

Das Boot



Mit schnittigen, offenen Sportwägelchen auf Großserienbasis – meist von Fiat – mischten die Italiener in den Fünfzigern die Mille Miglia auf. Die Gattung dieser kompakten Spider nannte man „Barchetta“: kleines Boot. Auch der eher unscheinbare Panhard Dyna wurde einer solchen Kur unterzogen...

Scuderia ITAL-FRANCE

Crepaldi - Milano



Erstaunlich, welchen Eindruck dieser kleine Flitzer immer wieder auf die Zuschauer bei Oldtimer-Ausfahrten macht. Dabei weiß das kleine Einzelstück niemand so recht einzuordnen. Aber vielleicht wird es gerade deswegen bestaunt und geliebt. Und schnittig sieht er ja schließlich auch aus, der kleine Panhard 750 Sport Spider, den wir Ihnen auf diesen Seiten präsentieren.

Nachdem ich bereits eine ganze Reihe von Schönwetterautos gefahren habe, vermittelt der spartanische Spider Autofahren pur. Er liebt hohe Drehzahlen und stellt fahrtechnisch eine echte Herausforderung bei Rallyes dar, die auch gerne mal bei schlechter Witterung stattfinden. Als ich mit meiner Frau Brigitte entsprechende Schutzkleidung und Rennhelme mit Visier gekauft hatte, stellte ich nämlich fest, dass mir selbst schlechte Wetterverhältnisse nichts ausmachen. Im Gegenteil: Man nimmt die Landschaft, die Gerüche und die Veränderungen der Umgebung sehr viel intensiver wahr als in einem geschlossenen Fahrzeug. So erzieht der kleine Spider quasi nebenbei auch noch zu einer bewussteren Wahrnehmung.

Die Geschichte unseres Panhard 750 Sport Spider reicht zurück bis ins Jahr 1950, als der italienische Panhard-Importeur Gastone Crepaldi beschloss, in Mailand eine Renngemeinschaft mit Namen Scuderia Ital-France zu gründen. Zu diesem Zweck importierte Gastone Crepaldi damals eine Anzahl Dyna-X-85- und X-86-Fahrgestelle. Mit dem Kleinwagen Dyna im Programm, einem agilen Fronttriebler mit luftgekühltem Zweizylinder-Boxermotor, hatte die altherwürdige französische Marke Panhard & Levassor (gegründet vor über 120 Jahren) nach dem Zweiten Weltkrieg wieder Tritt gefasst.

Der Name Scuderia Ital-France sollte natürlich die Symbiose aus zuverlässiger französischer Technik und ausdrucksvollen italienischen Karosserieformen beschreiben. Fast alle der von Crepaldi importierten Panhard Dyna wurden vom italienischen Karosseriebauer Allemano eingekleidet. Es handelte sich um mehrere Coupés und einige wenige Spider – für

Panhard

Unter dem knapp geschnittenen Alukleid von Colli werkelt keine Fiat- oder Lancia-Technik, sondern ein zorniger Panhard-Boxer



letztere Gattung hat sich in Italien auch der liebevolle Ausdruck „Barchetta“ (kleines Boot) eingebürgert.

Zwei der Dyna-X-85-Chassis gelangten in die Hände von Aldo „Tino“ Bianchi. Der war bereits vor dem Zweiten Weltkrieg als erfolgreicher Ingenieur und Mechaniker bekannt. So hatte er eine Einzelradaufhängung für den Maserati 1500 konstruiert, mit dem Luigi Castelbarco im Jahr 1934 das Eifelrennen am Nürburgring gewann. Nach dem Krieg, im Jahr 1946, fuhr Bianchi den Lancia Aprilia Spider, den zuvor der bekannte Sportwagenfahrer Luigi Bellucci gesteuert hatte, und bestückte 1948/49 einige Cisitalia-D-46-Rennwagen mit Aprilia-Motoren. Ab 1950 arbeitete Tino Bianchi



Einen Großteil seines Daseins fristete der Panhard 750 Sport Spider in Südafrika, bevor er in den Neunzigern nach Italien zurückkehrte und gründlich restauriert wurde

Das schlichte Armaturenbrett trägt eine stattliche Anzahl Instrumente im blanken Blech

