

SERVICE

CARROSSERIE

ÉDITION SPÉCIALE TRIMESTRIELLE
DE LA REVUE
"SERVICE"

DANS CE NUMERO
ETUDE PRATIQUE :
PANHARD PL 17

Outils - Ingrédients
Matériel de peinture
Carrosseries en matière plastique

28^e ANNÉE
NUMÉRO 2 C

AVR. MAI **JUIN 1963**

LA RÉPARATION DES CARROSSERIES

ÉTUDE DE LA RÉPARATION DES ÉLÉMENTS MOBILES DE LA CARROSSERIE PANHARD TYPE PL 17

Cette carrosserie dont l'étude générale remonte à dix ans, fait toujours preuve d'un grand intérêt au point de vue conception.

En effet, elle fait appel à une technique qui, à notre avis, ne manquera pas de se répandre à travers le monde.

Le soubassement auto-rigide travaille comme un véritable châssis, supportant une robuste carrosserie, elle-même très rigide. Il est évident que ces deux éléments assemblés constituent un « tout » particulièrement robuste.

L'étude poussée de cet ensemble a permis une excellente habitabilité si l'on tient compte des dimensions extérieures de la voiture. Le coffre à bagages est, lui aussi, particulièrement vaste.

En ce qui concerne les textes qui vont suivre et qui sont empruntés à la documentation très complète éditée par la Société Panhard, nous constaterons, qu'à plusieurs reprises, des conseils concernant la mécanique sont associés à d'autres concernant la carrosserie.

Certes la conception particulière de la Panhard PL 17 justifie ces interférences, mais cela vient nous étayer, s'il en était besoin, dans notre opinion.

« La mécanique et la carrosserie sont bien souvent liées dans le domaine de la réparation car, en cas d'accident, le choc atteint sans discernement l'une et l'autre. »

Nous tenons à remercier ici la Société des Automobiles Panhard pour l'aide efficace que leur documentation nous a apportée.

NOTA. — En ce qui concerne la dépose d'organes mécaniques, les réglages divers (train avant, etc.), nos lecteurs pourront se reporter au numéro spécial « Panhard » édité par la Revue Technique Automobile.

REGLAGE DE LA FERMETURE DU CAPOT

A) VERIFICATION DU VERROUILLAGE DU CAPOT (fig. 1 et 2).

Descendre doucement le capot. Si le capot est bien réglé, on doit entendre le premier déclic : celui de la gâche de sécurité (1) s'engageant sur le rebord du support d'accrochage (A).

Poser ensuite la paume de la main en appui sur l'extrémité du capot au-dessus de la fermeture, appuyer d'un coup sec. Il se produit un second déclic, celui du verrou (4) prenant sa place sur la base du téton d'accrochage (5).

Le capot étant fermé, en appuyant et en relâchant successivement, celui-ci ne doit ni monter ni descendre.

Si tous ces éléments ne sont pas réunis, régler la fermeture du capot.

B) REGLAGE DE LA FERMETURE.

1° Réglage en plan horizontal (fig. 1 et 2).

Desserrer les écrous des deux vis (2) et déplacer latéralement la coquille support (fig. 2) vers la droite ou vers la gauche ou longitudinalement vers l'avant ou l'arrière afin de placer le verrou (4) dans l'axe du téton d'accrochage (5).

Vérifier si la gâche de sécurité (1) est bien placée

sur le rebord du support d'accrochage, en soulevant le capot pour constater l'efficacité de l'accrochage.

Sinon déplacer la coquille-support vers la droite ou vers la gauche.

2° Réglage en plan vertical (fig. 1).

Si après sa fermeture le capot tend à remonter légèrement, visser le téton d'accrochage (5) après avoir débloqué les contre-écrous (3).

Au contraire, s'il est impossible de fermer le capot complètement, dévisser le téton d'accrochage (5).

Vérifier de nouveau le verrouillage du capot.

Après ouverture du verrou (4) et en soulevant le capot, celui-ci doit être obligatoirement arrêté par la gâche de sécurité (1).

Pour ces opérations utiliser une clé à pipe de 10, une clé plate de 10 et une clé plate de 14 mm.

Assurer le parallélisme du pare-chocs avec le capot. (Les pastilles de repos du capot doivent toujours être en pression sur le pare-chocs).

REMPLACEMENT DE LA COQUILLE SUPERIEURE D'ACCROCHAGE (fig. 2)

Dépose.

Ouvrir le capot, puis le laisser reposer sur les béquilles.

Déposer les deux vis (2), les deux écrous, les quatre

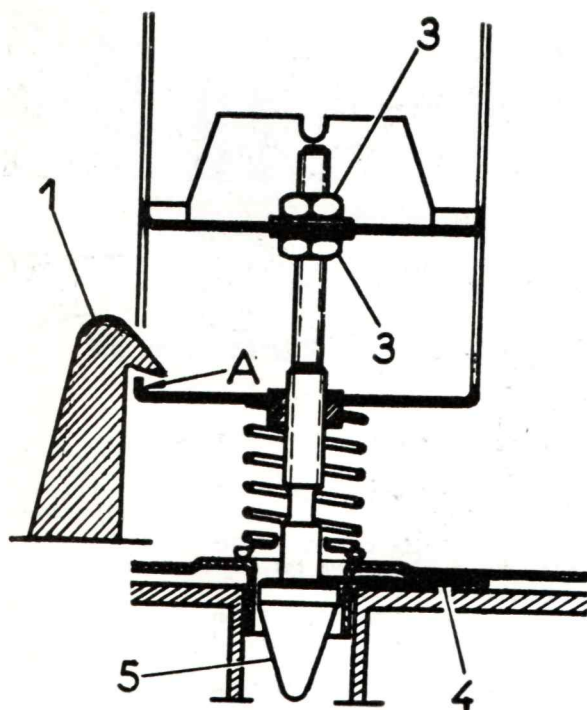


Figure 1.

rondelles plates et les deux rondelles à crans extérieurs fixant la coquille supérieure d'accrochage sur le support. Dégager la coquille d'accrochage du support.

Pose.

Positionner la coquille d'accrochage sur le support. Poser les deux vis (2) et les deux rondelles plates, puis les deux autres rondelles plates et rondelles à crans extérieurs, enfin les deux écrous. Serrer légèrement.

Procéder ensuite au réglage de la fermeture du capot (Plan horizontal).

Utiliser une clé plate de 10 et une clé à pipe de 10 mm.

REGLAGE DE LA POSITION DU CAPOT

1° Guidage du capot dans la cloison de proue (fig. 3-4).

S'assurer que les deux gâches de centrage fixées sur la cloison de proue et les guides de capot (2) soient au même écartement et dégauchis, les uns par rapport aux autres.

S'assurer que les ailes (1) des gâches qui permettent le guidage du capot, soient suffisamment rapprochées pour empêcher tout battement.

S'il y a du jeu (fig. 3), démonter la ou les gâches de centrage. Avec une pince, agir sur les ailes (1) des gâches pour assurer plus de serrage sur les guides de capot (2).

Remettre en place la ou les gâches en ayant soin de les positionner au même écartement que les guides de capot et de les dégauchir avec ceux-ci.

2° Réglage du jeu entre capot et baie de pare-brise (fig. 5).

Le capot étant fermé, s'assurer qu'il ne touche en aucun point sur le profilé de la baie de pare-brise en A ainsi qu'entre le capot et l'encadrement en B.

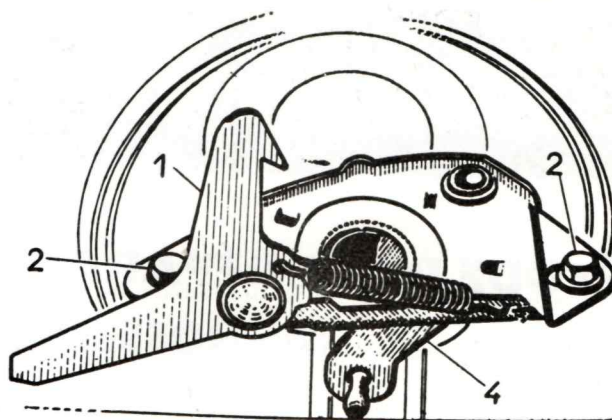


Figure 2.

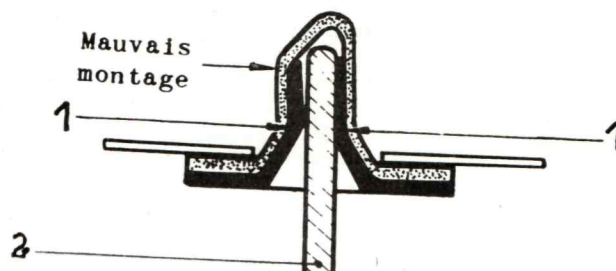


Figure 3.

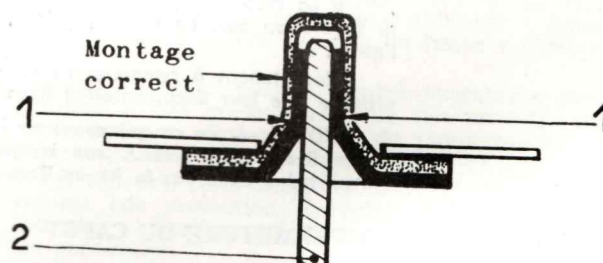


Figure 4.

Assurer le parallélisme, avec un jeu de 6 mm minimum, en réglant par les charnières pour le point A puis par le pare-chocs pour le point B.

(Clés à pipe de 8 et 14 mm.)

Si l'on a remonté ou descendu le pare-chocs pour régler le point B, procéder de nouveau au réglage du verrouillage (plan vertical).

(Les pastilles de repos du capot doivent toujours être en pression sur le pare-chocs).

Régler la fermeture du capot.

REMPACEMENT D'UN CAOUTCHOUC DE PASSAGE DE ROUE AVANT (fig. 6)

Ouvrir le capot et le laisser reposer sur ses béquilles. A la main, tirer sur l'extrémité A du caoutchouc jusqu'à dégager le cône B, puis à l'aide d'un tournevis sur chant, soulever en D jusqu'au dégagement complet du cône de la pastille (1).

Dégager ensuite les quatre pastilles (1) du caoutchouc de passage de roue (2). Les changer si elles sont en mauvais état.

