CODICI	
Tipo scheda	N
CODICE UNIVOCO	
NUCLEO	
NUCLEO	
Denominazione del nucleo	DESIGN - Anonimo/Autore
Localizzazione museo/contenitore/sito	Museo dell'auto storica Stanguellini

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 sportíve. 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

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