



Panhard in de

Mille Miglia – na Le Mans misschien wel het meest veelzeggende begrip in de autosport. En dat is niet raar, aangezien beide evenementen een grote verscheidenheid aan sport- en toerwagens hadden en ze allebei op de openbare weg werden gehouden.

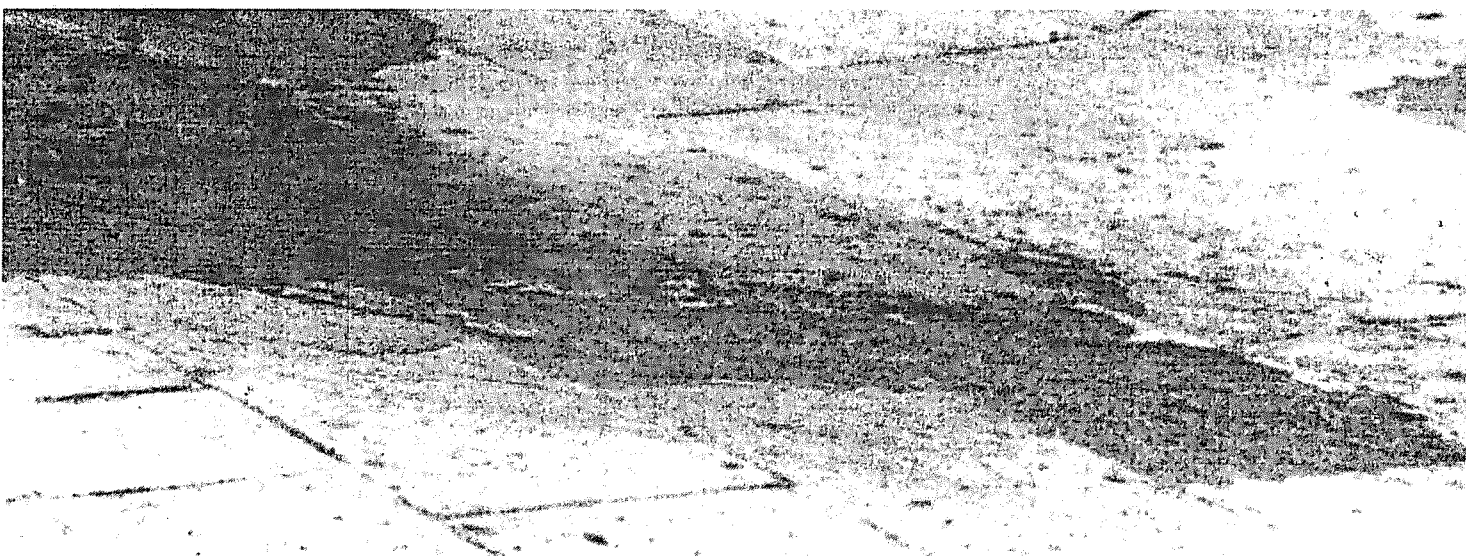
Ze zijn bovendien allebei in de jaren '20 begonnen.

De 24 Uur van Le Mans werd het eerst in 1923 gereden, en is daarmee net vier jaar ouder. Het grootste verschil was dat de 24 Uur werd verreden op een gesloten circuit tussen Le Mans en de dorpen Mulsanne en Arnage, oorspronkelijk 17,26 km lang maar allengs verkort tot 13,46 km, terwijl de Mille Miglia precies was wat het heette te zijn: 1600 km in een enkele lus via Rome, met begin en eindpunt in Brescia. Het gebruik van die naam, die vertaald 1000 mijl betekent, werd ingegeven door de historische connectie met de Romeinen, die hun wegen en marsen in mijlen maten; de kilometer was een uitvinding van Napoleon.

Tekst: Derek Fritz. Vertaling: Mike Schellekens.



Mille-Miglia



De Mille Miglia was de eerste duurzaamheidsrace die na de Tweede Wereldoorlog weer werd verreden, aangezien Italië sneller van de verwoestingen was bijgekomen dan Frankrijk. Vanwege de precarie staat van onderhoud van enige wegen in het midden van het land werd de route verlengd tot 1823 km. Dit was 'toevallig' ongeveer 1000 zee-mijlen, zodat de naam nog steeds juist was.

De race van 1947 was een echte thuiswedstrijd, want Italië had nog geen internationale betrekkingen opgebouwd met de rest van de wereld. De volgende jaren was het niet veel anders, afgezien van een paar Britse deelnemers, en hoewel de race van

1950 al wat meer buitenlandse deelnemers had, kwam Panhard pas later ten tonele.