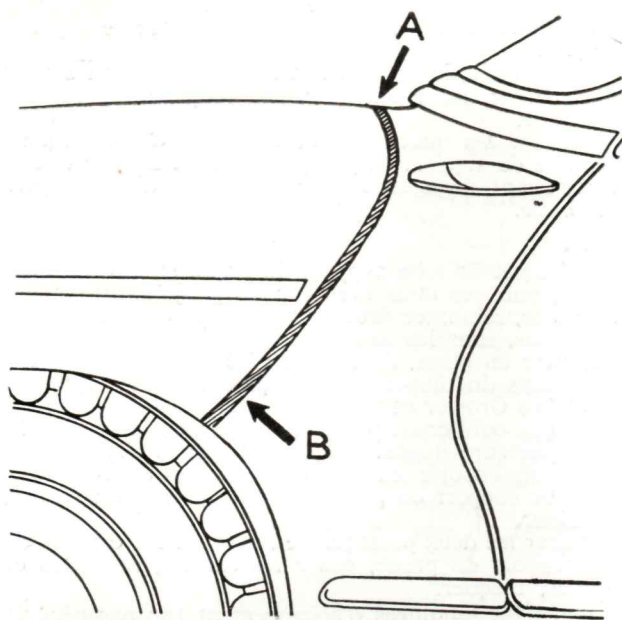


Figure 5.

Pose.

Poser les quatre pastilles sur le caoutchouc, le méplat vers le bas (fig. 6). Les huiler légèrement et présenter l'ensemble sur le passage de roue.

Tirer sur le téton de la pastille (1) jusqu'à dégager le cône (C) sur un côté, puis tirer de l'autre côté pour dégager complètement le cône de la pastille.

Placer correctement la lèvre du caoutchouc sur le passage de roue.

DEPOSE ET POSE D'UN PASSAGE DE ROUE AVANT DROIT (fig. 7)

Dépose.

Déposer la batterie puis dégager la cuvette de ses supports.

Déposer la patte de maintien (3) fixant la gaine de frein à main sur le passage de roue.

Déposer les trois écrous, rondelles et vis (4) fixant le passage de roue sur le support de proue.

Dévisser au maximum les trois vis (1) fixant le passage de roue (5) sur la cloison de proue, le dégager d'abord des vis, puis de la voiture.

Déposer les trois écrous, rondelles à crans extérieurs et rondelles plates fixant le support de batterie sur le passage de roue, dégager celui-ci avec les trois vis (2).

(Clés plates et à pipe de 10.)

Pose.

Présenter le support de batterie sur le passage de roue, poser les trois vis (2) les rondelles plates et les rondelles à crans extérieurs, puis les écrous, bloquer.

Présenter le passage de roue sous les rondelles des vis (1) restées sur la cloison de proue, pousser celui-ci bien à fond de ses encoches, bloquer.

Poser les trois vis (4), rondelles à crans extérieurs, rondelles plates et écrous fixant le passage de roue sur le support de proue, bloquer.

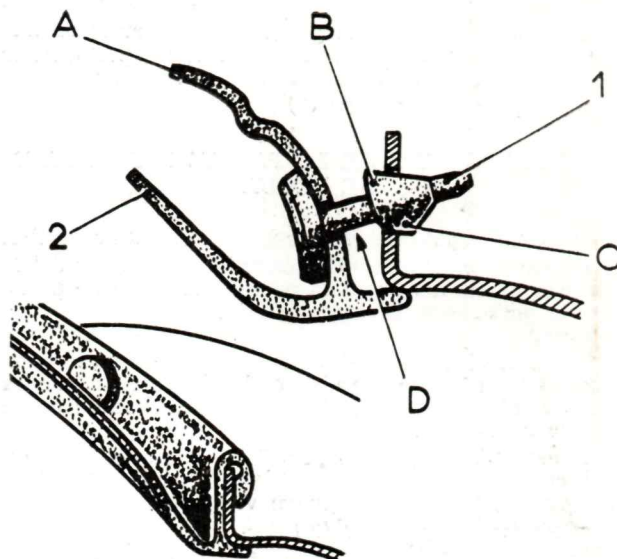


Figure 6.

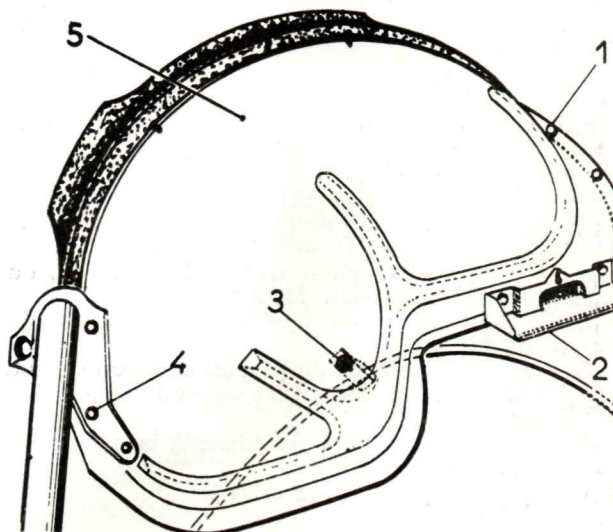


Figure 7.

Poser la vis (3), la rondelle plate et l'écrou fixant la patte de maintien de la gaine de frein à main sur le passage de roue, bloquer.

Poser la cuvette, puis la batterie.

DEPOSE ET POSE D'UN PASSAGE DE ROUE AVANT GAUCHE

Procéder de façon identique à celle du passage de roue avant droit, sauf pour la dépose et pose de la batterie qui est remplacée par celle du régulateur-conjoncteur.

Couper le circuit électrique, déposer les deux vis, rondelles plates, rondelles Grower et écrous fixant le régulateur-conjoncteur sur le passage de roue.

Dégager le régulateur, ne pas débrancher les fils. Après la pose du passage de roue, poser le régulateur, les deux bornes vers l'arrière, ne pas oublier le câble de masse. Rétablir le circuit électrique.
(Clés pipe et plate de 8.)

REEMPLACEMENT DE LA PARTIE INFÉRIEURE DE PROUE

Dépose.

Ouvrir le capot et le laisser reposer sur ses béquilles. Déposer les quatre vis, rondelles plates, rondelles Grower et écrous fixant la partie inférieure de proue sur le pare-chocs. Dégager celle-ci.

Pose.

Présenter la partie inférieure de proue sous le pare-chocs. Poser les quatre vis, rondelles plates, rondelles Grower et écrous fixant la partie inférieure de proue sur le pare-chocs.

Il est préférable de poser d'abord les deux vis du milieu sans les bloquer. Monter ensuite les deux autres vis, bloquer les quatre vis.

(Clés pipe et plate de 10.)

REEMPLACEMENT DU PARE-CHOC AVANT

Dépose.

Déposer les quatre vis, rondelles plates, rondelles Grower et écrous fixant l'ensemble pare-chocs et partie inférieure de proue, sur le support de proue. Dégager l'ensemble.

Déposer ensuite la partie inférieure de proue.

Pose.

Présenter la partie inférieure de proue sur le pare-chocs, poser les quatre vis, rondelles plates, rondelles Grower et écrous, bloquer.

Présenter l'ensemble pare-chocs et partie inférieure de proue sur le support de proue. Poser les vis, rondelles plates, rondelles Grower et écrous.

Il est préférable de poser d'abord les deux vis du centre, sans les bloquer. Monter ensuite les deux autres vis, rondelles et écrous, approcher le serrage des quatre écrous.

Assurer le parallélisme du pare-chocs avec le capot. Les pastilles de repos doivent toujours être en pression sur le pare-chocs.

Retirer la protection du pare-chocs à la main ou à l'air comprimé.

(Clés pipes et plates de 10 et 14.)

REEMPLACEMENT DU TUBE SUPPORT DE PROUE

Dépose.

Mettre l'avant de la voiture sur cales. Déposer les tubulures d'échappement.

Débrancher les deux fils de l'avertisseur, puis la fiche-banane du mano-contact.

Dégager les trois colliers maintenant le fil sur le tube support de proue.

Déposer l'écrou, la rondelle à crans extérieurs et la vis fixant l'avertisseur sur son support.

Débrancher les deux fils de la dynamo, dégager ceux-ci du collier fixé sur l'entretoise moteur-boîte de vitesses, puis du support de proue.

NOTE. — Sur certaines voitures les fils de dynamo sont simplement maintenus par deux colliers sur le bras du support de proue. Dans ce cas, il n'est pas nécessaire de déposer les fils de la dynamo. Dégager seulement les deux colliers du bras du support de proue.

Sur chaque passage de roue, déposer les trois écrous, rondelles et vis fixant ceux-ci sur le support de proue.

Déposer les deux écrous et rondelles fixant les bras du support de proue sur les goujons du ressort inférieur.

Déposer les quatre vis et rondelles Grower fixant les bras du support de proue de chaque côté de la traverse avant, dégager le câble de masse, puis le support de proue.

Pose.

Présenter le tube support de proue sur la traverse avant, puis ses deux bras sur les goujons du ressort inférieur, remonter provisoirement les deux rondelles et écrous, sans les bloquer.

Mettre en place, de chaque côté de la traverse, les deux bras du tube-support de proue, poser les quatre rondelles Grower et vis.

Ne pas oublier de placer le câble de masse sous la vis supérieure droite. Bloquer les autres vis.

Bloquer ensuite les deux écrous fixant les deux bras du tube support de proue sur les goujons du ressort inférieur.

Placer les deux passages de roues sur les extrémités du support de proue, poser les six vis, rondelles et écrous, bloquer.

Poser les tubulures d'échappement (ne pas rétablir le circuit électrique).

Poser l'avertisseur, sa rondelle à crans extérieurs et sa vis, puis son écrou, bloquer.

Poser les deux fils avec rondelles et écrous (noir et rouge pour route et noir et jaune pour ville).

Rebrancher la fiche-banane du fil du mano-contact.

Placer correctement le fil sur le bras du support de proue, poser les trois colliers.

Brancher les deux fils de la dynamo s'ils ont été déposés.

REMARQUE. — A dater d'avril 1960 les fils de dynamo sont maintenus à l'aide de deux colliers sur le bras du tube support de proue. Nous conseillons ce montage qui maintient les fils bien en place et évite les risques de contact avec l'échappement.
(Clés à pipes de 7, 10, 17 et 21; clés plates de 10 et 17.)

ATTENTION. — A dater de janvier 1960, les supports de proue ont été modifiés. Ce modèle est le seul servi aux pièces détachées. La plaque entretoise et sa fixation sur le support ne sont plus nécessaires à l'assemblage des blocs élastiques avant sur le support de proue.

Rétablir le circuit électrique, puis procéder à un essai moteur pour s'assurer qu'il n'y a pas de fuites.

REEMPLACEMENT DE LA TRAVERSE AVANT

Dépose.

