

LA QUARANTAINE RUGISSANTE

PANHARD
PL17 TIGRE

La vieille maison Panhard et Levassor lance, un jour de juin 1959, une équation d'un genre nouveau : 6 places + 6 litres aux 100 + 5 CV = PL17. Séduisante formule qui fait rêver, il y a plus de 40 ans, bien des automobilistes. Une vaste berline à la fois économique et sportive ? Oui, avec la PL17 Tigre, c'est possible...

Texte Jean-Paul Decker, photos Daniel Denis





Pétaradant de bonheur, le bicylindre Tigre emmène la Pan-Pan à près de 150 km/h dans un confort certain. Mieux, la tenue de route est souveraine...

Coup de sifflet strident dans la nuit. Je stoppe ma PL17 et baisse la glace devant un képi renfrogné :

— «Z'avez écouté votre voiture ? Z'êtes en échappement libre !»

— M'sieur l'agent, tout au plus un trou dans le pot !

— «Pas le savoir ! C'est du tapage nocturne !»

Voilà comment ma première voiture m'a "offert" mon premier PV. Manque de... pot, ce dernier demeurait inaccessible en neuf pour mes modestes moyens. J'ai ainsi longtemps continué à utiliser ma Pan-Pan, au surnom bien justifié, en coupant le contact à la vue de tout représentant de la maréchaussée !

Une marque Dyna... mitée !

Comme beaucoup, c'est l'imbattable rapport — du moins sur le papier — économie/performance qui avait motivé mon achat. Et aussi le prix des Panhard d'occasion, tombé très bas après l'arrêt des fabrications de la marque, littéralement euthanasiée par Citroën.

La conception et la mise en fabrication de la révolutionnaire Dyna Z "tout alu", sortie à la fin de 1953, met rapidement la vieille firme d'Ivry sur les jantes, Citroën lui tend une main hypocritement secourable, profitant surtout des usines Panhard pour y loger les chaînes de ses 2 CV utilitaires. Faute de pouvoir concevoir un nouveau modèle, les dirigeants vont se résoudre à présenter, en juin 1959, la PL17 qui n'est rien d'autre qu'un lifting plus ou moins habile de la Dyna Z. Clin d'œil à la DS 19, la nouvelle appellation contient bien la mystérieuse équation déjà citée, les 5 chevaux fiscaux étant alors une catégorie chaudement disputée. Sur le plan du



L'instrumentation est presque totalement regroupée dans un bloc circulaire très stylisé faisant corps avec la colonne de direction. Vous avez dit "futuriste" ?

rappel de soupapes par barres de torsion, tout est à l'avenant sur cette mécanique pointue qui s'illustre en compétition, principalement avec D-B aux 24 Heures du Mans. Seul regret, il y a belle lurette que Panhard a abandonné les caisses en alu et les PL17 tout acier ont pris de l'embonpoint.

Style Bio... nier

Il faut reconnaître que notre PL17, même dans sa fluide teinte vert Atlantique, semble quelque peu empâtée. Pas besoin de bouée, elle doit pouvoir flotter lorsque le passage du Gois est submergé ! Le styliste Louis Bionier, déjà auteur, avant-guerre, des lignes tarabiscotées de la Panhard Dynamic, puis de l'ineffable Dyna Louis XV, a manifestement rechuté, chargeant les lignes limpides de la Dyna

SUPER !

- ▲ Voiture d'ingénieur
- ▲ Tenue de route
- ▲ Confort
- ▲ Performances (Tigre)
- ▲ Consommation

QUOIQUE...

- ▼ Sophistication mécanique
- ▼ Entretien scrupuleux
- ▼ Désagréable en ville
- ▼ Pièces de carrosserie rares

rendement, le petit bicylindre 848 cm³ refroidi par air détient le Ruban Bleu : le M5, avec 42 ch à 5 000 tr/mn, autorise près de 130 km/h avec une consommation de 6 litres aux 100 km seulement. Quant au moteur Tigre, lancé fin 1958 à grand renfort de publicité, il annonce 50 ch à 5 800 tr/mn et 145 km/h ! Alliage léger, arbre à cames central, rattrapage de jeu hydraulique et

d'une foulditude de rajouts plus ou moins brillants, censés moderniser la silhouette. Peut-être du Louis XVIII ? Il faut dire qu'en 1960, la mode est aux arêtes vives et aux ailerons, et la caisse rondouillarde de la Pan-Pan semble de toute façon dépassée. Juste retour des choses, les années 80 ramèneront les rondeurs et les Cx étudiés en soufflerie,