In de volgende schema's staan per jaar alle deelnemers met een auto met Panhard-techniek. Tot 1954 moest elke auto minstens twee man aan boord hebben. De auto's startten om de minuut, waarbij de waarschijnlijk langzaamste klasse als eerste ging, tot aan de mogelijke overwinnaars. Starttijden werden teruggeteld van de snelste in een poging om alle auto's die de rit uitreden bij daglicht in Brescia te laten arriveren. De racenummers gaven de starttijd voor elke auto weer, in uren en minuten. Zo had de allereerste Panhard die ooit aan de race

meedeed het nummer 2123, waaruit bleek dat hij om 21.23 uur gestart was, ofwel om zeven voor half-tien... op de avond vóór de finish. Dit systeem werd bij de naoorlogse races voor de sportprototypes aangehouden, maar bij de Nationale klasse (die altijd al gewone nummers vanaf 1 had gehad, onafhankelijk van de starttijd) en de verscheidene Productie-Touring en Grand-Touring klassen, alsook de kortstondige klasse voor Goedkope Productie-Sportwagens, geleidelijk werd het vervangen.

OPMERKING: Wanneer een auto in Rome of op de terugweg uitviel, is de aankomsttijd in Rome aangegeven.



1951. BIJ DYNA 120 SPRINT NR. 2132 (KLASSEWINNAAR) WORDT DE OLIE BIJGEVULD

De races

1951. Datum: 28 en 29 april; ingeschreven: 427; aan de start: 322; aan de finish: 173

Tijdens deze race was het heel erg stormachtig, vooral bij het vertrek van de snelste wagens in Brescia, hoewel het weer droog was tegen de tijd dat de wagens terugkwamen. De klasse van sportwagens boven 2000 cc werd gedecimeerd als gevolg van ongelukken en elektrische problemen door al dat water. Desalniettemin won Luigi Villosesi, samen met signor Casani, in zijn Ferrari 340 Vignale 'Inter-America' (race-nummer 405), ondanks schade aan de neus doordat ze van het parcours afraakten, in 12 u. 50 min. 18 s. met een gemiddelde snelheid van 121,8 km/u.

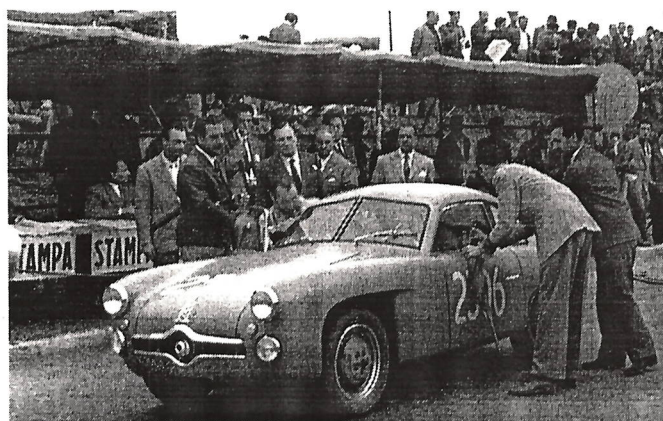


BOVEN: 1951. DYNA 120 SPRINT NR. 2209

ONDER: 1952. DB NR. 2306, DIE ZIJN KLASSE ZOU WINNEN, BIJ EEN CONTROLEPUNT

startnr.	auto	chauffeur + navigator	klasse	tijd	overall	klasse
007	Panhard Dyna X86 Special	G.M.Ferrari Elie Bayol	Sp. 750cc	16:57:42	92	7
034	DB HBR4	René Bonnet Onbekend	Sp. 750cc	niet gestart		
2123	Panhard Dyna 120 Sprint	M. Pelicelli Egisto Baistrocchi	Pr. 750cc	19:40:56	161	36
2124	Panhard Dyna 120 Sprint	? Martin J.Vincis	Pr. 750cc	19:15:51	156	33
2126	Panhard Dyna 120 Sprint	Helmuth Guzenhauser Harry Merkel	Pr. 750cc	17:47:13	113	4
2132	Panhard Dyna 120 Sprint	Luc Descollanges Marc Gignoux	Pr. 750cc	17:27:17	104	1
2139	Panhard Dyna 120 Sprint	D.Cristomanno G.Halbleib	Pr. 750cc	18:33:28	138	20
2147	Panhard Dyna 120 Sprint	J.Rachel ?.Consalvi	Pr. 750cc	18:33:28	124	10
2155	Panhard Dyna 120 Sprint	Emmanuel Baboin G. Gay	Pr. 750cc	19:19:58	158	34
2209	Panhard Dyna 120 Sprint	A. Bianchi S. Avetta	Pr. 750cc	17:35:07	109	2
2226	Panhard Dyna 120 Sprint	L. François Roland Touzot	Pr. 750cc	uitgevallen		

De nieuwe klasse voor Productie-auto's, voor auto's waarvan er meer dan 250 gebouwd zijn en met de normale fabriekscarrosserie, leverde maar liefst 150 inschrijvingen op. Panhards domineerden bij de 80 concurrenten van de klasse tot 750 cc, dankzij het hogere vermogen en de betere wegligging vergeleken bij vooral de Fiat 500.