Spec. 21.000.000

AUTOMOBILE CLUB BRESCIA

Con presente numero di atti spetta alla Commissione Sportiva Automobilistica Italiana

510 "MILLE MIGLIA" - Coppa "Piero Bianchi" - In via Sordani alla

NUMERO DI TARGA	Modello	Classe	Partecipante	Classe
029	Lancia Aprilia	100	Giancarlo Rigamonti	
269	Bianchi	269	Ottavio Prandoni	
0112	Panhard	750	Giancarlo Rigamonti	2.176

FINIS DEL CONCORSO
Sabbia di Giarola - 10.000.000

dann für Gastone Crepal-di, bei dem er als Technischer Direktor die Vorbereitung der kleinen Sportwagen für die Scuderia Ital-France übernahm.

Für die Mille 1955 nannte die Scuderia Madunina das Team Rigamonti/Prandoni

In unserem Fall ließ er für die beiden Dyna X 85 maßgeschneiderte Aluminiumkarosserien beim namhaften Karosseriebauer Colli anfertigen, der ebenfalls in Mailand beheimatet war. Die Fahrzeugrahmen dieser zwei Spezialexemplare wurden eigens von Gilberto Colombo (Gilco) in Leichtbauweise angefertigt und für die Aufnahme der Karosserien vorbereitet. Die 610-Kubik-Maschine des Dyna X 85 brachte Bianchi kurzerhand auf die



Brescia am 1. Mai 1955, kurz vor halb eins: Giancarlo Rigamonti und Ottavio Prandoni warten auf der Startrampe zur Mille Miglia



Einen Monat nach dem 1000-Meilen-Rennen holte sich Rigamonti den Klassensieg auf dem Rundkurs von Mugello



Dem Goldpokal der Dolomiten jagte der Italiener mit seinem kleinen Panhard Spider allerdings erfolglos hinterher (hier 1955)

Daten des größeren X 86 mit einem Dreiviertelliter Hubraum und erzog ihm durch klassische Tuningmaßnahmen erheblich mehr Leistung an. Schließlich wurden die Panhard-Aufhängungsteile mit der Bremsanlage aus einem Fiat 500 C kombiniert, und der sportlicheren Optik wegen sind natürlich Borrani-Speichenräder mit Zentralverschlüssen montiert.

So entstanden bei Colli ein – stilistisch an den Alfa Romeo Disco Volante erinnerndes – hellblaues Coupé, das bereits 1952 erstmals an der Mille Miglia teilnahm, sowie die rote Barchetta, die Sie hier sehen: Bianchi ließ sie Anfang 1954 bauen und nannte sie sogleich zur Mille Miglia jenes Jahres. Da die Barchetta jedoch nicht rechtzeitig zum Start fertig wurde, kam sie erst bei der 1955er Mille Miglia mit Giancarlo Rigamonti und Beifahrer Ottavio Prandoni zum Einsatz.

Passend zur Startzeit (00.29 Uhr) wurde der Wagen mit der Nummer 029 in der 750er Sportwagenklasse auf die Reise ge-

