

CODICI

Tipo scheda **N**
CODICE UNIVOCO
 Provincia MO
 Comune Modena

NUCLEO

NUCLEO

Denominazione del nucleo DESIGN - Anonimo/Autore
 Localizzazione Museo dell'auto storica Stanguellini
 museo/contenitore/sito
 Dati informativi sul Nucleo

Il Museo nasce nel 1996 per volontà di Francesco Stanguellini, figlio di Vittorio, fondatore dell'attività, e si è andato via via arricchendo di prestigiosi pezzi rari che hanno ampliato ed impreziosito la collezione, con oltre una trentina di auto tra vetture da corsa e coupè sportive.

Sono presenti, oltre ad una collezione tematica di veicoli e "pezzi unici" prodotti e modificati dai primi del '900, numerosi attrezzi utilizzati per la realizzazione e la messa a punto delle auto.

All'interno del Museo si possono ammirare le prime vetture Sport 750 e 1100 di derivazione Fiat, il motore di intera costruzione Stanguellini del 1950 e ancora la gloriosa Stanguellini Junior 1100 degli anni '60, vincitrice del G.P. di Montecarlo Junior del 1959, fino a giungere alla celebre Colibrì disegnata da Scaglione e alla prestigiosa Formula 3, un gioiello di creazione sportiva.

Si possono inoltre trovare altre autovetture, motori, accessori, fotografie, riviste e materiale pubblicitario, accanto a diverse parti di auto da competizione, che insieme tessono le fila della storia automobilistica modenese. La documentazione del Museo è poi completata da pezzi di motore "storici", targhe e diplomi di prestigio, motivo di richiamo per continui visitatori, turisti ed appassionati.

Formula Junior
 Motore: anteriore inclinato di 9° rispetto all'asse longitudinale (dal 1961 disassato di 30 mm rispetto all'asse longitudinale); derivazione Fiat 1100; monoblocco in ghisa, testa in lega leggera
 Cilindri: 4 in linea
 Alesaggio e corsa: 68 x 75 mm
 Cilindrata totale: 1089 cc
 Potenza massima: 78 CV a 6.500 giri/minuto (nel 1958 70 CV a 6.200 giri/minuto)
 Lubrificazione: forzata a carter umido con pompa di mandata
 Raffreddamento: ad acqua con circolazione forzata
 Distribuzione: ad aste e bilancieri con albero a camme laterale nel basamento
 Alimentazione: 2 carburatori Weber 38 DC OE (40 DC OE) doppio corpo (nel 1958 2 carburatori Dell'Orto SS I25B)
 Accensione: singola con batteria e spinterogeno
 Frizione: monodisco a secco
 Cambio: a 4 rapporti e retromarcia (dal 1960 a 5 rapporti)
 Telaio: tubolare con longheroni e traverse di irrigidimento
 Sospensione anteriore: a ruote indipendenti con bracci triangolari trasversali, molle elicoidali e ammortizzatori telescopici idraulici coassiali, barra trasversale stabilizzatrice (nel 1958 a ruote indipendenti con triangoli trasversali inferiori e balestra trasversale superiore, ammortizzatori telescopici idraulici)
 Sospensione posteriore: a ponte rigido con bracci longitudinali di spinta e reazione, molle elicoidali, ammortizzatori telescopici idraulici (dal 1960 coassiali), ancoraggio trasversale con cavi metallici (dal 1961 a ruote indipendenti con parallelogrammi deformabili, semiassi oscillanti, molle elicoidali e ammortizzatori telescopici idraulici coassiali)
 Freni: a tamburo sulle ruote (dal 1961 quelli posteriori a lato del differenziale; dal 1961 freni a disco)
 Passo: 2.100 mm
 Carreggiate: anteriore 1.220 mm; posteriore 1.230 mm

Pneumatici: anteriori 5,20-12; posteriori 5,20-14
Carrozzeria: monoposto in alluminio
Peso a secco: 400 kg
Periodo di produzione: 1958-1961

Colibri

Motore: posteriore centrale Moto Guzzi
Cilindri: 1 orizzontale
Alesaggio e corsa: 68 x 68 mm
Cilindrata totale: 248 cc
Potenza massima: 29 CV a 8.400 giri/minuto
Lubrificazione: forzata con pompe di mandata e recupero
Raffreddamento: ad aria mediante condutture dinamiche
Distribuzione: 2 alberi a camme in testa azionati da albero verticale e coppie coniche
Alimentazione: 1 carburatore Dell'Orto SS 32
Accensione: singola con magnete
Frizione: a dischi multipli
Cambio: a 5 rapporti; trasmissione finale a catena
Telaio: tubolare a traliccio
Sospensione anteriore: a ruote indipendenti con bracci triangolari trasversali, molle elicoidali e ammortizzatori telescopici idraulici coassiali, barra trasversale stabilizzatrice
Sospensione posteriore: a ruote indipendenti con bracci quadrangolari trasversali, molle elicoidali e ammortizzatori telescopici idraulici coassiali
Freni: a disco sulle ruote anteriori
Passo: 2.300 mm
Carreggiate: anteriore 1.100 mm; posteriore 1.050 mm
Carrozzeria: monoposto chiusa in alluminio
Peso a secco: 310 kg
Periodo di produzione: 1963

