

# RUOTECLASSICHE

TEST A TEST



Panhard DB - Abarth 750 Zagato

## Maybach

una spanna  
sopra  
la Mercedes



**RADUNO  
CITROËN**

# DS

un POSTER  
in regalo

IN OMAGGIO

**GARECLASSICHE**  
*i Signori del Volante*



## TEST A TEST

Abarth «750» Zagato - DB «750»



### COLORI PASTELLO

*Verniciate in due diversi toni di azzurro tipici dell'epoca, le protagoniste della nostra sfida hanno personalità ben distinte. L'Abarth» si riconosce per le doppie gobbe sul tetto e sul cofano.*

# Italia-Francia under "750"



*Match in pista per due piccole grandi sportive degli anni '50, uguali nella cilindrata, diverse nell'impostazione: tutto dietro per l'italiana Abarth vestita da Zagato e tutto davanti per la francesina di Deutsch e Bonnet, le cui iniziali hanno dato vita al marchio DB, noto in Italia solo tra gli appassionati di corse. Caratteristiche di guida del tutto diverse. Scopriamole insieme sulla pista di Vairano*



di Gaetano Derosa

**A**guardarle oggi, a quarant'anni dalla loro presentazione, vien quasi da sorridere, al pensiero che queste due piccole vetture erano, negli anni Cinquanta, l'equivalente della «Golf GTI». Anzi, molto di più. Le Abarth e le DB erano sportive che potevano essere rifinite, perfezionate, modellate a misura del cliente, direttamente dal costruttore. Oggi, invece, per personalizzare una vettura, bisogna ricorrere a un «tuner», ma è tutta un'altra cosa.

Delle due sportive, l'Abarth «750 Zagato» è indubbiamente la più nota nel nostro Paese. Carlo Abarth aveva elaborato il motore della Fiat «600» portandolo a



750 cm<sup>3</sup> e, grazie anche a un nuovo albero a camme in testa, ne aveva fatto un'auto particolarmente spinta, una vera e propria «café racer».

A quella prima versione, che manteneva la stessa carrozzeria della berlina, ne

seguì un'altra, ideata e progettata da Elio Zagato nell'atelier di via Giorgini a Milano, angolo via Gallarate. «Dopo un breve colloquio con Carlo Abarth» dice il famoso carrozziere, «fu subito chiaro che gli schizzi del mio ufficio tecnico lo avevano convinto. Ebbi quindi carta libera per carrozzare le vetture in alluminio, equipaggiandole con il motore di Abarth. La linea scaturì quasi spontaneamente, senza indecisioni».

Ancora oggi, la linea della «Zagatina» è straordinariamente logica e aerodinamica, sebbene la ricerca del Cx fosse allora affidata più all'estro e all'intuizione che a precisi calcoli matematici... La parte più caratteristica della vettura è il

#### **SERIE LIMITATA**

*L'Abarth «750» e la DB con motore Panhard sono state costruite in poche centinaia di esemplari. Oggi sono pezzi molto ricercati dai collezionisti.*



tetto con le famose «doppie gobbe», che vengono riprese anche nel cofano del motore (posteriore).

La ricerca dell'aerodinamica e della leggerezza ha sempre condizionato lo stile di Zagato. Non si deve pensare, tuttavia, che ciò andasse a scapito delle finiture e degli allestimenti interni. Anche se le vetture erano destinate ad uso agonistico, si è sempre avuto un occhio di riguardo per il confort del pilota e del passeggero. Infatti, sebbene le dimensioni della «750» Abarth siano molto modeste, i sedili offrono un ottimo sostegno della colonna vertebrale e la posizione di guida risulta molto buona. Anche i piccoli vetri laterali poste-

riori, apribili a compasso, consentono una buona aerazione dell'abitacolo.

Nella sua carriera sportiva, la «750» Zagato ha vinto dappertutto: prima di categoria alla 12 Ore di Sebring nel 1959, prima a Daytona; e poi la Coppa Intereuropa a Monza, la Targa Florio, Monthléry e così via. Queste affermazioni ne decretarono ovviamente il successo commerciale, al punto che Zagato fu costretto a fare i salti mortali per soddisfare le richieste provenienti da tutta Europa.