Déposer le moteur.

Déposer la boîte de vitesses-pont.

Débrancher les deux fils alimentant le contacteur de phare de recul, si la voiture en est munie.

Déposer le tube support de proue.

Déposer les deux passages de roues.

Déposer l'ensemble boîtier de direction-bielles-leviers.

Désaccoupler de chaque côté de la traverse les tuyauteries rigides et flexibles de frein, de leurs supports.

Déposer de chaque côté de la traverse, les axes fixant d'une part les silentblochs des demi-leviers de réaction et d'autre part les amortisseurs, sur leurs supports de la traverse.

Déposer de chaque côté de la voiture les quatre vis, écrous et rondelles fixant les demi-leviers de réaction sur les silentblochs côté mains inférieures des pivots.

Dégager les ensembles demi-leviers-amortisseurs.

Déposer les deux axes fixant les pivots sur le ressort supérieur.

Maintenir les pivots sur le ressort avec deux broches.

Déposer les deux écrous de réglage de la tirette de frein à main sur le levier de frein à main.

Déposer les quatre vis et rondelles Grower fixant le support de frein à main et le ressort supérieur sur la traverse avant.

Débrancher le tuyau d'arrivée d'essence au préfiltre.

Débrancher les deux fils de la bobine, déposer la bobine.

Dégager l'ensemble support de frein à main et câble, vers l'avant de la traverse.

Déposer les deux axes fixant les pivots sur le ressort inférieur. Retirer les broches maintenant les pivots sur le ressort supérieur. L'ensemble pivots-câble et gaine de frein à main se trouve ainsi dégagé.

Dégager le ressort supérieur et les brides de ressort.

Déposer les deux vis et rondelles Grower, puis les deux écrous fixant le ressort inférieur sous la traverse.

Récupérer les deux brides de ressort, dégager le ressort inférieur.

Retirer le faisceau moteur des agrafes de la traverse.

Débrancher le câble de masse du régulateur fixé sur le support d'amortisseur avant gauche.

Déposer les deux vis, écrous, rondelles fixant le support de biellette sous la traverse avant, récupérer les blocs élastiques supérieur et inférieur et leurs entretoises.

Dégager le support de biellette, muni de sa biellette.

NOTA. — Sur les voitures équipées d'enjoliveurs de bout de longerons, il est nécessaire de déposer ceux-ci pour déposer la traverse.

Déposer les six vis fixant la traverse avant sur les longerons, puis dégager la traverse de la voiture.

REMARQUE. — Déposer les deux goujons de fixation du ressort inférieur; les changer s'ils sont en mauvais état.

Pose.

Poser les deux goujons de fixation du ressort inférieur sous la traverse.

Présenter la traverse avant sur les longerons de la voiture. Faire prendre une vis de chaque côté, maintenir la traverse avec un cric pour faciliter le travail. Poser ensuite les quatre autres vis et rondelles. Bloquer à $13 \pm 1,5$ m/kg.

Positionner le ressort inférieur sous la traverse, poser les brides de ressort, les deux vis et rondelles Grower, les deux écrous sur les goujons, bloquer à 10 ± 1 m/kg.

ATTENTION. — Les écrous de serrage des étriers de ressorts doivent toujours être vers l'avant de la voiture.

Présenter le ressort supérieur sur la traverse.

Avec un aide approcher les ensembles tambours-pivots, transmissions et gaine de frein à main, présenter les pivots sur le ressort supérieur, poser provisoirement deux broches pour les maintenir.

Poser les brides de ressort puis le support de frein à main muni de son câble, poser les quatre rondelles Grower et vis, serrer légèrement.

Le blocage se fera après réglage du carrossage.

Les pivots étant toujours maintenus sur le ressort supérieur par les deux broches, poser les deux axes

sur les mains de pivots et le ressort inférieur, remonter les écrous, les goupilles, les rabattre.

TRES IMPORTANT. — Ne pas bloquer les axes de ressort, serrer et revenir un quart de tour en arrière environ. Après montage, le ressort doit pouvoir jouer librement.

Poser ensuite les deux axes du ressort supérieur (prendre les mêmes précautions).

Remonter les ensembles amortisseurs-leviers de réaction sur les supports de la traverse et sur les silentblochs des mains inférieures des pivots. Ne pas bloquer les vis, rondelles et écrous fixant les demi-leviers de réaction sur les silentblochs des mains inférieures des pivots.

Ce blocage ne se fera que la voiture étant au sol.

Poser les deux passages de roues.

Brancher le câble de masse du régulateur sur la traverse.

Poser le support de proue.

Placer le faisceau moteur sur les agrafes de la traverse, puis sur les bras du support de proue.

Placer les colliers maintenant les fils.

Poser les tuyauteries flexibles de freins avant de chaque côté, sur leurs supports, puis les tuyauteries rigides, bloquer.

Poser la boîte de vitesses-pont.

Remonter le support de biellette sous la traverse avant, ses entretoises, blocs élastiques inférieurs et supérieurs, vis, rondelles et écrous, bloquer.

Brancher les fils du contacteur de phare de recul si la voiture en est munie.

Poser le moteur.

Poser l'ensemble boîtier de direction-bielles-leviers.

Poser la bobine, brancher les deux fils. Brancher le tuyau d'arrivée d'essence au préfiltre.

Poser l'écrou et le contre-écrou de réglage de la tirette de frein à main. Laisser une garde de 2 mm environ. Vérifier le bon fonctionnement.

Faire la purge complète des freins.

Poser les roues, mettre la voiture au sol.

Bloquer les vis, rondelles et écrous fixant les leviers de réaction sur les silentblochs de mains inférieures à $4 \pm 0,5$ m/kg.

Poser les enjoliveurs de bout de longerons, s'ils ont été déposés.

Vérifier la chasse, régler si nécessaire.

Vérifier le carrossage, régler si nécessaire.

Vérifier le parallélisme, régler si nécessaire.

(Clés à pipe de 7, 8, 10, 14, 21 et 23; clés plates de 10, 12, 14, 16.)

DEPOSE ET POSE D'UNE GLACE OU REMPLACEMENT DU CAOUTCHOUC D'ETANCHEITE DU PARE-BRISE (OU DE LA LUNETTE ARRIERE) (Fig 8, 9, 10, 11).

Le pare-brise ne se dépose en principe que pour le remplacement du caoutchouc d'étanchéité en cas de fuite.

Dépose.

Débloquer les deux vis de fixation des porte-raclette sur les axes de commande des essuie-glace et déposer les deux ensembles porte-raclette et raclette.

Déposer les deux enjoliveurs de pare-brise, (cas GS et T).

Par l'intérieur de la voiture et avec un maillet en caoutchouc frapper doucement, d'abord sur les angles supérieurs de la glace puis de place en place sur le pourtour de manière à dégager la glace de la gorge de l'encadrement. (A l'extérieur un aide doit retenir la glace).

NOTA. — Le caoutchouc de pare-brise est seulement collé sur la face externe de la glace en (2 fig. 8.)

Retirer le caoutchouc détérioré.

Pose.

ATTENTION. — La lèvre (1) du caoutchouc doit se trouver obligatoirement du côté de la face externe de la glace puisqu'elle reçoit un enjoliveur pour les types Grand Standing et Tigre.

Placer la gorge (3) du nouveau caoutchouc sur tout le pourtour de la glace.

Bien nettoyer à l'essence la gorge de l'encadrement de baie.

Prendre une ficelle (4 fig) mesurant environ 40 cm de plus que le périmètre du pare-brise et la placer dans la gorge (5) du caoutchouc en commençant par la partie centrale (haut ou bas).

Laisser dépasser chaque extrémité d'environ 20 cm et les laisser pendre côté intérieur de la glace (fig. 9).

Présenter la glace ainsi préparée sur l'encadrement de baie et la centrer convenablement.

Faire pénétrer le caoutchouc dans la gorge de l'encadrement de baie.

Pendant cette opération, il est utile d'avoir un aide qui fera pression sur la glace par l'extérieur de la voiture.

Pour s'assurer de la bonne mise en place du pare-brise, finir l'opération en frappant légèrement avec

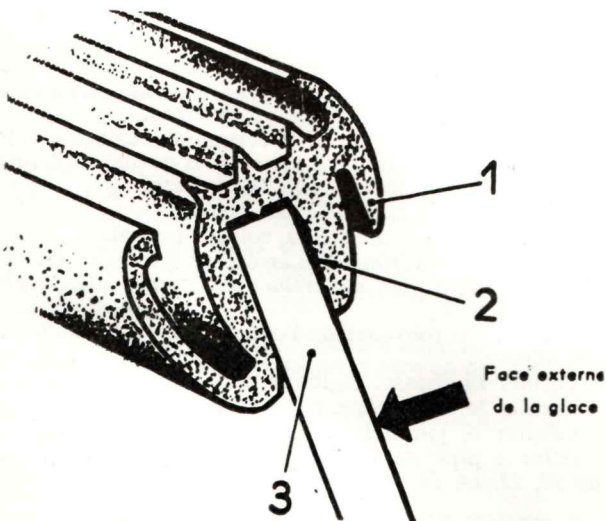


Figure 8.

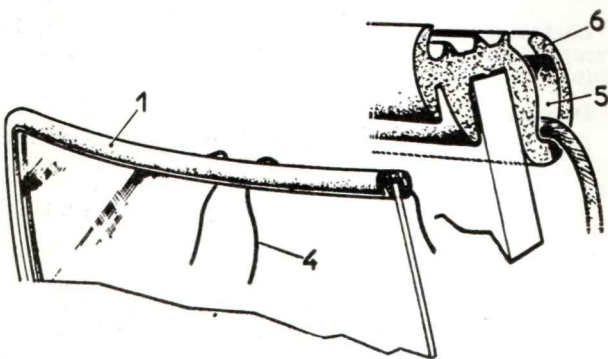


Figure 9.

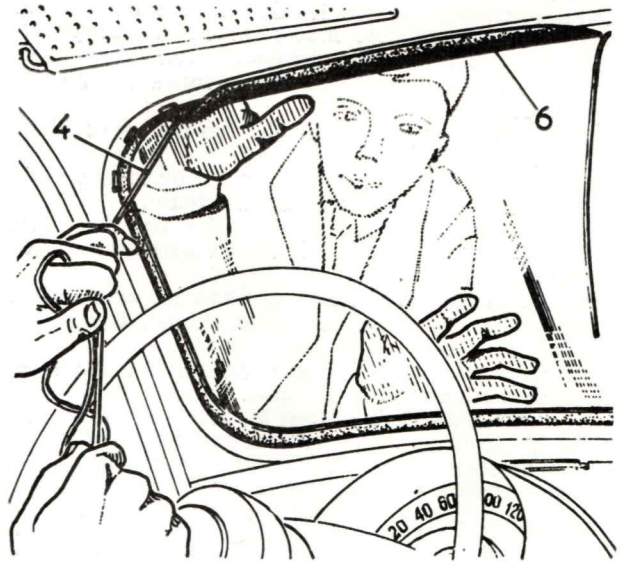


Figure 10.