1952. Datum: 3 en 4 mei; ingeschreven: 603; aan de start: 502; aan de finish: 272

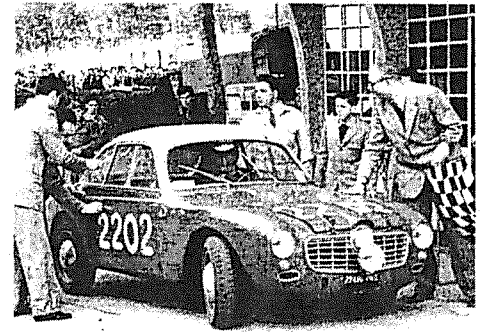
Dit jaar begon de race behalve voor de snelste wagens met droog weer, maar tijdens de finish waren er enorme stortbuien. Zowel bandenproblemen als de meteorologische omstandigheden hinderden vele van de potentiële winnaars, inclusief het fabrieksteam van de Mercedes-Benz 300SL coupés en de uiteindelijke winnaars, Giovanni Bracco en Alfonso Rolfo. Zij reden de rit met hun Ferrari 250 Vignale berlinetta in 12 u. 9 m. en 45 s. met een gemiddelde snelheid van 128,2 km/u. Panhard-techniek won twee van de drie internationale 750cc-categorieën, Sport en Gran Turismo. De groep voor Gebruiksauto's was omgedoopt tot Productie Sport, ook al bleven de regels gelijk aan die van het vorige jaar. Voor Panhard was het geen goed seizoen in 1951. Slechts één van de zes starters haalde de geblokte vlag, en dat was een uur en drie kwartier ná de winnende Renault 4CV 1063 van Jean Rédélé en Louis Pons.



1952. EEN MOOI GEZICHT VOOR DE WINNAAR VAN DE SPORTKLASSE 750CC

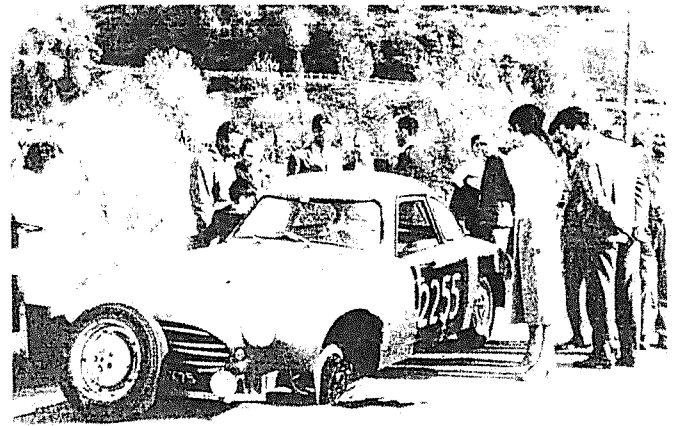
startnr.	auto	chauffeur + navigator	klasse	tijd	overall	klasse
2203	Panhard Dyna 120 Sprint	Giuseppe Maranzana ? Maggiora	Pr.sp. 750cc	uitgevallen		
2212	Panhard Dyna 120 Sprint	M.Penon M.Miguet	Pr.sp. 750cc	17:29:28	153	11
2243	Panhard Dyna 120 Sprint	M.Martin M.Parucci	Pr.sp. 750cc	uitgevallen		
2246	Panhard Dyna 120 Sprint	Nestor Blasi Carlo Blasi	Pr.sp. 750cc	uitgevallen		
2248	Panhard Dyna 120 Sprint	Gastone Crepaldi A.Bianchi	Pr.sp. 750cc	uitgevallen		
2250	Panhard Dyna 120 Sprint	Franco Girardi Carlo Castelbarco	Pr.sp. 750cc	uitgevallen		
2252	Panhard Dyna X86	N.Beninati G.Tocchio	GT 750cc	19:20:21	243	8

2254	DB HBR4	L.François Pierre Gay	GT 750cc	uitgevallen		
2300	Panhard Dyna X86	Mario Giacomelli V.Nember	GT 750cc	15:59:15	85	3
2301	Panhard Dyna X86	Adriano Zerbini Giuseppe Zerbini	GT 750cc	uitgevallen		
2302	Allemano Berlinetta	Aldo Bertossi G.Masseroni	GT 750cc	uitgevallen		
2306	DB HBR4	Marc Gignoux Roland Touzot	GT 750cc	15:20:24	57	1
2340	Dyna Veritas	Harry Merkel Fritz Kaspar	Sp. 750cc	uitgevallen		
2343	Allemano Berlinetta	Giacinto Marchese E.Palvarini	Sports 750cc	15:35:17	67	1