Salendo a bordo, si ha la netta sensazione di essere al volante di una sportiva «tout court», anche se in miniatura. Chi scrive ha avuto il piacere di guidarla in alcune gare di velocità in salita e ne ha

un ricordo particolarmente piacevole. Esaltante il rombo del motore, incredibile la maneggevolezza, assolutamente sotto controllo le reazioni nella guida sportiva. Soltanto i freni, sollecitati a fondo, manifestano uno spiacevole fa-



#### PERSONALITÀ SPICCATÀ

*Sia l'Abarth sia la DB hanno una serie di dettagli che le rendono diverse dalle altre coupé dell'epoca. Entrambe hanno i fari carenati.*





#### MANIGLIA ESTRAIBILE

Sull'Abarth «750» un pulsante consente di far uscire la maniglia, una soluzione comune ad altre vetture, come, per esempio, la Cisitalia «202» di Pininfarina.

ding che neanche potenti pompate sul pedale riescono ad attenuare.

La velocità di punta è ragguardevole e si raggiunge rapidamente: merito della leggerezza della vettura e dei 44 CV a disposizione. Il comportamento su strada è quello tipico di una trazione posteriore, che nella guida sportiva si può correggere «pendolando» con lo sterzo. Nei tornanti, dopo aver acquisito una buona confidenza con il cambio, i passaggi seconda-terza (o addirittura prima-seconda) vengono accompagnati da

una caratteristica scodata che si controlla con un opportuno gioco di sterzo. Risultato, tanto divertimento e velocità spesso superiore a quella di vetture di cilindrata ben maggiore.

La genesi della DB «750» Panhard è praticamente la stessa della «750» Abarth di Zagato: si voleva ottenere, partendo da componenti di serie, una vettura in grado di offrire prestazioni superiori a quelle che la piccola cilindrata lasciava supporre. Queste, almeno, le intenzioni di Charles Deutsch e René



#### L'INTERVISTA

### Elio Zagato: «Ci hanno battuti una volta sola...»

**N**e sono passati di anni, ma la passione per i motori è rimasta la stessa di una volta. In occasione del centenario della nascita di Enzo Ferrari, abbiamo incontrato Elio Zagato (che negli anni Cinquanta aveva «vestito» cinque bellissime «250 GT»): i suoi ricordi sono sempre precisi, e quando gli parliamo dell'Abarth «750» i suoi occhi si illuminano: «Una macchina fantastica! Vinceva sempre, era imbattibile. Con Carlo Abarth ci fu una stretta collaborazione che

ci soddisfece entrambi. Le Abarth Zagato erano belle e veloci, leggere e imprevedibili, il massimo per chi allora voleva correre nelle categorie fino al litro di cilindrata». E la DB Panhard? «Erano probabilmente le nostre concorrenti più accreditate. Avevano la carrozzeria in fibra, un motore particolarmente robusto e un'aerodinamica, grazie alle esperienze di Deutsch, veramente di prim'ordine. Ma negli scontri diretti con le nostre vetture

perdevano sempre, eccezion fatta per una volta, a Monza, dove le DB si dimostrarono veramente imprevedibili...» Quali erano i difetti della «750» Abarth Zagato? «Forse l'abitabilità un po' scarsa, ma si sa che questo è un limite comune a moltissime auto sportive. Ma c'era anche chi apprezzava un'impostazione di guida così raccolta. Come Walter Chiari, che venne a ritirare la macchina assieme ad Ava Gardner. Mi disse: «Sembra fatta apposta



per me" e io me ne stupii un po', perché Chiari era molto alto. E invece la "750" gli stava a pennello...»

Bonnet, le cui iniziali dei cognomi diventarono ben presto, in Francia, un simbolo di sportività. Curiosa comunque la scelta di basarsi sulla meccanica della Panhard «Dyna». A dire il vero, la piccola «gitl» che i due appassionati tecnici francesi esposero al Salone dell'Automobile di Parigi, nel 1949, aveva inizialmente meccanica Citroën. Essi contavano di realizzarne almeno una ventina, con il consenso del signor Boulanger, boss della Casa francese. Ma questi reagì negativamente: «Che cosa pense-

ranno i nostri clienti?» egli si chiese. E concluse: «Bisogna impedire a questi artigiani di Champigny di costruire automobili con il nostro nome». Ma que-

sto veto non scoraggiò i due transalpini, che avevano un asso nella manica. Deutsch pensò infatti di sfruttare la sua vecchia amicizia con Jean Panhard, nata quando erano studenti al Politecnico di Parigi. Non fu difficile convincere Panhard a fornire la meccanica delle sue vetture. Charles Deutsch, fresco di studi di ingegneria, aveva capito che, naturalmente, soltanto una carrozzeria in alluminio o in fibra poteva garantire alla sua nascente «gitl» prestazioni superiori. E

#### SCocca IN VETRORESINA

La DB fu una delle prime vetture francesi ad adottare una carrozzeria in materiale sintetico. La maniglia (foto in alto) è estraibile, proprio come sull'Abarth.