Figure 11.

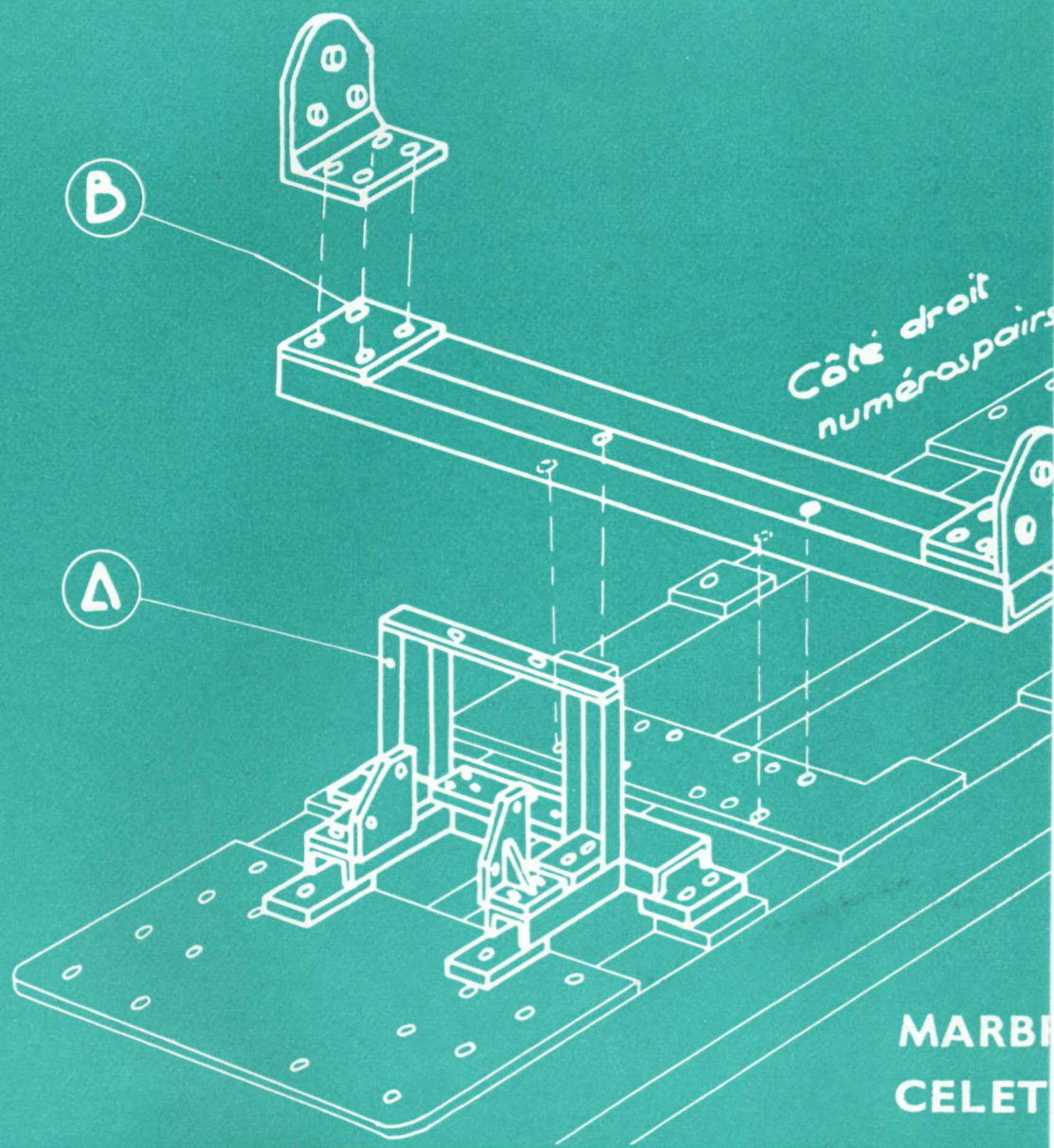
un maillet en caoutchouc sur le pourtour extérieur de la glace (fig. 11).

A l'aide d'une spatule en bois introduire de la colle (Colfix 135) entre la face externe de la glace et la lèvre du caoutchouc d'étanchéité.

Poser les deux enjoliveurs de pare-brise cas Grand Standing et Tigre.

(Clé à pipe de 5.)

Ens. N° 10.

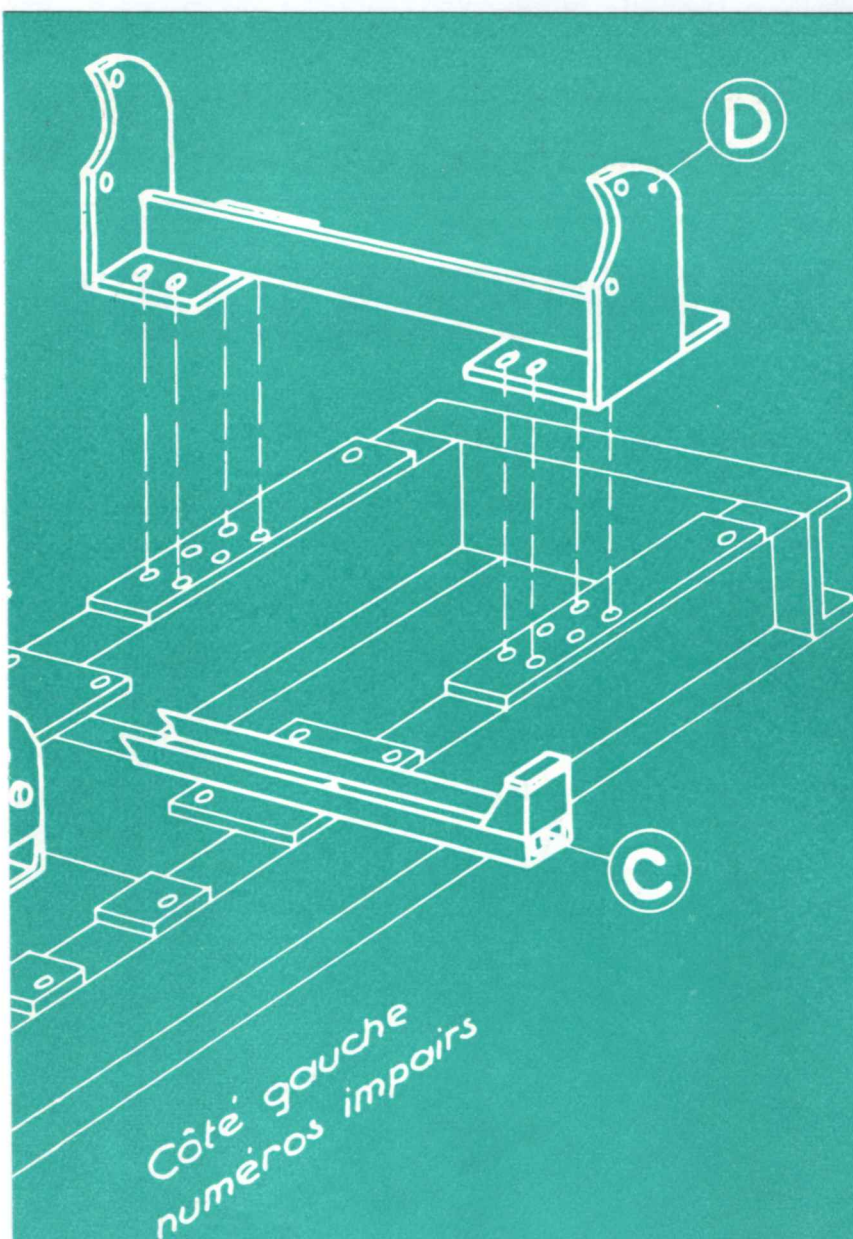


UTILITE DES SUPPORTS :

De l'avant vers l'arrière :

— A : un ensemble de supports mobiles s'adaptant sur un cadre fixé au banc positionnent les trous de fixation des ressorts de suspension avant sur le haut et le bas de la traverse, et positionnent les trous de fixation du tube de proue.

— B : deux supports symétriques droit et gauche, portant des bossages, peuvent occuper deux positions extrêmes, permettant, d'une part : la présentation de la traverse, en contrôlant ses faces d'appui extérieures, et les trous de fixation dans le soubassement, et d'autre part, permettant la présentation du soubassement (alu ou acier) pour le positionnement en largeur et le contrôle des emplacements d'écrous de fixation de la traverse.