1953 Datum: 25 en 26 april; ingeschreven: 578; aan de start: 491; aan de finish: 283

Uitzonderlijk mooi weer voor het seizoen speelde waarschijnlijk net zo'n belangrijke rol als de recente ontwikkelingen in banden en remmen bij het totstandkomen van recordsnelheden bij de race van 1953. Het zal wellicht ook hebben bijgedragen bij het hogere percentage dat de hele rit uitreed vanwege de gunstige wegomstandigheden. Daarentegen stond tegenover het lagere aantal dat van de weg afraakte een groter aantal uitvallers door technische mankementen als gevolg van de hogere gemiddelde snelheden. De winnaars, Giannino Marzotto en Nereo Crosara, reden met hun Ferrari 340MM van 4,1 liter de route in minder dan 10^{1/2} uur uit. En daarmee behaalden ze een nieuw record van 142,5 km/u gemiddeld. Het oude record had sinds 1938 standgehouden. Deze race is beroemd om de heldhaftige rit van Juan Manuel Fangio, samen met Giulio Sala, waarvan de stuurinrichting van hun als tweede geëindigde Alfa Romeo 3000CM met 3,6 liter voor het laatste kwart van de toer nog slechts aan een wiel verbonden was.



Het was voor Panhard-machines dit jaar moeilijker om een trofee te behalen. Maar toch haalden ze de tweede tot en met de vijfde plaats in de Touring 750cc-klasse, na een door Italianen bereden Renault 4CV. En weer behaalde een DB een klasseoverwinning, deze keer in de vorm van de door Antem gecarrosseerde special van Touzot en Persillon die de Sports 750cc-klasse wonnen vóór de Dyna X86 met Allemano-carrosserie, die het vorig jaar gewonnen had. Het was een ware uitputtingsslag aangezien er maar vijf van de zeventien starters met een tweecilinder boxermotor de weg terug naar Brescia haalden tegenover elf op de veertien in de Touring 750cc-klasse.

HIERBOVEN: 1953. DYNA X86 RAFALE NR. 2255 UITGEVALLEN DOOR GEBROKEN AS

HELEMAAL BOVEN: DYNA X86 NR. 2202 MET ALLEMANO-CARROSSERIE

startnr.	auto	chauffeur + navigator	klasse	tijd	overall	klasse
6	Panhard Dyna 120 Sprint	A.Provasi G.Garcea	Tr. 750cc	16:01:17	184	4
14	Panhard Dyna 120 Sprint	Gastone Crepaldi Davide Longoni	Tr.sp. 750cc	11:27:51	uitgevallen	
16	Panhard Dyna 120 Sprint	F.Marsili Waldemar Merloni	Tr. 750cc	17:51:28	240	29
20	Panhard Dyna 120 Sprint	Piercarlo Bargesio Aimone Beretta	Tr. 750cc	uitgevallen		
23	Panhard Dyna 120 Sprint	Giancarlo Rigamonti E.Palvarini	Tr. 750cc	16:26:14	206	8
25	Panhard Dyna 120 Sprint	? Nessi ? Fanoppa	Tr. 750cc	uitgevallen		
40	Panhard Dyna 130 Sprint	Santo Crocca I.Bertassi	Tr. 1300cc	16:09:39	193	70
42	Panhard Dyna 120 Sprint	Pempeo Bianchedi Giovanni Tabanelli	Tr. 750cc	15:50:55	173	2
46	Panhard Dyna 120 Sprint	Gianni Bricchetti Nereo Cantuseno	Tr. 750cc	16:47:12	217	12
47	Panhard Dyna 120 Sprint	Giuseppe Maranzana Giancarlo Carlotti	Tr. 750cc	16:26:14	201	6
58	Panhard Dyna 120 Sprint	René Cotton Alain Sirakan	Tr. 750cc	16:05:03	189	5
69	Panhard Dyna 120 Sprint	Ottavio Prandoni R.Gandini	Tr. 750cc	16:32:44	208	9
74	Panhard Dyna 120 Sprint	Alberto Del Bono J.Tirelli	Tr. 750cc	16:52:37	221	13
88	Panhard Dyna 120 Sprint	Marino Porfiri E.Caratti	Tr. 750cc	15:59:08	182	3
2202	Panhard Dyna X86 Allemano	Carlo Guidetti Giancarlo Ubezio	Sp. 750cc	15:49:41	171	13
2208	Crepaldi-Panhard X86 Allemano	Giuseppi Mainardi Rino Bellingeri	Sp.750cc	uitgevallen		
2214	Crepaldi-Panhard X86 Colli	? Girardi ? Marcani	Sp. 750cc	uitgevallen		
2215	Panhard Dyna X86 Allemano	Fausto Castelarin R.Capaccioli	Sp. 750cc	14:42:46	108	2
2221	DB HBR4 Antem	Roland Touzot André Persillon	Sp. 750cc	14:15:36	84	1



HIERBOVEN: 1953. ENKELE BEELDEN VAN DYNA X NR. 6. UIT DE SHELL-FILM.