ACHETER UNE PANHARD PL17

En choisissant une Panhard, on entre dans un autre monde. Non que la voiture soit très fragile et coûteuse, mais son mode d'emploi s'adresse à des conducteurs avertis et son entretien à des connaisseurs sinon des spécialistes. Heureusement, les clubs sont légion et il est quasi indispensable de s'en rapprocher pour bénéficier de conseils et de pièces refabriquées. Malgré cela, les intérieurs sont difficiles à retrouver, surtout les bicolores si typiques, et les casquettes de tableau de bord vieillissent mal. Même chose pour les feux et pare-chocs lisses des premiers modèles, si fragiles que souvent remplacés à l'époque par les modèles à rainures plus récents. Entretien scrupuleux et spécifique pour la mécanique donc : nettoyage des fameuses larmiers, remplacement du pignon de distribu-

tion céloron par un en dural, réglage "fin" de l'avance, vidange conseillée tous les 2 000 km et vérification fréquente du niveau d'huile. Heureusement, l'accessibilité mécanique est parfaite. La corrosion frappe les bas de caisse et d'ailes arrière, le plancher, le bas du coffre et le haut des ailes avant, là où se positionne le clignotant sur les premiers modèles. Quelquefois aussi, et plus grave, la rouille s'installe au niveau des montants de pare-brise et de custode : là, les longerons risquent d'être atteints ainsi que les puits d'amortisseurs arrière ! Or, difficile de trouver de la pièce de tôlerie, même auprès des clubs. Le droit d'entrée dans ce monde ? Entre 3 000 € et 4 000 € pour une belle berline, les versions Tigre et Relmax étant les plus recherchées.



réhabilitant en même temps les lignes des Panhard...

Des moulures en inox surmontent les phares, séparés par une fausse prise d'air, et donnent à notre PL17 un air sourcilieux. Mêmes ornements à l'arrière en surplomb des six petits feux qui soulignent l'ouverture de l'immense coffre. La Chevrolet, millésime 59, aurait-elle inspiré Bionnier ? Ce modèle 1961 possède des clignotants avant accrochés au galbe du capot, répliques en miniature des optiques de phares, jusqu'aux sourcils en inox !

Sécurité passive

Si la cellule centrale est identique à celle de la Dyna, avec ses vitrages arrondis, les portes avant ouvrent dorénavant dans le bon sens. Vite, je me glisse derrière le volant, d'autant plus prestement que la portière a tendance à se refermer seule sur la jambe des nonchalants. Et quand je dis que je glisse au volant, l'expression prend tout son sens car la banquette de skai semble verglacée. Heureuse-

ment, il reste le volant pour se cramponner. Impossible de le manquer, celui-là ! Il pointe à l'avant de la gigantesque console regroup-



Pratique : l'accès à la roue de secours ne nécessite pas de sortir les valises du vaste coffre en cas de crevaison.

pant, devant le conducteur, l'essentiel des commandes et des compteurs. Un concept d'avant-garde en 1953, dégagant entièrement le reste de la planche de bord, confortablement rembourrée. Aucune aspérité au-dessus des boîtes à gants, tout est arrondi. Merci pour la sécurité des passagers, mais le conducteur, lui, en cas de choc, doit certainement s'imprimer le volant et les compteurs en pleine poitrine ! A part le tachymètre et la jauge d'es-



Confort assuré pour six personnes à bord ! Autre aspect pratique, la communication possible du coffre avec les places arrière.

sence, le tableau de bord reçoit, sur la droite, un petit compte-tours. Preuve que le Tigre rugit sous le capot.

Coupe-circuit rétabli, contact, et le démarreur réveille le Tigre qui s'ébroue en secouant sa cage sur ses silentblocs. Boiteux, le fauve ? Laissons-lui le temps de s'échauffer un peu. Première, avec délicatesse s'il vous plaît ! La boîte souhaite qu'on la manie avec respect et précaution, en décomposant bien les mouvements sur le précis levier qui coulisse le long de la colonne de direction. Sinon, attendez-vous aux pires ennuis. Une fois ceci assimilé, il faut aussi apprivoiser la semelle d'accélérateur. Là encore, laissez bien le bicylindre trouver seul son régime et n'écrasez pas la pédale de droite. Sinon, atchoum !, le moteur éternue, rouspète et ne prend pas ses tours. Avec un embrayage à la limite du susceptible, il faut bien reconnaître que la ville n'est pas le domaine de prédilection de la Panhard. Il y a pourtant eu des taxis Dyna, mais sans doute à cause de l'important volume utile... Allez, départ en vacances ! Six personnes, enfin disons quatre adultes et deux enfants, les valises, les paniers à crevettes et les cannes à pêche, tout le monde trouve place à bord. Et vogue la galère ! Un week-end sportif avec deux amis ? Le dossier de la banquette arrière se rabat, communiquant avec le coffre et offrant une véritable soute. De quoi charger le

