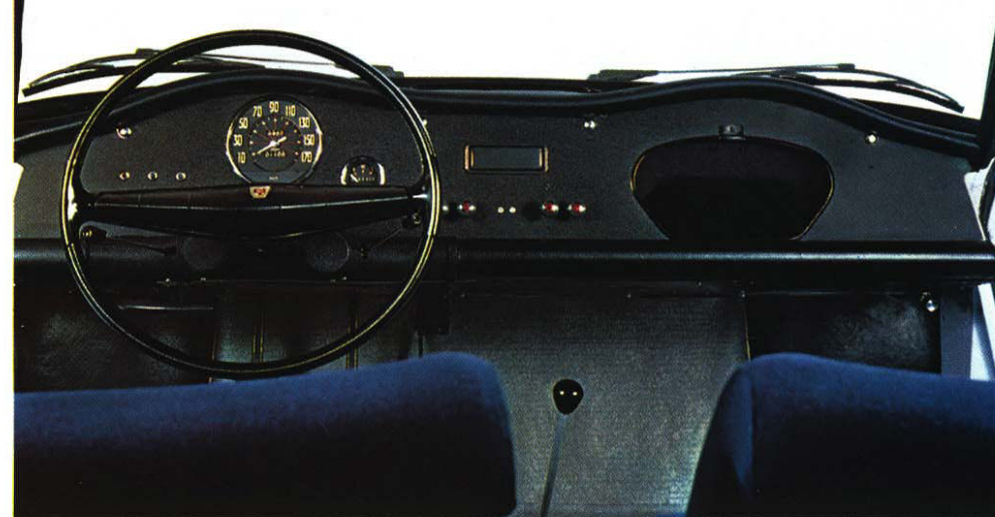
Consommation à 75 km/h de moyenne : 6 litres aux 100 km.

Confort - Siège du conducteur réglable en avancement. Banquette arrière large de 1,35 m. Climatisation : chauffage, dégivrage.

Couleurs - Couleurs de carrosserie, couleurs de garnitures : Gris rosé garnissage tricot rouge, blanc car-

rare garnissage tricot rouge, blanc Paros garnissage tricot bleu, bleu Chamonix garnissage tricot bleu, bleu Hierro garnissage tricot bleu (option), gris Sylver garnissage tricot rouge (option), prune garnissage tricot rouge (option).

Options - Auto-radio, ceintures de sécurité, peinture métallisée, pneus 145 x 380 X ou 145 x 380 flancs blancs, sièges conducteur et passager réglables en longueur avec dossier inclinable, coupe-batterie, lave-glace, pare-soleil droit, glaces de custode pivotantes.



BERLINE



La société Citroën continue la production des modèles 24 CT, 24 BT et 24 B présentés dans cette brochure.
A partir du 5 septembre 1966, la Panhard 24 BA ne sera plus fabriquée.



Freins - 4 freins E.T.A. à tambours (Evacuation Thermique Accélérée).
Electricité - Equipement 12 v. Batterie 40 A/h. 2 phares routes + 2 phares code européen.

Poids à vide - sans essence, avec roue de secours : 820 kg.

Performances - Vitesses maximum après rodage : 1re=30 km - 2e=60 km - 3e=93 km - 4e=135 km.

Pneus - 145 x 380.

Consommation à 75 km/h de moyenne : 6 litres aux 100 km.

Confort - Sièges AV réglables en avancement et inclinaison du dossier. Large banquette AR de 1,35 m, 2 accoudoirs, 2 cendriers, chauffage, dégivrage.

Couleurs - Couleurs de carrosserie, couleurs de garniture en skaï : Bleu Chamonix garnissage noir, vert agave garnissage naturel, blanc Paros garnissage naturel, blanc carrare garnissage rouge, gris rosé garnissage rouge, noir (sur demande spéciale, le garnissage étant laissé au choix du client dans la gamme des teintes existantes), bleu Hierro garnissage noir (option), gris Sylver garnissage naturel (option), prune garnissage naturel (option).

Options - Auto-radio, ceintures de sécurité, peinture métallisée, pneus 145 x 380 X.

Moteur - M 8 N - 84,85 x 75. Cylindrée 848 cm³. Compression 7,8 à 8. Puissance fiscale : 5 CV. Puissance réelle : 50 CV SAE à 5.250 t/mn. Refroidissement à air par turbine sous capotage.

Embrayage - Monodisque à sec, commandé au pied.

Boîte de vitesses - 4 vitesses AV. (toutes synchronisées) + marche AR. Levier de commande au plancher.

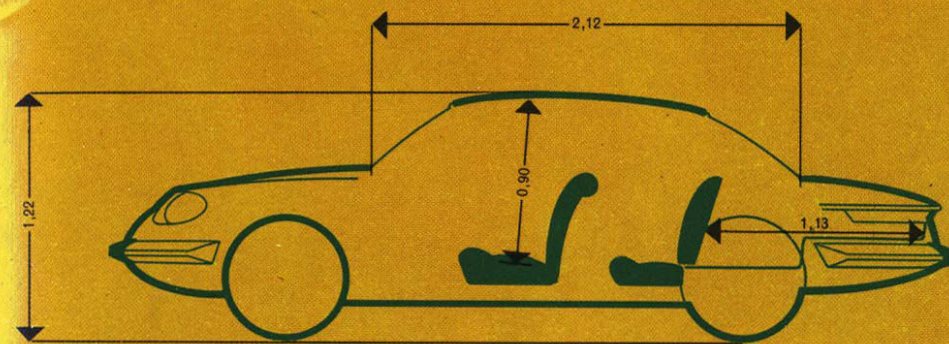
Transmission - Traction avant par demi-arbres transversaux avec joints de cardans homocinétiques.

Châssis - Infrastructure indéformable en tôle d'acier, ligne pavois 4 flèches d'acier.

Direction - A crémaillère.

Suspension : Avant par double ressort transversal. Arrière par barres de torsion. 4 amortisseurs télescopiques.

24 CT COUPÉ



24 B ET BT BERLINES