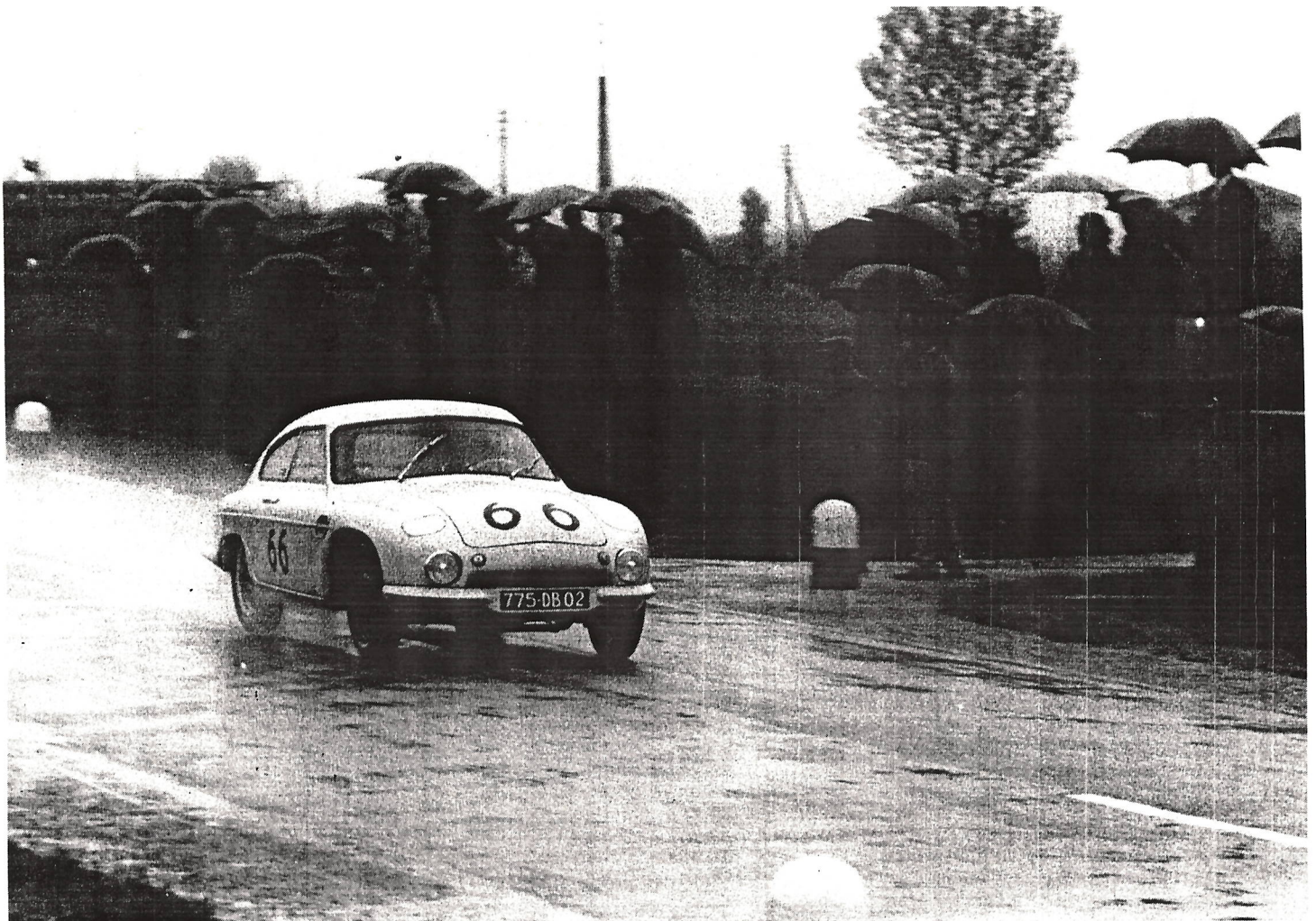


startnr.	auto	chauffeur + navigator	klasse	tijd	overall	klasse
2223	Panhard Dyna X86	Robert Scholmann Jean-Paul Colas	Sp. 750cc	uitgevallen		
2226	Panhard Dyna X86	N.Beninati G.Ticchio	Sp. 750cc	uitgevallen		
2232	Panhard Dyna X87 Scaglione	M.Parucci Maurice Martin	Sp. 750cc	19:28:05	271	26
2234	Panhard Dyna X86	J.Pierron O.Zaganelli	Sp. 750cc	14:57:58	133	7
2236	Panhard Dyna X86	Adriano Zerbini Giuseppe Zerbini	Sp. 750cc	uitgevallen		
2242	Crepaldi-Panhard X86 Colli	Carlo Castelbarco Angelo Savoretti	Sp. 750cc	uitgevallen		
2245	DB HBR4 Antem	Marc Gignoux Marc Azema	Sp. 750cc	uitgevallen		
2246	DB HBR4	Louis Cornet ? Calmeis	Sp. 750cc	uitgevallen		
2255	Panhard Dyna X86 Rafale	? Cayla ? Gesseleff	Sp. 750cc	uitgevallen		
2304	Panhard Dyna X86	M.Gagneaux F.Lachenal	Sp. 750cc	uitgevallen		
2305	Panhard Dyna X86 Barboni	Raymond Stempert J.Schwartz	Sp. 750cc	uitgevallen		
2308	DB HBR4	? Dannenmüller Mario Salvi	Sp. 750cc	uitgevallen		