Suite page 50 ►

LES GRANDES DATES

1959 : présentation en juin de la Panhard PL17 qui prend la succession de la Dyna Z lancée fin 1953. Série L1, Luxe, Grand Standing et Tigre. Bicylindres de 42 à 50 ch, vitesse maxi de 130 à 145 km/h.

1960 : version cabriolet en mars. En juillet, portières ouvrant dans le bon sens, clignotants sur face avant et modification du boîtier de direction.

1961 : au salon de Paris, finition Relmax plus confortable sur Grand Standing et Tigre.

1962 : en août, nouveau capot plus plongeant, visière de custode, phares et feux modifiés, pare-chocs nervurés et freins ETA à ailettes apparentes. Moteur type M6 et boîte 4 vitesses synchro. Roue de secours sous le capot et nouveau tableau de bord allongé.



Extérieurement, la PL17 évoluera peu. Notez toutefois ici sur cette Grand Standing les clignotants avant.



Le rêve de nombreux Panhardistes : une rarissime PL17 cabriolet !

1963 : en juin, appellations 17b et 17bt (pour Tigre), phares et feux modifiés, nouveaux écussons, tableau de bord capitonné et sièges modifiés. Suppression du cabriolet. Lancement du break L9.

1964 : en septembre, modèle Confort S avec garnitures skai, montre et moquette.

1965 : fin de production de la "17" en mai.



Très fluide de ligne, la Dyna Z est l'ancêtre de la PL17.



Les premières PL17 ont les portières avant ouvrant dans le "mauvais" sens.



La gamme PL17 comportera aussi diverses versions utilitaires.

VIVEZ INTENSEMENT VOTRE PASSION DE L'AUTO DE COLLECTION

Bénéficiez de tarifs très attractifs en choisissant votre formule d'abonnement



LA VIE DE L'AUTO

64€ 1 an (47 numéros) au lieu de 122,20€ (prix de vente au n°)

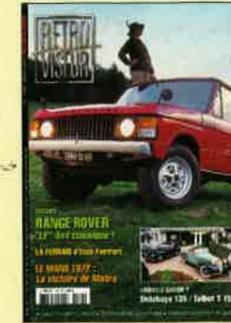
Tarifs	6 mois	1 an	2 ans
France	34 €	64 €	114 €
Etranger	-	96 €	178 €



AUTO RETRO

40€ 1 an (11 numéros + 1 hors série) au lieu de 50€ (prix de vente au n°)

Tarifs	1 an	2 ans
France	40 €	74 €
Etranger	58 €	110 €



RETROVISEUR

54€ 1 an (12 numéros) au lieu de 64,80€ (prix de vente au n°)

Tarifs	1 an	2 ans
France	54 €	90 €
Etranger	72 €	126 €



LA VIE DE L'AUTO + AUTO RETRO

100€ 1 an (47 nos + 11 nos + 1 hs) au lieu de 172,20€ (prix de vente au n°)

Tarifs	1 an	2 ans
France	100 €	170 €
Etranger	149 €	269 €



LA VIE DE L'AUTO + RETROVISEUR

107€ 1 an (47 nos + 12 nos) au lieu de 187€ (prix de vente au n°)

Tarifs	1 an	2 ans
France	100 €	170 €
Etranger	157 €	274 €



LA VIE DE L'AUTO + AUTO RETRO + RETROVISEUR

140€ 1 an (47 nos + 11 nos + 1 hs + 12 nos) au lieu de 237€ (prix de vente au n°)

Tarifs	1 an	2 ans
France	140 €	240 €
Etranger	208 €	376 €

TARIFS VALABLES POUR LA FRANCE MÉTROPOLITAINE JUSQU'AU 30/06/02. AUTRES DESTINATIONS, NOUS CONSULTER AU : 01 60 71 55 88.