RE DE CONTROLE ET DE REDRESSAGE TE POUR PANHARD DYNA, ET PL 17

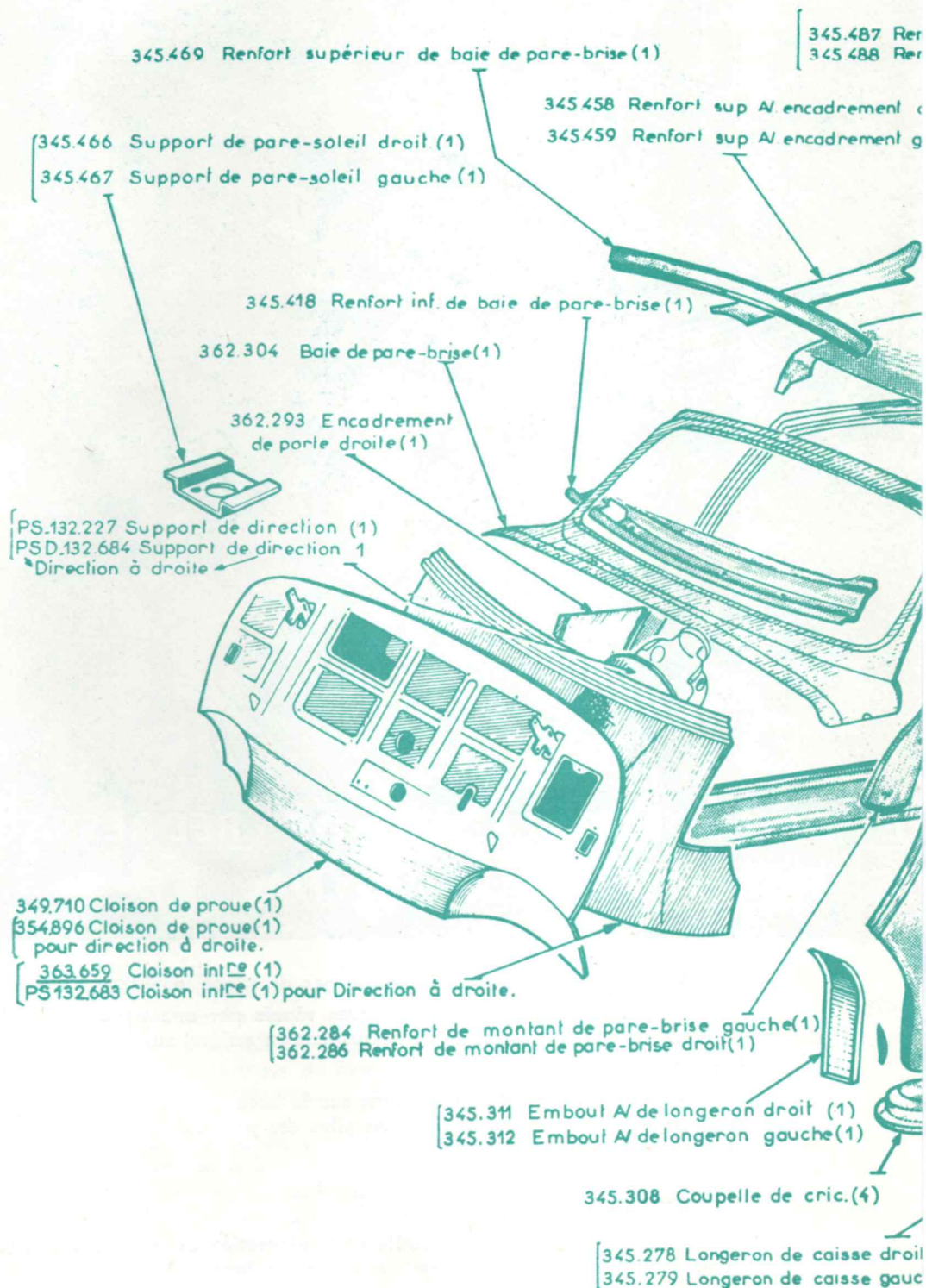
- C : une traverse positionne le bas de caisse, en hauteur et en largeur.
- D : deux supports symétriques réunis par une traverse soudée, positionnent les trous de fixation de la suspension arrière, sur le tube entretoise de soubassement.

Les vis de fixation des supports, sur la base, ont une longueur de 50 mm, dans les parties ne traversant pas les ailes des profilés.

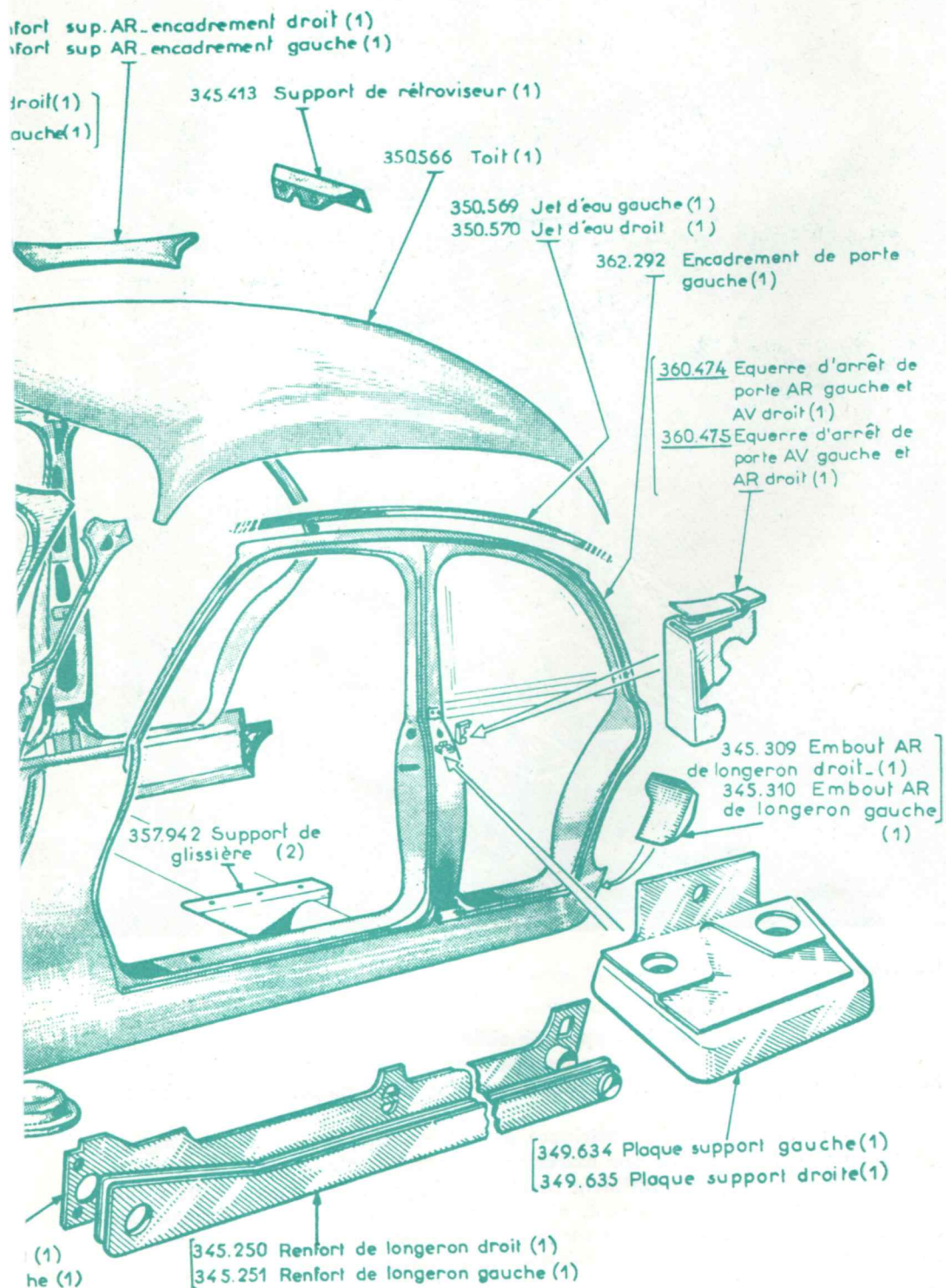
UTILISATION PRATIQUE :

Ce montage permet le contrôle et la réparation du soubassement tourisme, et de la traverse avant qui reçoit tout la mécanique.