Opmerking van de onderzoeker: alle gepubliceerde documenten noemen nummer 6 als een Fiat 500. Maar de Shell-film van de race bevat een lang shot waar een Panhard Dyna X met nummer 6 aan de toeschouwers voorbij rijdt die langs de weg net buiten een dorpje staan. Bovendien wijst Wimpffen erop dat niet nummer 6, maar nummer 50 de winnaar is van de 500cc-subklasse in de Touring 750cc, ook al finishte die pas als 10e met slechts twee Panhards daarna. Hieruit maak ik op dat de deelnemers met nummer 6 op het laatst een andere auto hebben gekozen vanwege het grotere potentieel van de Panhard, en hun uiteindelijke vierde plaats maakt dit tot een terechte keuze. Verder maak ik hieruit op dat ze het nummer hebben mogen houden omdat de verandering plaatsvond binnen dezelfde klasse, terwijl een soortgelijke situatie in 1956 ertoe leidde dat de vervangende auto een nieuw nummer kreeg om de veranderde klasse aan te geven.

DB HBR5, MILLE MIGLIA 1956

Wordt vervolgd in de volgende Koerier





BOVEN: MILLE MIGLIA 1955

ÖNDER: PANHARD MONOPOLE 1956, MILLE MIGLIA 2001 (FOTO OSKAR C. NEUBAUER)



verse tussen de beide uitlaatpijpen vast zit. Dit staartstuk is aan de bak bevestigd met twee M8 bouten en moeren. De boringen in het bak carter zijn niet erg nauwkeurig, en hebben meestal een diameter van ruim 9mm, waardoor deze bevestiging vaak na verloop van tijd los gaat zitten. Dit heeft springende bewegingen van de aandrijfunit tot gevolg bij het bedienen van de koppeling. Ingebouwd zijn deze bouten nagenoeg niet bereikbaar. Een preventieve oplossing is deze boringen tot 10mm te vergroten, en het geheel met 10mm bouten, plaat-ringen en zg. nylockmoeren te bevestigen.

• Als gevolg van een te krappe olie-doorstroming tussen het schakel- en differentieelgedeelte van de bak is het bakhuis in mei 1965 inwendig gemodificeerd. In geval van een volledige demontage is deze modificatie zeker aan te raden, en voorkomt u het risico van een vastlopende versnellingsbak tijdens een met hoge snelheid gereden traject.

Op bijgaande vooraanzicht van het lege bakhuis zijn duidelijk de beide te boren gaten en hun respectievelijke diameter te zien. Na het boorwerk (de boor van 12mm overleeft deze in zt meestal niet) de gaten iets glad nabewerken, en het bakhuis grondig reinigen.

• Respecteer de belangrijke aantrekkoppels bij het vastzetten van de diverse bevestigingen. De grote 26mm moer waarmee het kroonwiel op de reductie-as is bevestigd vraagt hierbij speciale aandacht. Deze moer dient met 20 Mkg vastgezet te worden. Mijn ervaring is, dat de as boven de ±24 Mkg al snel iets gaat vervormen, waardoor de pignon/kroonwiel-speling niet meer instelbaar is. Vermoedelijk ontstaat dit probleem omdat het aantrekkoppel boven het maximale bereik van veel midden-formaat momentsleutels uitkomt, waarna een ongecontroleerde extra ruk wordt gegeven. Hiermee blijkt men erg snel over de limiet te gaan, waarmee de reductie-as licht wordt vervormd. Nadat een micrometer-test van de as aanvankelijk geen onnauwkeurigheid aantoonde, kon ik uiteindelijk na veel zoeken met een gevoelige micrometer vaststellen dat de as wel degelijk licht vervormd was. Het zelfde euvel ontdekte ik daarna in meerdere gevallen bij assen uit diverse gedemonteerde bakken.

• De originele bevestiging van het bovendeksel kan men beter vervangen door nylockmoertjes met schijfringen, waarmee de borgstrippen tot museumstukken worden gedegradeerd. Let op een voldoende olieafdichting om de dekselbevestiging: stukjes rubber slang om de tapeindjes, en rubber schijfringen onder de 4 metalen ringen en nylockmoeren. Zet het deksel beslist niet te vast (0,2 M kg) daar anders de schakeling zwaar en hakerig zal worden.