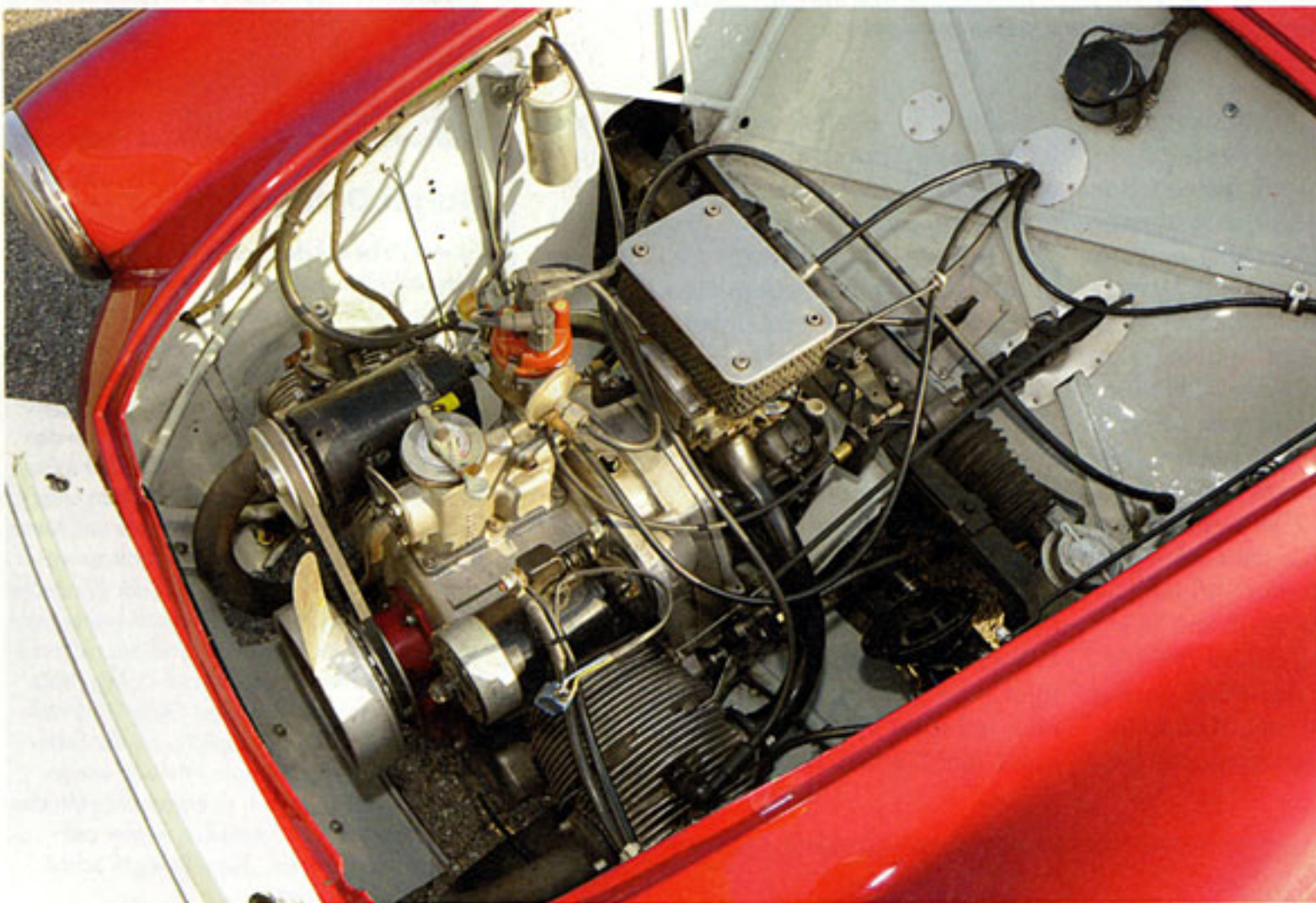
schickt. Gut im Rennen liegend, schied die Barchetta allerdings mit technischem Schaden aus. Rigamonti hatte sich zu diesem Zeitpunkt bereits einen Namen als erfolgreicher Rennfahrer gemacht, unter anderem auf Ferrari für die Scuderia Madunina. An der Spitze des Mille-Miglia-Feldes fuhren derweil die Briten Stirling Moss und Denis Jenkinson im Mercedes-Benz 300 SLR in Rekordzeit ihrem bis heute legendären Sieg entgegen...

Nach dem verpatzten Auftritt beim Tausend-Meilen-Rennen holte Rigamonti mit dem Spider aber noch Klassensiege in Mugello 1955 sowie beim Bergrennen Aosta-Großer St. Bernhard im Jahr 1956. Weiterhin startete der Wagen im März 1956 beim Rennen in Monza um die Meisterschaft des italienischen Automobilsport-Verbands FISA. Auch an der prestigeträchtigen Berg- und Talfahrt um den Goldpokal der Dolomiten nahm Rigamonti teil, allerdings fiel er dort aus.