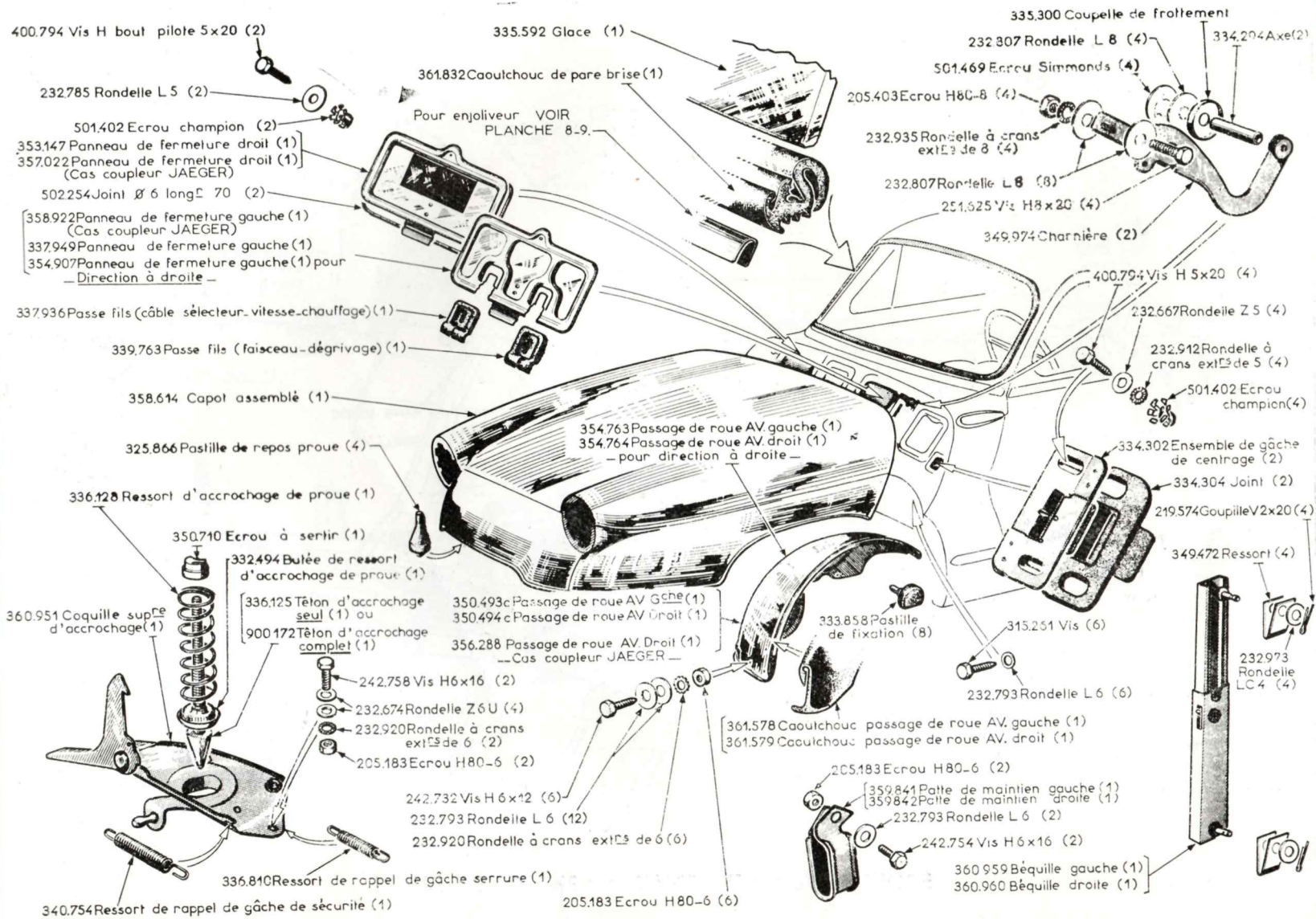
ELEMENTS DE



CARROSSERIE

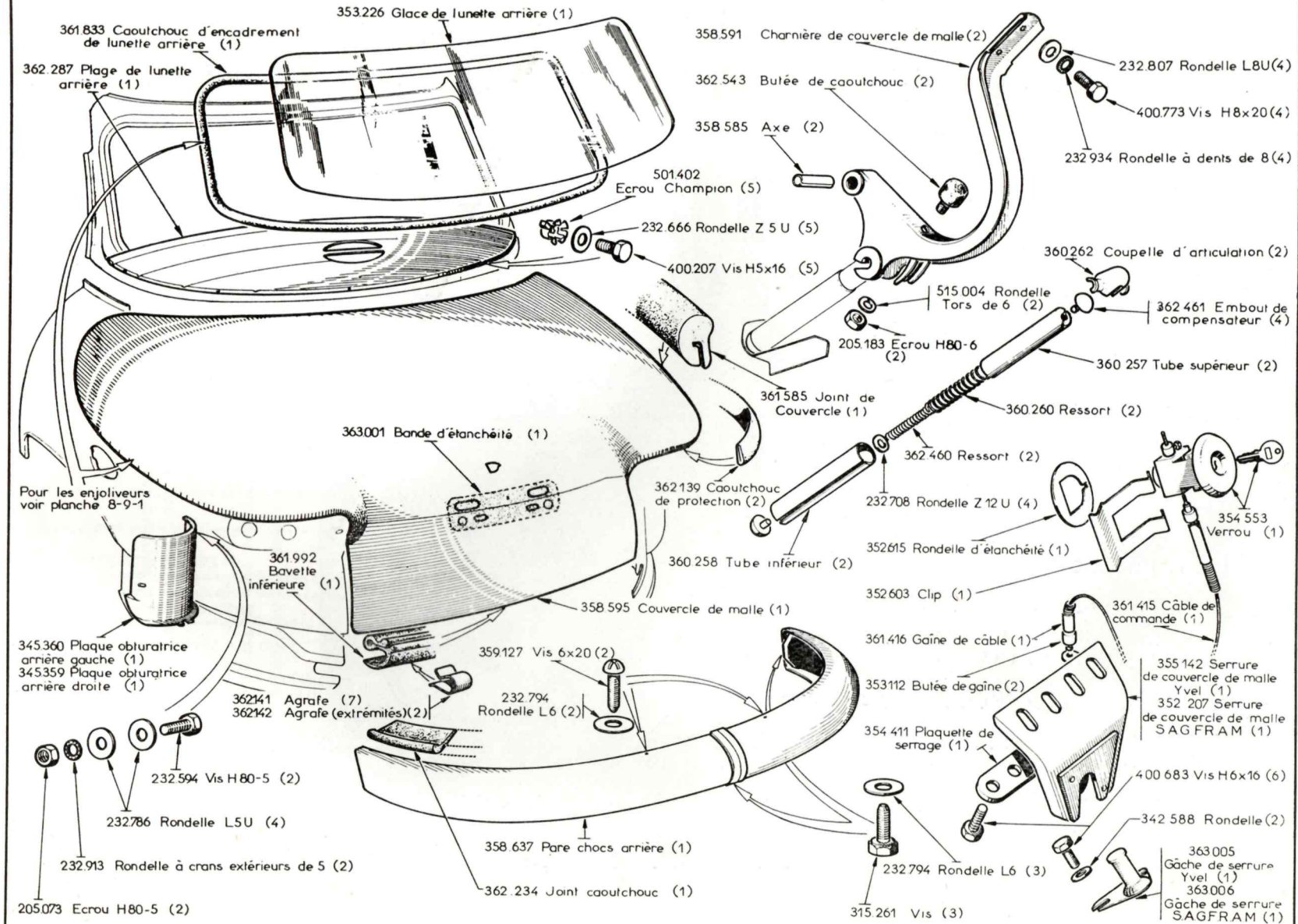


CAPOT ET ACCESSOIRES



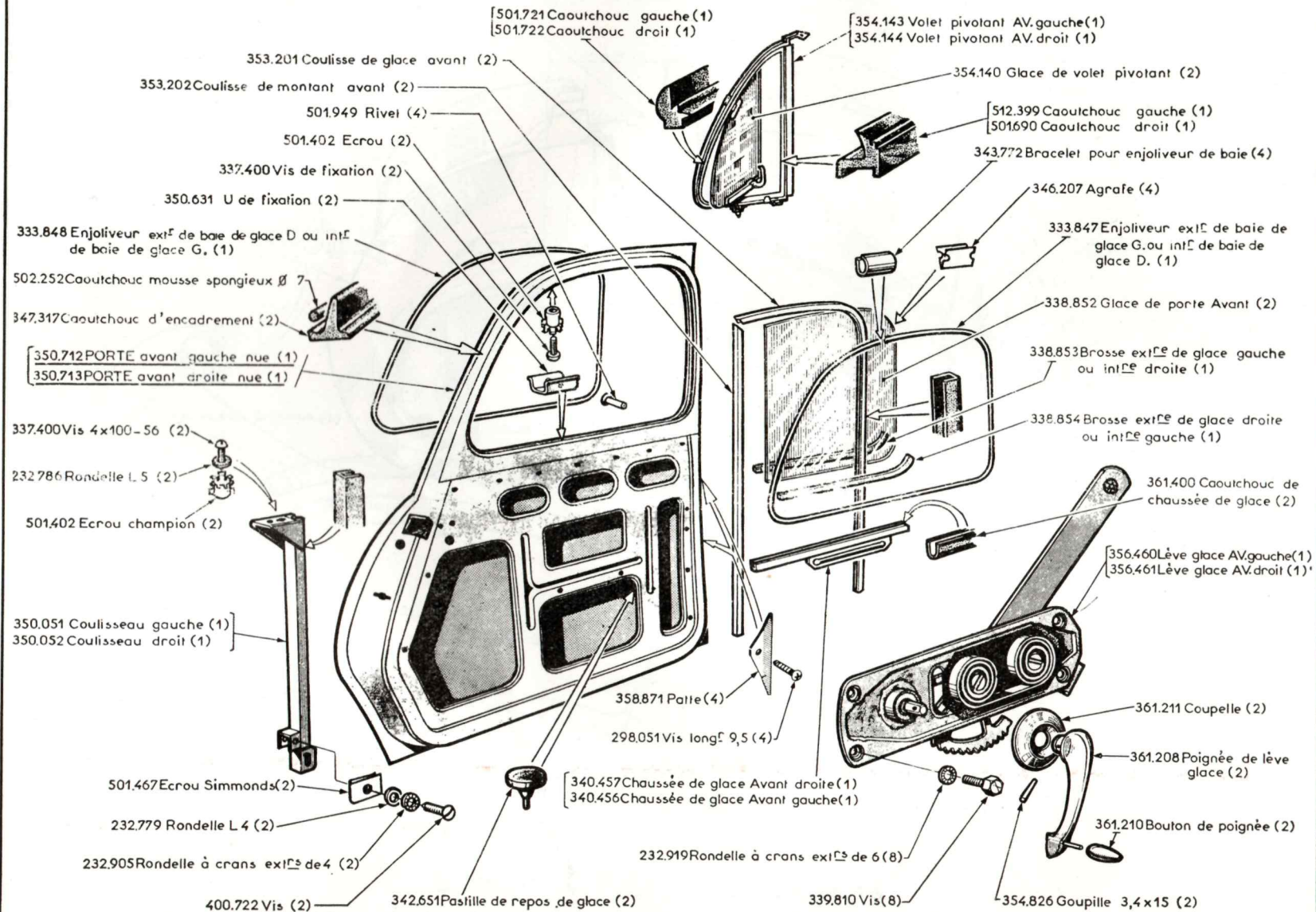
PANHARD PL 17

PORTE DE COFFRE — GLACE AR — PARE-CHOCS



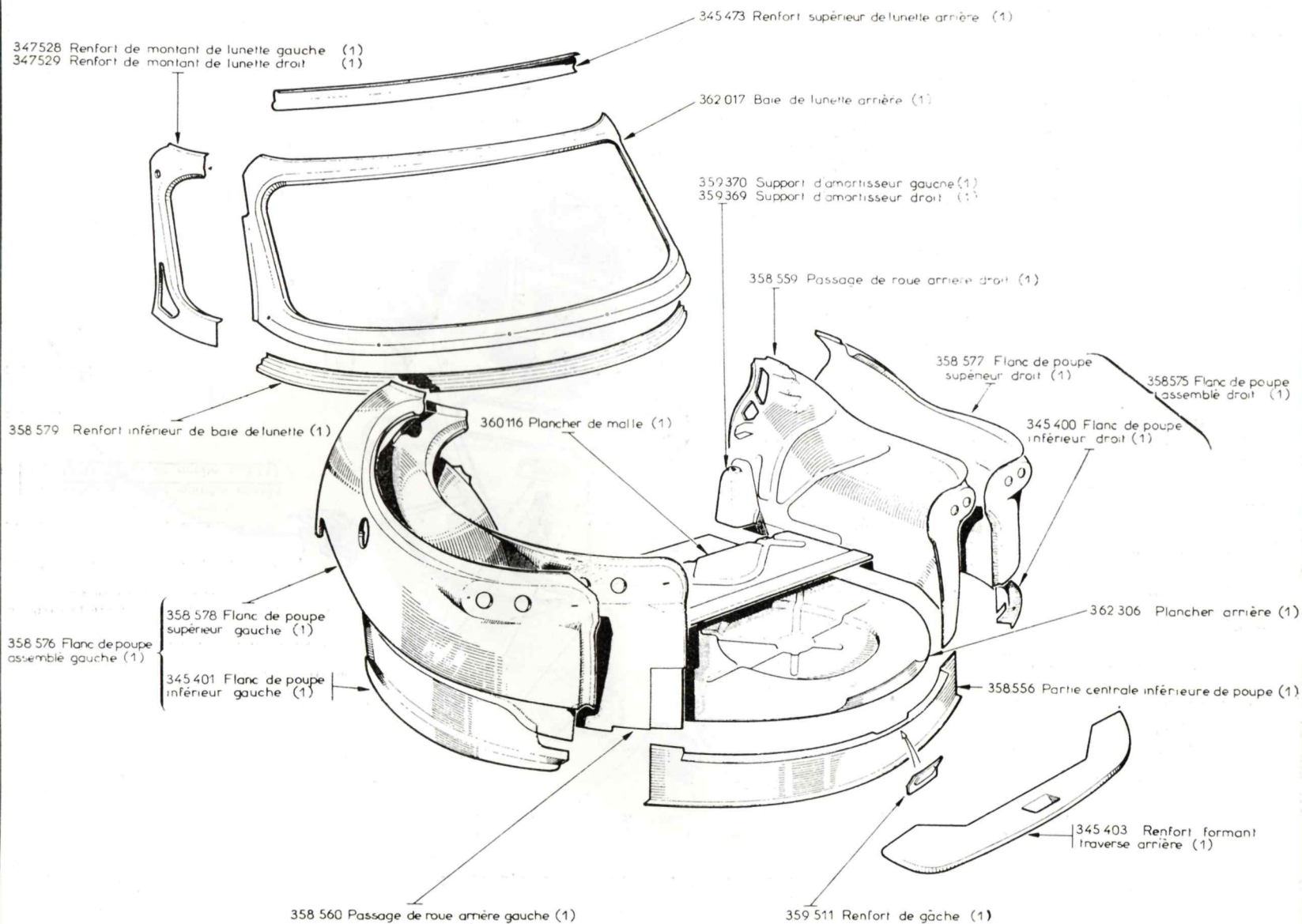
PANHARD PL 17

PORTE AV — GLACE — LEVE-GLACE