• Ter voorkoming van overdruk in de versnellingsbak heb ik op het horizontale achterste deel van het bovendeksel een overddrukventiel

keer terugschakelen versleten, zoals ik in de jaren '70 al eens mocht ervaren. Het is dus niet nodig dit nog eens te bewijzen, temeer daar de prijs van synchroringen inmiddels is gestegen tot boven de 95 gulden per stuk!

• Vergeet niet tijdens de montage van de hoofd-as in de bak met een door deze as gestoken lasdraad of iets dergelijks het olietoevoerpijpje op de reductie-as (in het achterste gedeelte) door het gat in de pignonkop te leiden.

• Bij montage en demontage van het voorste versnellingsbakdeksel is het raadzaam het bakhuis

3407	Typ C	PL17 1959-1962	pignon-kroonwiel 11/24, reductie-overbrenging 11/31
3408	Typ C	PL17 standaard	
3409	Typ C		
3410	Typ C		
3412	Typ C	Jaeger koppeling	
3413	Typ C	Jaeger koppeling "Montagne"	pign-kroonw. 10/24 red. overbr. 11/31
3414	Typ C	Taxi	
3415	Typ C	besteluitvoering	pign-kroonw. 10/24 red. overbr. 11/31
3416	Typ C	Taxi	
3417	Typ C	PL17 type BXJ "Montagne" (uitvoering Zwitserland)	pign-kroonw. 10/24 red. overbr. 11/31
3420	Typ CS	17 1962-1965, CD	pign-kroonw. 11/24 red. overbr. 11/31
3421	Typ CS	gelijk aan 3420	
3422	Typ CS	bestel & break 1962-1965	pign.-kroonw.10/24 red. overbr. 11/31
3423	Typ CS	gelijk aan 3420	
3424	Typ CS	Jaeger koppeling	
3425	Typ CS		
3426	Typ CS	Jaeger koppeling "Montagne"	pign.-kroonw.10/24 red. overbr. 11/31
3427	Typ CS		
3428	Typ CS	Taxi druidagerm. kogellager	
3429	Typ CS	idem als 3428	
3430	Typ CS	24C, GT, B, BT	pign.-kroonw. 11/24 red. overbr. 11/31
3431	Typ CS	idem als 3430	
3438	Typ CS	24CI M10S 4e versn 16x26	pign.-kroonw.11/24 red. overbr. 11/31
3439	Typ CS	24BA	idem als 3430 en 3431.

gemonteerd. Gezien mijn jarenlange R16 ervaring was dit uiteraard van deze Renaultbak afkomstig, maar u zult een dergelijk overdruk- klepje op welhaast iedere versnellingsbak aantreffen. Dit klusje is simpel: u boort een gat op de voor deze tap voorgeschreven kleinere diameter, tapt het vereiste schroefdraad, maakt de zaak goed schoon, en monteert het klepje desnoods met iets Loctite. Hiermee kan de omslachtige en bovendien slecht werkende fabrieksoplossing met de slang tussen bak en motor vervallen.

• Bij de montage van de synchro ringen van de 1e en 2e versnelling op de hoofd-as dienen de olieboringen zich in lijn bevinden. Na een verkeerde montage is de synchronisatie op één

rondom de bevestiging iets op te warmen om de zijdelingse klemspanning van het deksel in de rand van het bakhuis op te heffen.

• De montage van het voordeksel wordt naast bovenstaande extra vergemakkelijkt door met een stevig electriciteitsdraad de beide tandwielen zover op te lichten, tot zij zich precies voor hun lagering in het deksel bevinden.

• Controleer nauwkeurig de zitting van het grote prise-aslager in het voorste versnellingsbakdeksel (6206). Het komt voor dat deze zitting zover uitgeslagen is, dat het lager er koud al bijna uitvalt. Eenmaal op bedrijfstemperatuur zal het lager met prise-as als gevolg van de forse uitzet-

HISTORIE

MOTEUR NORMAL

TYPE	MOTEUR	CHASSIS	DATE
Z12	25.809	1.017.209	(02/57)
Z12	58.278	1.047.688	(12/57)
Z12	91.187	1.075.979	(10/58)
Z16	91.119	1.200.501	(10/58)
Z16	110.033	1.214.991	(06/59)
L1	111.967	2.000.002	(07/59)
L1	139.229	2.031.611	(07/60)
L4	139.217	2.050.013	(07/60)
L4	147.113	2.057.636	(11/60)
L4	194.267	2.111.876	(08/62)
L6	196.002	2.150.001	(09/62)
L6	254.299	2.202.126	(05/65)
24C	233.335	2.400.235	(01/64)
24C	241.837	2.401.566	(06/64)
24B	250.132	2.600.330	(12/64)
24B	254.546	2.600.908	(07/65)
24B	256.163	2.609.037	(12/66)
24B	4.437.000.001	2.609.035	(12/66)
24B	4.437.000.156	2.609.048	(07/67)