#### LE ORIGINI DELLA DB

### Deutsch e Bonnet, genio e sregolatezza

L'avventura della DB-Panhard incomincia nei primi anni del dopoguerra, con la comune passione per i motori di due personaggi molto diversi per stile di vita e cultura. Charles Deutsch, brillante neolaureato del Politecnico di Parigi con il pallino dell'aerodinamica, incontra quasi per caso René Bonnet, un eccellente garagista tuttofare che conosce alla perfezione tutti i segreti della meccanica e dei motori. Deutsch era idealista, riflessivo, riservato: si definiva semplice e

la sua piccola statura non smentiva il suo carattere. Invece René Bonnet era atletico, spavaldo e compagno, e da buon autodidatta aveva poca teoria ma molta pratica. La passione per l'automobilismo sportivo era uno dei due elementi che accomunavano i nostri personaggi. L'altro era un conto corrente poco fornito. Nel 1961 il loro rapporto di lavoro e di amicizia si concluse: era successo che Bonnet aveva concluso un accordo con la Régie Renault e Deutsch si sentì tradito.

*Entrambi appassionati di sport automobilistico, René Bonnet (a sinistra nella foto) e Charles Deutz avevano caratteri del tutto diversi: spavaldo il primo, timido e riservato il secondo.*



## LE RILEVAZIONI

a cura del centro prove di Quattroruote

### CONDIZIONI DELLA PROVA

Temperatura 18° C, umidità 50%, vento da 0 a 1,5 metri/sec.  
Peso delle vetture durante le rilevazioni  
(pilota a bordo, apparecchiature di prova, carburante):  
kg 670 (Abarth) e kg 765 (DB)

### VELOCITÀ MASSIMA

Abarth: km/h 140,3 in IV marcia  
DB: km/h 132,5 in IV marcia

### ACCELERAZIONE

400 metri con partenza da fermo:  
Abarth: sec. 19,7 (vel. d'uscita km/h 110,2)  
DB: sec. 22,2 (vel. d'uscita km/h 92,4)

Velocità in km/h	Tempo in secondi	
	Abarth	DB
0 - 40	4,1	6,7
0 - 60	6,5	10,5
0 - 80	11,4	18,2
0 - 100	16,7	27,4
0 - 120	27,0	41,2

### RIPRESA

Nel rapporto più alto

400 metri con partenza da 70 km/h  
Abarth: sec. 13,6 (vel. d'uscita km/h 107,3)  
DB: sec. 17,1 (vel. d'uscita km/h 97,6)

Velocità in km/h	Tempo in secondi	
	Abarth	DB
70 - 80	4,1	7,0
70 - 90	8,2	12,4
70 - 100	12,9	17,9
70 - 110	18,4	24,8

## PIÙ BRILLANTE L'ITALIANA

*Nel corso della nostra prova l'Abarth «750» è risultata non soltanto più veloce, ma anche più rapida in accelerazione e ripresa.*



### QUANTO COSTA OGGI

## Rara e preziosa

Quante Abarth «750» sono state costruite da Zagato non è certo, probabilmente soltanto qualche centinaio. E questo è, indubbiamente, un buon motivo per rendere la vettura rara e appetibile. Se a ciò aggiungiamo la sua fama di vettura vincente in corsa, il motore elaborato da Carlo Abarth, la carrozzeria firmata dallo stilista milanese, ne deriva un modello molto appetito dai collezionisti. La valutazione è intorno ai 50 milioni per una vettura originale e in ottime condizioni, ma il problema non è tanto il prezzo, quanto riuscire a reperire un esemplare, restaurato o da restaurare. Se si ha la fortuna di trovare una «750» rottame vale pertanto la pena di rimetterla in sesto.



*L'abitacolo dell'Abarth è un po' piccolo e adatto perciò a persone di piccola taglia.*



alla fine, tramite la carrozzeria Chausson, la DB ebbe un vestito in vetroresina e pesava, a secco, solo 640 kg.