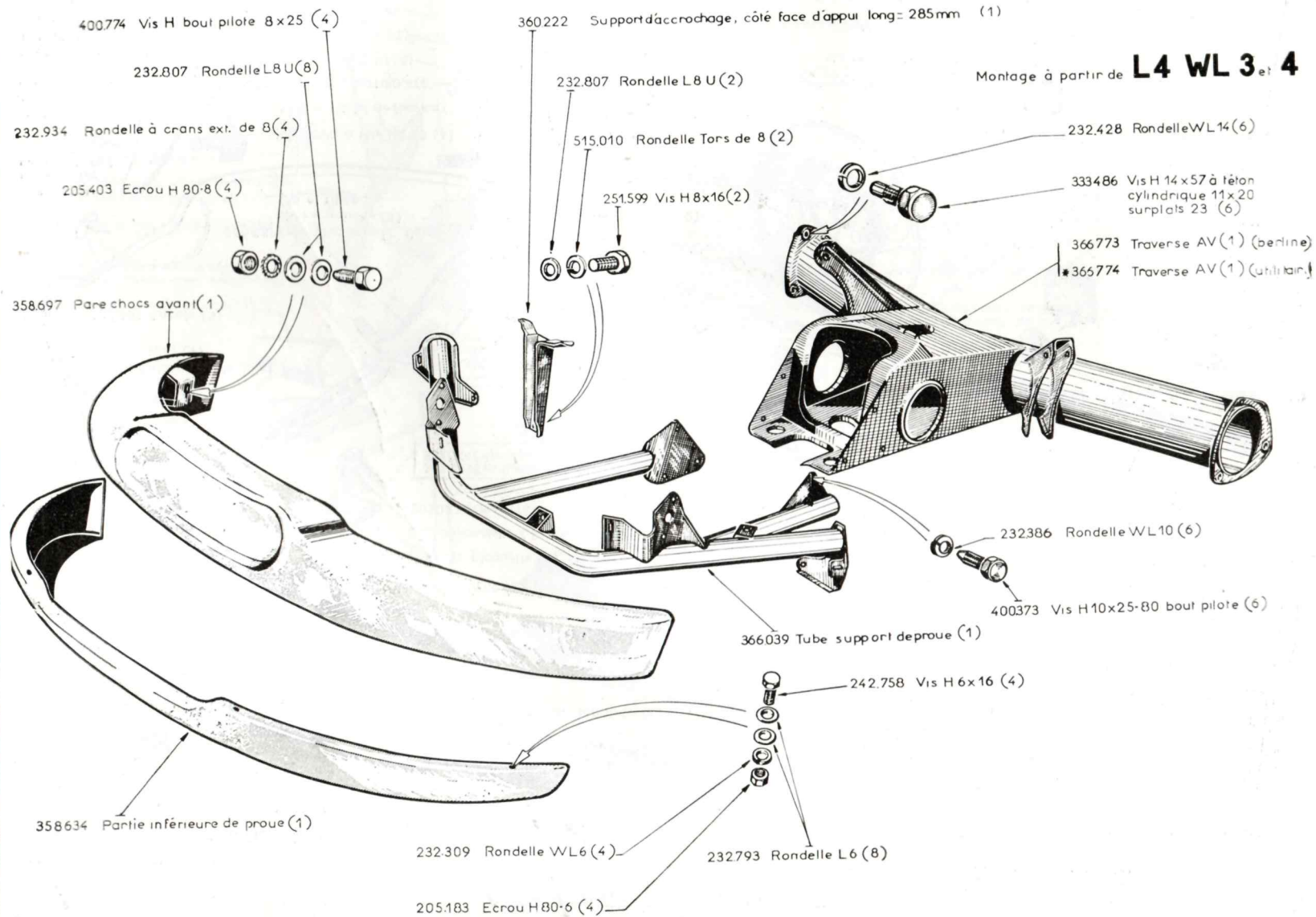
PANHARD PL 17

PLANCHER AR — BAIE DE LUNETTE AR



PANHARD PL 17

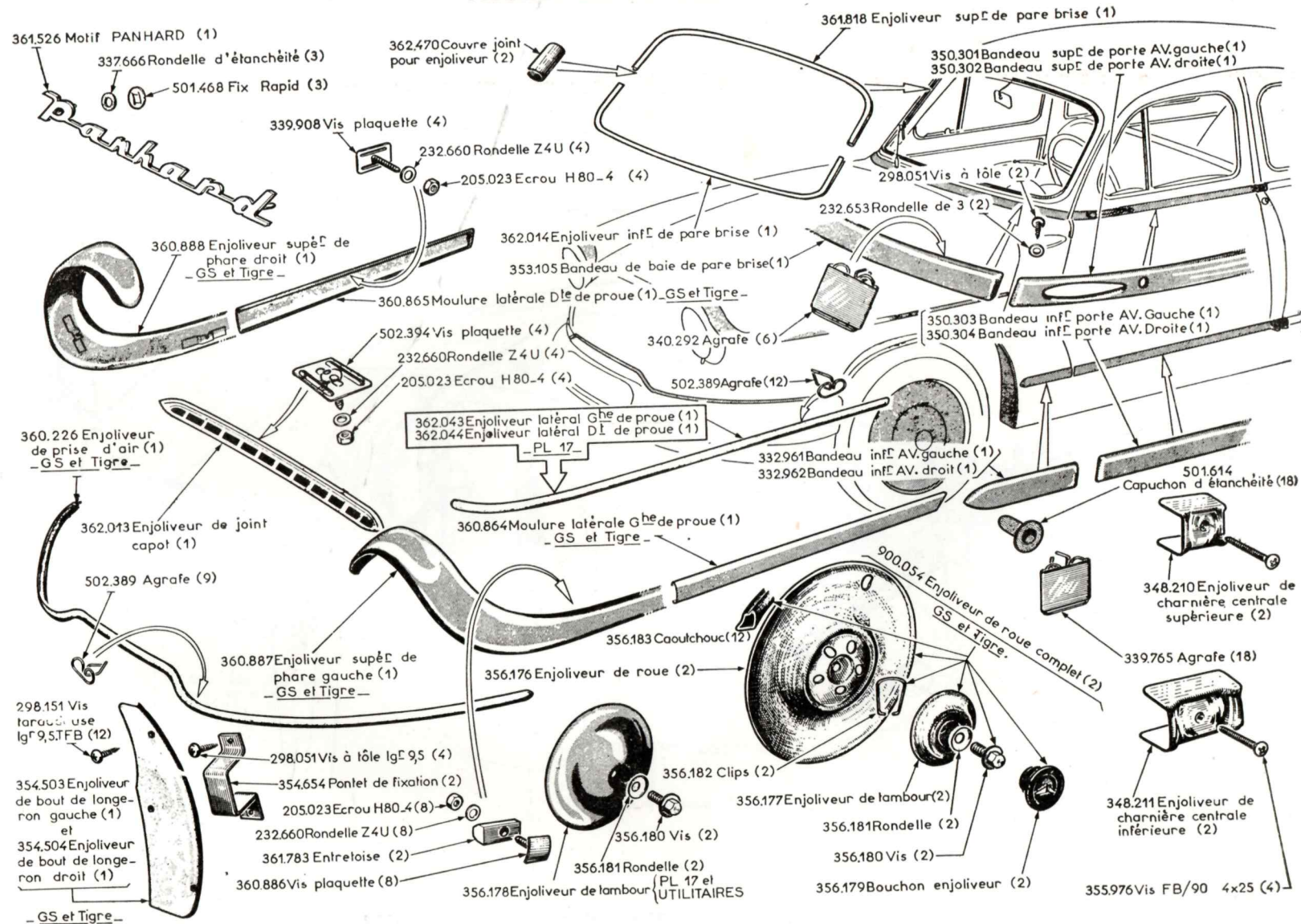
PARE-CHOCS — TRAVERSE AV — TUBE DE PROUE



* La traverse avant utilitaire comporte un logement sous chaque extrémité permettant de placer la barre carrée du cric.