MOTEUR TIGRE

TYPE	MOTEUR	CHASSIS	DATE
L1T	1.689	2.005.018	(09/59)
L1T	8.543	2.027.556	(06/60)
L4T	9.331	2.050.001	(07/60)
L4T	11.175	2.057.614	(11/60)
L4T	19.831	2.111.855	(07/62)
L7T	20.143	2.250.001	(09/62)
L7T	43.278	2.258.718	(04/65)
24CT	27.026	2.300.121	(01/64)
24CT	38.279	2.313.323	(10/64)
24BT	38.251	2.500.214	(11/64)
24BT	46.222	2.505.413	(07/65)
24BT	52.450	2.516.120	(12/66)
24BT	4.446.000.078	2.516.121	(12/66)
24BT	4.447.000.493	2.526.940	(09/67)
24CT	4.447.000.358	2.323.077	(07/67)

N° de séquence	Période	Type	Cylindrée	Puissance SAE	Destination
1708	59-60	M5	851	42 ch	PL17 normale/utilit.
1709	59-60	M5	851	42 ch	PL17 Grand Standing
1712	59-60	M5T	851	50 ch	PL17 Tigre
1714	59-60	M5	851	42 ch	PL17 Gd St. Jaeger
1715	59-60	M5	851	42 ch	PL17 normale/utilit. Jaeger
1716	59-60	M5	851	42 ch	PL17 Gd St. Taxi
1717	59-60	M5	851	42 ch	PL17 normale Taxi

Modèles avec pistons à 5 orques (jusqu'au 20.11.60)

N° de séquence	Période	Type	Cylindrée	Puissance SAE	Destination
1708R	1960	M5	848	42 ch	PL17 normale/utilit.
1709R	1960	M5	848	42 ch	PL17 Grand Standing
1714R	1960	M5	848	42 ch	PL17 Gd St. Jaeger
1715R	1960	M5	848	42 ch	PL17 normale Jaeger
1712R	1960	M5T	848	50 ch	PL17 Tigre/cabriolet
1716R	1960	M5	848	42 ch	PL17 Taxi

Modèles avec pistons à 4 orques (depuis le 21.11.60)

N° de séquence	Période	Type	Cylindrée	Puissance SAE	Destination
1720	11/60-07/62	M5	848	42 ch	PL17 Grand Standing
1721	idem	M5	848	42 ch	PL17 normale/utilit.
1722	idem	M5T	848	50 ch	PL17 Tigre/cabriolet
1723	idem	M5	848	42 ch	PL17 direct. à droite
1724	idem	M5T	848	50 ch	PL17 Tigre dir. dr.
1725	idem	M5	848	42 ch	PL17 Gd. St. Jaeger
1726	idem	M5	848	42 ch	PL17 normale Jaeger
1727	idem	M5	848	42 ch	PL17 Taxi
1728	idem	M5	848		PL17 exportation
1729	idem	M5	848		PL17 export Israël (cales sous cylindres)
1730	idem	M5	848		PL17 export Turquie (cales sous cylindres)

M6 / Tigre B depuis le 31.07.62

N° de séquence	Période	Type	Cylindrée	Puissance SAE	Destination
1732	62-65	M6	848	50 ch	PL17 Gd St./Confort 5
1733	62-65	M6	848	50 ch	PL17 luxe/gd Luxe/util.
1734	62-65	M6	848	60 ch	PL17 Tigre/cabriolet
1735	62-65	M6	848	50 ch	PL17 Gd St. Dir. droite
1736	62-65	M6	848	60 ch	PL17 Tigre Dir. droite
1737	62-65	M6	848	50 ch	PL17 Gd St. Jaeger
1738	62-65	M6	848	50 ch	PL17 luxe/Gd Luxe Jaeger
1739	62-65	M6	848	50 ch	PL17 Gd St. Taxi
1740	62-65	M6	848	50 ch	PL17 luxe/Gd Luxe Taxi
1742	62-65	M6	848		PL17 export Israël

Moteurs pour "24"

N° de séquence	Période	Type	Cylindrée	Puissance SAE	Destination
1744	63-65	M8S	848	60 ch	24CT / 24 BT
1745	63-65	M8N	848	50 ch	24C / 24B
1746	64-65	M10S	848	60 ch	24CT
1747	depuis 7/65	M8S	848	60 ch	24BT pieds bielle bagués
1748	depuis 7/65	M8N	848	50 ch	24B idem
1749	depuis 7/65	M10S	848	60 ch	24CT idem
1750	65-66	M8N	848	50 ch	24BA
1751		M8N	848	50 ch	24B
1752		M8N	848	50 ch	24BA
1753	66-67	M10S	848	60 ch	24CT
1754	66-67	M8S	848	60 ch	24BT