JE DESIRE M'ABONNER (VOIR TARIFS CI-DESSUS) A :

- La Vie de l'Auto
- Auto Retro
- Retroviseur
- La Vie de l'Auto + Auto Retro
- La Vie de l'Auto + Retroviseur
- La Vie de l'Auto + Auto Retro + Retroviseur

Pour une durée de :

- 2 ans
- 1 an
- 6 mois (France uniquement)

TOTAL€

Nom.....Prénom.....

Adresse.....

Code postal.....Ville.....

Pays.....

Tél.....Fax.....

E-mail.....

Mode de règlement :

Chèque (Eurochèque en euros pour les étrangers) à l'ordre de LVA Auto.

Carte bancaire n°

.....

Date d'expiration :

Signature

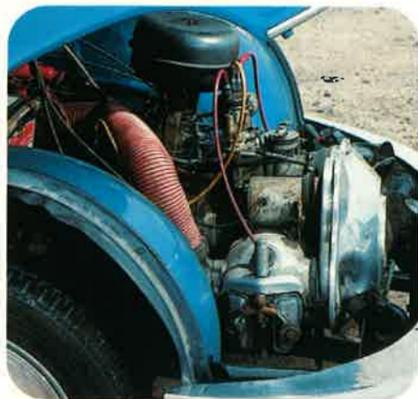
Conformément à la loi informatique et libertés du 06/01/78, vous pouvez accéder aux informations vous concernant, les rectifier et vous opposer à leur transmission éventuelle en nous écrivant.

LVA Groupe Média - Service Abonnements - BP 419 - 77309 Fontainebleau Cedex Tél. 01 60 71 55 88 - Fax 01 60 71 55 36 - E-mail : abolva@elvea.fr

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

PANHARD PL17 TIGRE, 1961

MOTEUR type M5T (Tigre) tout alu, 2 cylindres à plat opposés, 848 cm³ (84,85x75 mm), 50 ch DIN à 5 800 tr/mn, 7,2 mkg à 4 300 tr/mn, rapport volumétrique 8,3:1, soupapes en tête en V avec rappel par barres de torsion, culbuteurs à rattrapage de jeu hydraulique, arbre à cames central commandé par pignon céloron, 1 carbu. inversé à double corps Zénith 38 NDIX, refroidissement par air forcé - **TRANSMISSION** aux roues AV, embrayage monodisque sec, boîte 4 rapports à 1^{re} non synchro. - **DIRECTION** à crémaillère - **FREINS** non assistés, tambours AV/AR - **SUSPENSION** AV à roues indép. avec ressorts à lames transv. sup. et inf., amort. oléopneumatiques télesc. De Carbon ; AR à essieu centré semi-rigide monté sur barre de torsion, amort. oléopneumatiques télesc. De Carbon - **STRUCTURE/CARROSSERIE** coque autoporteuse acier, berline 4 portes, 6 places - **DIMENSIONS** long. 4,57 m, larg. 1,67 m, haut. 1,42 m, empat. 2,57 m, voies AV/AR 1,30 m - **PNEUS** 145-380 - **POIDS** 820 kg - **VITESSE MAXI** 145 km/h - **COTE (+)** 4 100 €.



Zodiac pour les balades en mer et même son moteur hors-bord. Qui a dit "voiture à vivre" ?

Un tigre dans le moteur !

Bien vite, le compteur se bloque sur 160 et le compte-tours à 6 500. Ligne droite des Hunaudières ? Non, simple Nationale de Bretagne, tandis que le Tigre, qui ne craint pas les hauts régimes, se charge de grignoter ce qu'il me reste de points. A cette allure, qui peut vous mener aujourd'hui droit en prison sans pour autant "passer par la case départ et toucher 20 000 Francs", la sensation de sécurité est étonnante pour une berline quadragénaire. Sur des rails ! Il n'y a guère que la DS pour faire autant d'impression.

Les grandes courbes sont avalées d'une simple mais forte impulsion sur le volant, alors que la suspension, alliée à la qualité des sièges, procure un excellent confort. Avec l'option Relmax, garnie de Dunlopillo, c'est carrément Byzance, surtout qu'un effort d'insonorisation, sur les derniers modèles, fait oublier, de l'intérieur, le pétaradant bicylindre...