750 Sport Nazionale

Motore: anteriore in linea; derivazione Fiat 500; monoblocco in ghisa, testa speciale in lega leggera
Cilindri: 4 in linea
Alesaggio e corsa: 52 x 67 mm
Cilindrata totale: 569 cc
Potenza massima: 28 CV a 6.000 giri/minuto
Lubrificazione: forzata a carter umido con pompa di mandata
Raffreddamento: ad acqua con circolazione a termosifone
Distribuzione: ad aste e bilancieri con albero a camme laterale nel basamento
Alimentazione: 1 carburatore Weber
Accensione: singola con batteria e spinterogeno
Frizione: monodisco a secco
Cambio: a 4 rapporti e retromarcia
Telaio: longheroni in lamiera d'acciaio stampata con traverse di irrigidimento, derivazione Fiat 500
Sospensione anteriore: a ruote indipendenti con triangoli trasversali inferiori e balestra trasversale superiore, ammortizzatori a frizione (in seguito idraulici)
Sospensione posteriore: a ponte rigido con semi balestre longitudinali e a

1100 Sport Nazionale

Motore: in linea; derivazione Fiat 508C; monoblocco in ghisa, testa in lega leggera
Cilindri: 4 in linea
Alesaggio e corsa: 68 x 75 mm

Cilindrata totale: 1089 cc
Potenza massima: 45 CV a 6.000 giri/minuto (nel 1948 60 CV a 6.000 giri/minuto)
Lubrificazione: forzata a carter umido con pompa di mandata
Raffreddamento: ad acqua con circolazione a termosifone
Distribuzione: ad aste e bilancieri con albero a camme laterale nel basamento
Alimentazione: 1 carburatore invertito Zenith 32 VIMB (2 carburatori Weber 32 DR3)
Accensione: singola con batteria e spinterogeno
Frizione: monodisco a secco
Cambio: a 4 rapporti e retromarcia
Telaio: a longheroni in lamiera d'acciaio stampata con traverse di irrigidimento, derivazione Fiat 508C
Sospensione anteriore: a ruote indipendenti con triangoli trasversali inferiori, braccio oscillante superiore, molle elicoidali ed ammortizzatori idraulici racchiusi, a bagno d'olio, in scatole verticali fissate al telaio; (in seguito ammortizzatori idraulici telescopici)
Sospensione posteriore: a ponte rigido con balestre longitudinali, ammortizzatori idraulici racchiusi, a bagno d'olio, in scatole verticali fissate al telaio; (in seguito ammortizzatori idraulici telescopici); barra stabilizzatrice
Freni: a tamburo sulle ruote
Passo: 2.420 mm
Carreggiate: anteriore 1.231 mm; posteriore 1.226 mm
Pneumatici: anteriori 5,00-15; posteriori 5,00-15
Carrozzeria: biposto aperta monolitica o chiusa con hard-top) in alluminio; dal 1947 a siluro con parafanghi di tipo motociclistico in alluminio
Peso a secco: 580 kg
Periodo di produzione: 1938-1947

2800 Sport Nazionale

Cilindrata totale: 2852 cc
Potenza massima: 110 CV a 4.800 giri/minuto
Lubrificazione: forzata a carter umido con pompa di mandata
Raffreddamento: ad acqua con circolazione forzata
Distribuzione: ad aste e bilancieri con albero a camme laterale nel basamento
Alimentazione: 3 carburatori Weber
Accensione: singola con batteria e spinterogeno
Frizione: monodisco a secco
Cambio: a 4 rapporti e retromarcia
Telaio: a longheroni in lamiera d'acciaio stampata con traverse di irrigidimento, derivazione Fiat 2800 modificato
Sospensione anteriore: a ruote indipendenti con triangoli trasversali inferiori, braccio oscillante superiore, molle elicoidali ed ammortizzatori idraulici racchiusi, a bagno d'olio, in scatole verticali fissate al telaio
Sospensione posteriore: a ponte rigido con balestre longitudinali, ammortizzatori idraulici, barra stabilizzatrice
Freni: a tamburo sulle ruote
Passo: 3.200 mm
Carreggiate: anteriore 1.452 mm; posteriore 1.460 mm
Pneumatici: anteriori 6,50-18; posteriori 6,50-18
Carrozzeria: biposto aperta in alluminio
Peso a secco: 1.100 kg
Periodo di produzione: 1939

Artisti/ Designers

Vittorio Stanguellini
Oberdan Golfieri
Franco Scaglione

Tipologia artefatto

automobili

Tipologia artefatto

motori

Area di provenienza

Italia

IDENTIFICAZIONE CATALOGRAFICA

DOCUMENTAZIONE ALLEGATA

DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA

Documentazione fotografica/ nome file



Didascalia

Museo Stanguellini, panoramica (foto A. Scardova IBC 2016)

DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA

Documentazione fotografica/ nome file



Didascalia

Auto da corsa Stanguellini

DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA

Documentazione fotografica/ nome file



Didascalia

Collezione Stanguellini, Pininfarina, Alfa Romeo 1900 del 1953, Foto Andrea Scardova IBC

BIBLIOGRAFIA

Autore

Orsini L./ Zagari F.

Titolo

Stanguellini : piccole grandi auto da corsa

Anno di edizione

2003

Sigla per citazione

DESTANGUE

COMPILAZIONE

COMPILAZIONE

Compilatore

Massimo Neri Museo Stanguellini

Data di compilazione

23/08/2016

Settore Patrimonio culturale della Regione Emilia-Romagna
Via Galliera, 21 - 40121 Bologna - tel. +39 051 527 66 00 fax +39 051 23 25 99

© Regione Emilia-Romagna (p. iva 800 625 903 79) - Tutti i diritti riservati