Der schnittige Barchetta-Aufbau glänzt mit liebevoll ausgeführten Details wie den filigranen Haubenschlössern

Im Jahr 1958 verliert sich zunächst die Spur des Fahrzeuges. Das italienische Panhard-Register berichtet jedoch, dass der 750 Sport Spider etwa 1959/60 nach Südafrika gelangte und dort an zahlreichen Rennen teilnahm. Erst 30 Jahre später wurde das Fahrzeug wiederentdeckt und kehrte 1991 nach Italien zurück, wo der Spider mit allen noch vorhandenen Originalteilen



Bis zu 60 PS quetscht der kleine Boxer aus einem knappen Dreiviertelliter Hubraum. Der Zweizylinder ist dabei im Gilco-Stahlrohrrahmen weit vorne vor den Vorderrädern platziert, die er antreibt. Über 170 km/h sind mit der kleinen italienisch-französischen Krawallbüchse locker machbar

Rigamonti setzte die kleine Barchetta auch in der Saison 1956 weiterhin ein. Hier steht der Wagen mit der Startnummer 220 in Monza am Start zum Rennen um die Meisterschaft des italienischen Automobilsport-Verbands FISA



Im Vorjahr war er wegen Zeitüberschreitung nicht gewertet worden, 1956 fiel Rigamonti beim Coppa d'Oro delle Dolomiti aus



Anfangs hatte Karosser Colli in der Mailänder Viale Certosa 181 der Panhard Barchetta noch ein schlichtes Heck verpasst. Die schneidigen Heckflossen und die nach hinten auslaufende Kopfstützenverkleidung wurden erst später hinzugefügt

restauriert wurde. Das außergewöhnliche Fahrzeug weckte schon bald das Interesse eines weiteren Enthusiasten: Valerio Bocelli, 1993 Copilot im Cisitalia-Siegerwagen der historischen Mille Miglia, erwarb alsbald die Barchetta. Mit dem Wagen nahm er fortan regelmäßig an der *Mille Miglia Storica* teil und fuhr zudem zahlreiche Siege in diversen italienischen Veteranenrallyes ein. Erst 2007 trennte sich Bocelli schweren Herzens von seiner „bella macchina“ und veräußerte sie mir.

Nach dem Kauf des 750 Sport Spider ging mein Wunschtraum auch sogleich in Erfüllung, und meine Ehefrau und ich traten bei der Mille Miglia 2008 mit Startnummer 251 an. Wer sich selbst mit Teilnahme-Ambitionen an der Mille Miglia Storica trägt, weiß nur zu gut, dass Originalität, Rarität, eine unzweifelhafte Ge-

schichte und idealerweise noch Rennerfolge ideale Voraussetzungen hierfür bieten. Nach vielen mühseligen Besichtigungsterminen anderer angebotener Fahrzeuge hatte ich nämlich die Hoffnung schon fast begraben, etwas Passendes für die „Mille“ zu finden. Jetzt wurde es wirklich wahr! Ein fulminantes Erlebnis, allein die begeisterten Reaktionen der Leute am Streckenrand sorgen heute noch für ein angenehmes Kribbeln. Das schreit förmlich nach Wiederholung...

Die unglaubliche Leistung des kleinen Flitzers und der damit verbundene Fahrspaß sind unnachahmlich. Der leistungsgesteigerte 750-Kubik-Motor kommt mit Weber-Doppelvergaser gut und gerne auf über 60 PS, für den Alltag haben wir es aber bei rund 50 PS belassen. Nicht viel, sagen Sie? Stimmt. Aber nicht für ein Alu-



Von vorne ist deutlich zu erkennen, wie klein und kompakt das „Bötchen“ ist. Mit dem nur 400 Kilo leichten Wagen lässt sich auf ruhigen Landstraßen ganz nett rumtollen



Auch das von Colli eingekleidete, hellblaue Crepaldi-Panhard Coupé nimmt heute noch regelmäßig an der „Mille Miglia Storica“ teil

Der Besitzer



Ralph Dolega

Es war Liebe auf den ersten Blick. Nach einer schweißtreibenden Probefahrt mit Vorbesitzer Valerio Bocelli durch die engen Straßen Brescias zögerte Ralph Dolega keinen Moment, den Panhard 750 Sport Spider zu erwerben. Mit dem kleinen, roten Flitzer erfüllte er sich endlich seinen lange gehegten Traum, an der Mille Miglia teilzunehmen. Seit über 20 Jahren ist Dolega mit Oldtimern aller Bauarten unterwegs – Zweiräder, Roadster, Coupés und Kombis: „Aber meine Rallye-Leidenschaft zu wecken, wie sie die kleine Zweizylinder-Barchetta bei mir ausgelöst hat, das hat noch keiner meiner Oldies zuvor geschafft.“ Und das nicht nur bei ihm: Ehefrau Brigitte Schaaf-Dolega trägt das Hobby mit und bestreitet Oldie-Veranstaltungen als begeisterte Copilotin an der Seite ihres Mannes. Auch dieses Jahr sind wieder einige Einsätze geplant, so etwa bei Le Mitiche Sport a Bassano, und natürlich wieder auf Schloss Dyck, wo das „Team Dolega“ schon 2008 erfolgreich war.