Freinage en bout de ligne droite et virage à droite ! Les tambours battent le rappel des freins et vibrent d'importance. Là encore, les freins ETA (rassurez-vous, ils ne sont pas de fabrication basque...) apportent un certain mieux à partir de 1963, mais la PL17 ne recevra jamais les disques montés fin 1964 sur les 24 ct et bt. Epingle à droite, rétrogradage appliqué avec double débrayage apprécié (la boîte dit merci)

et, en seconde, je tourne en réaccélération dès le milieu du virage. La Panhard se couche alors et vire sur trois roues, le pneu arrière droit à 15 centimètres du sol. Un exercice dont je me régalais à l'époque...

Déjà vieille dans les années soixante, mais sans être pour autant techniquement dépassée, la PL17 s'adressait aux connaisseurs. Elle aurait mérité une carrosserie au goût du jour et un 4 cylindres à plat. Le moteur de la Citroën GS, par exemple. Qu'est-ce que j'ai dit ? Ah oui, il paraît que les mauvaises langues chuchotent que la GS aurait dû s'appeler Panhard...

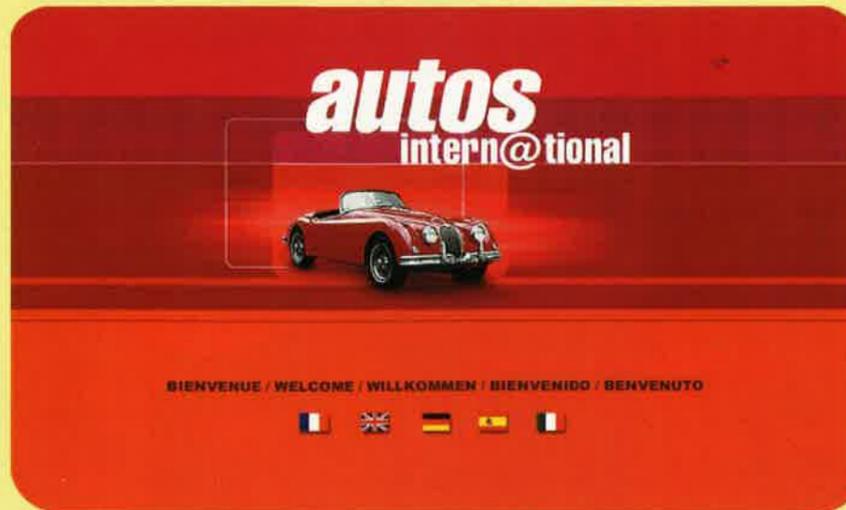
Remerciements à Thierry Goubin pour la mise à disposition de sa Panhard et au club ARNO (Auto Rétro Nantes Océan, tél. 02 40 35 74 88) pour sa collaboration.



Surchargée d'accessoires par rapport à une Dyna Z, la PL17 offre du coup un dessin "venu d'ailleurs". Il n'empêche, côté innovations stylistiques et esthétiques, la marque Panhard n'avait pas à rougir de ses concurrentes...

Rendez-vous sur le site de l'automobile de collection

www.autosinternational.fr



PETITES ANNONCES - COTE - CALENDRIER - CLUBS - PROFESSIONNELS - MUSÉES

PANHARD
PL17 TIGRE

le Club
LOISIRS VEHICULES ANCIENS



le Club

Pour vivre votre passion de collectionneur

Rejoignez le Club pour l'année 2002 !

BON D'ADHÉSION À COMPLÉTER ET À RETOURNER AU CLUB LVA
BP 424 - 77309 FONTAINEBLEAU CEDEX - TÉL. 01 60 71 55 12 - FAX 01 60 71 55 36

Je désire rejoindre le Club LVA en 2002 et vous prie de m'adresser, dès disponibilité, ma carte personnelle accompagnée des offres "Privilèges Club".

Je n'ai pas encore renouvelé mon adhésion pour l'année 2002, j'en profite pour le faire.

Je vous rappelle mon n° d'adhérent :

Ci-joint ma cotisation de 15 € seulement pour toute l'année civile 2002 (01/01/02 au 31/12/02).

par : Chèque ou mandat à l'ordre du **Club LVA**

Carte Bleue ou Visa N°

Expire le Signature

Nom Prénom

Adresse

Code postal Ville

Tél. Fax e-mail

COTISATION 2002 *
15 € seulement
* du 1^{er} janvier au 31 décembre 2002

Conformément à la loi informatique et libertés du 06/01/78, vous pouvez accéder aux informations vous concernant, les rectifier et vous opposer à leur transmission éventuelle en nous écrivant.