A parte le vistose coppe copricerchi, un po' esagerate e certo non belle, la linea della DB è bella quasi quanto quella della Zagato. Non a caso, quando questo modello venne presentato (nel 1954), venne definito dalla stampa specializzata «la vera GT francese del momento». Colpisce la cura con cui sono costruite le palpebre in plexiglas che ricoprono i proiettori anteriori, stupisce



*Copriruota in alluminio con finto gallettone al centro per la DB «750»*

l'essenzialità dei suoi interni, spartani e impostati per l'uso sportivo, ma impressiona soprattutto il design della carrozzeria, che anticipa di un decennio le linee delle più belle sportive europee.

Gli ingombri e le dimensioni dell'abitacolo sono praticamente equivalenti alla Zagato. Anche in questo caso è apprezzabile l'impostazione di guida, sebbene i sedili siano meno profilati. La strumentazione, invece, è in entrambe le vetture completa e ben visibile.

La DB che abbiamo provato sulla pista



*Più spazioso l'interno della coupé francese, che ha anche sedili più confortevoli.*

#### QUANTO COSTA OGGI

### Prezzo da amatori

**S**e l'Abarth «750» è rara, la DB con motore Panhard lo è molto di più. Deutsch e Bonnet ne hanno infatti assemblate poche, forse un centinaio, quasi tutte impiegate in corsa e quindi molto sfruttate o andate distrutte nel corso di qualche incidente. Difficile anche dare una valutazione attendibile, perchè, in ogni caso, non è un modello molto richiesto, se non da un ristrettissimo numero di persone che conoscono questa marca e amano le vetture francesi. Molto prudentemente la quotiamo una ventina di milioni, ma se qualcuno decide di metterne in vendita un esemplare può chiedere, a chi è veramente interessato, anche cifre ben più alte.

di Vairano era in condizioni originali. Alla fine degli anni Settanta era stata sottoposta ad una revisione, ma il motore non è mai stato rifatto. Un occhio di riguardo dunque, nel corso dei primi giri, per saggiare l'effettivo stato della meccanica, che per la verità non dimostra i suoi anni. Il piccolo boxer bicilindrico in alluminio, raffreddato ad aria,

parte al primo colpo, senza problemi. La prima impressione, nettamente differente rispetto alla Zagato, è che la DB sia quasi inguidabile: occorre un po' di tempo per capirla fino in fondo. In pratica, è soprattutto la trazione anteriore che modifica radicalmente il comportamento su strada. Quindi, chi è abituato alle reazioni tipiche del «tutto dietro»,

rimane alla fine piacevolmente colpito da una guida sostanzialmente simile a quella di un'auto moderna. Nelle curve, il retrotreno segue fedelmente la traiettoria impostata dall'asse anteriore e si avverte una piacevole sensazione di sicurezza. Solo rilasciando il gas, la DB mostra un accenno di sovrasterzo, peraltro facilmente controllabile. □



**UNA TIRA, L'ALTRA SPINGE**

*La DB ha motore e trazione davanti ed è sottosterzante, mentre l'Abarth, che ha il propulsore dietro, tende a scodare con facilità.*

**LE CARATTERISTICHE TECNICHE**

	Abarth «750» Zagato	DB «750»
Anni di produzione	1956-1957	1954-1957
Materiale scocca	alluminio	vetrosesina
Motore	4 cilindri in linea	2 cilindri orizzontali
Cilindrata cm <sup>3</sup>	747	745
Alesaggio x corsa mm	61x64	79,5x75
Rapporto di compressione	9,8:1	7,5:1
Potenza CV/giri	44/6000	40/5000
Distribuzione	1 albero a camme lat. 1 albero a camme centrale	
Allimentazione	1 carburatore	1 carburatore
Cambio	4 marce	4 marce
Pneumatici	5.20-12	145-15

	Abarth «750» Zagato	DB «750»
Sospensioni anteriori	indipendenti	indipendenti
Sospensioni posteriori	indipendenti	semindipendenti
Freni	4 tamburi	4 tamburi
Sterzo	vite e rullo	cremagliera
Lunghezza mm	3235	3720
Larghezza mm	1340	1410
Passo mm	2000	2130
Altezza mm	1200	1300
Peso a vuoto kg	535	640
Consumo l/100 km	6	6,5
Velocità massima km/h	150	140



La DB monta un motore Panhard a due cilindri contrapposti.



La meccanica dell'Abarth deriva da quella della Fiat «600».