miniumfahrzeug mit einem Gewicht von nicht mal 400 Kilogramm! Gastone Crepaldi und seiner Scuderia Ital-France sei auf ewig Dank, und nicht zuletzt natürlich auch der Firma Panhard & Levassor. Panhards Dyna war schließlich mit seinen vielen Aluteilen (der Wagen basierte auf einer Konstruktion von Leichtbau-Papst Jean-Albert Grégoire) ein Ausbund an Gewichtersparnis. Doch die Hausse nach dem Krieg währte nicht allzu lange: Nachdem die Firma 1965 ganz von Citroën über-

Technische Daten

Panhard 750 Sport Spider (Dyna X 85)

Motor: Luftgekühlter Zweizylinderviertakt-Boxermotor (Alu); hängende Ventile, von zentraler Nockenwelle über Stoßstangen und Kipphebel betätigt; ein Weber-Doppelvergaser; zweifach gelagerte Kurbelwelle

Bohrung x Hub: 79,5 x 75 mm

Hubraum: 745 ccm

Verdichtung: 7,5:1

Leistung: rund 50 bis 60 PS bei 5700 U/min

Kraftübertragung: Einscheibentrockenkupplung; Vierganggetriebe (2. bis 4. synchronisiert), Mittelschaltung; Frontantrieb

Aufbau: Colli-Alukarosserie auf gelochtem Gilco-Stahlrohrrahmen

Vorderradaufhängung: Einzelradaufhängung mit zwei Querblattfedern, Teleskopstoßdämpfer

Hinterradaufhängung: Starrachse mit Schraubenfedern, Teleskopstoßdämpfer

Bremsanlage: rundum Trommeln (vom Fiat 500 C)

Radstand: 2190 mm

Spurweite vorn/hinten: 1250/1250 mm

Länge x Breite x Höhe:

3600 x 1400 x 980 mm

Leergewicht: 390 kg

Höchstgeschwindigkeit: etwa 170 km/h

Verbrauch: 6 bis 8 Liter Super/100 km

Bauzeit: 1954

Stückzahl: 1



Italienische Momente: Zwei-Meter-Riesen hätten nicht viel Spaß an der typischen Froschhaltung hinterm Volant



Verchromte Speichenräder sind natürlich Pflicht für einen rassigen Sportwagen aus Italien, selbst wenn es „nur“ ein 750er ist

nommen worden war, folgte 1967 das Aus für die Panhard-Pkw-Produktion – für einen der ältesten Autohersteller der Welt.

Ganz und gar nicht alt gibt sich die kleine Barchetta: Ab 3000 Umdrehungen hat man das Gefühl, von einem Turbo beschleunigt zu werden, und bei reichlich 5700 U/min hat der Motor sein Leistungsoptimum erreicht. Dass er dabei laut schnattert wie eine wirklich ausgewachsene Ente, liegt in der Natur seiner zwei boxenden Zylinder – obwohl der kernige Klang eigentlich eher an einen Vier- oder Sechszylinder erinnert. Geschwindigkeiten jenseits von 170 km/h sind leicht erreichbar, und wenn der Fahrer mutig ist, geht sicherlich auch noch mehr: Das muss das Boot abkönnen...

Jedenfalls blicke ich des Öfteren in bass erstaunte Gesichter, wenn ich die häufig gestellte Frage nach der Motorisierung beantworte... Zwei Zylinder? Unglaublich! Die Neugier der Zuschauer macht in solchen Momenten richtig Spaß. Wenn Sie uns demnächst einmal auf einer Veranstaltung sehen, sprechen Sie mich doch ruhig an...

Text: R. Dolega/B. Schaaf-Dolega
Fotos: Andreas Beyer/Archiv Dolega
redaktion@oldtimer-markt.de

Das Ersatzrad liegt gut verstaut hinterm Cockpit, umrahmt von allerlei zur Gewichtsersparnis durchbohrten Blechprofilen