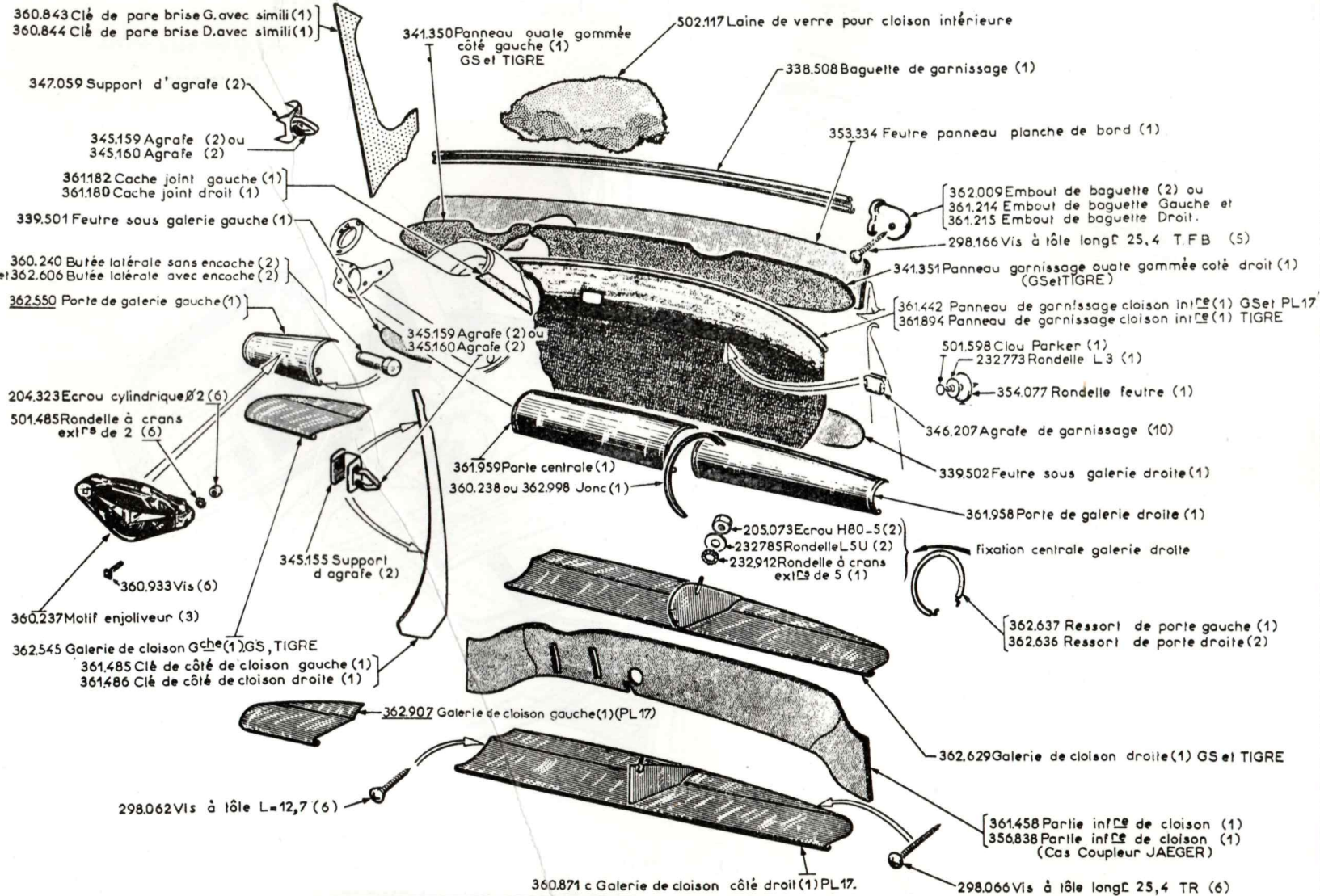
PANHARD PL 17

ACCESSOIRES DE CARROSSERIE



PANHARD PL 17

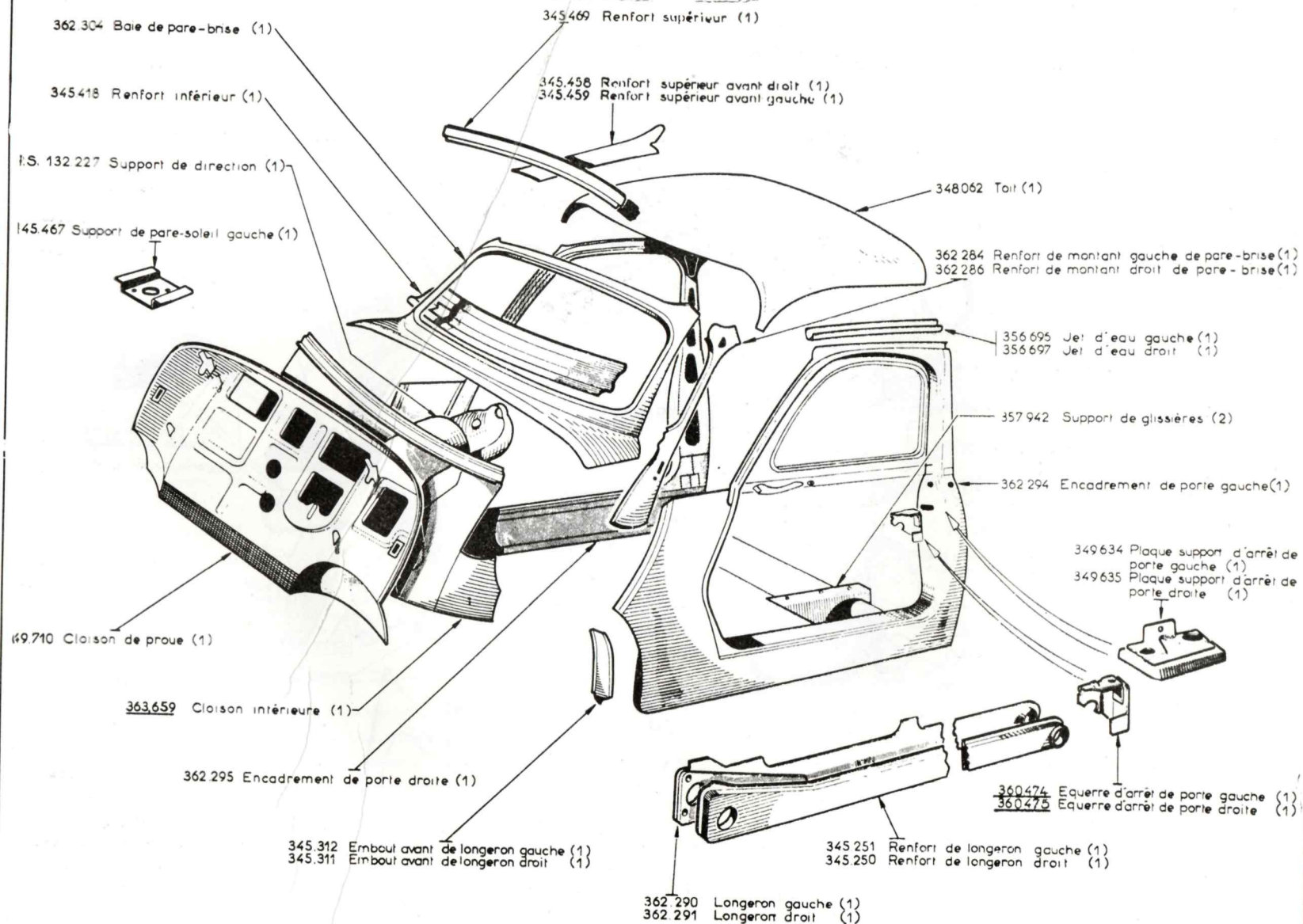
GARNISSAGE INTERIEUR



Pour toutes commandes de garnissage spécifier la couleur et fournir un échantillon

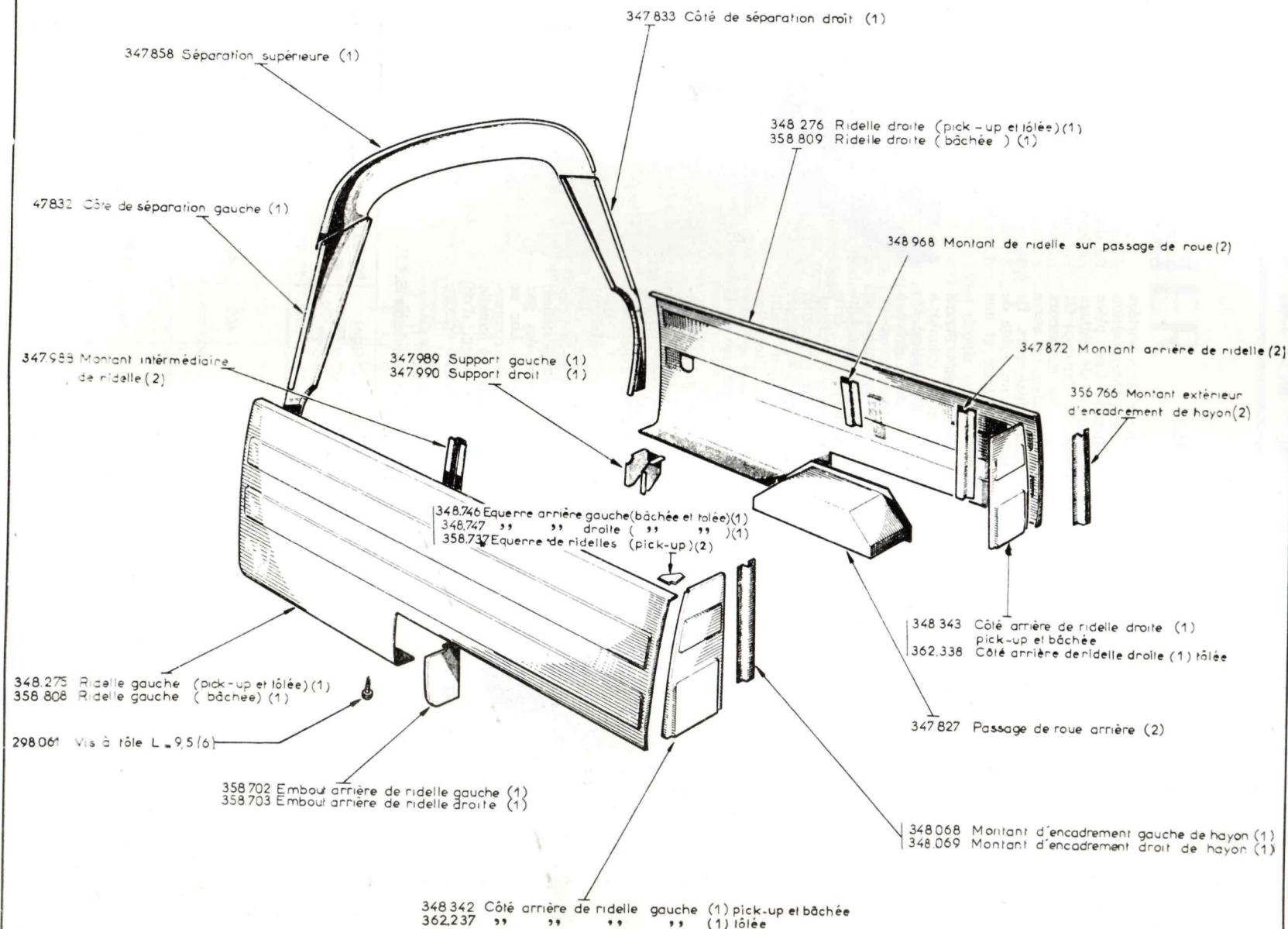
PANHARD PL 17

ELEMENTS DE CAISSE AV « UTILITAIRES » F 65 - F 50



PANHARD PL 17

ELEMENTS DE CAISSE AR « UTILITAIRES » F 65 - F 50



PANHARD PL 17