



KLEINE RENNSPORTWAGEN  
IM ITALIEN DER NACHKRIEGSZEIT  
4. TEIL

## MACCHINE ALL'ARRABBIATA

FIAT - ABARTH - ASA - BANDINI - BOTTEGA - CISITALIA - COLLI - ERMINI - GIANNINI - GILCO - MORETTI - NARDI - OSCA - SIATA - SIGHINOLFI - STANGA - STANGUELLINI - TARASCHI - TESTADORO - VOLPINI

*al dente zubereitet von Hans Jachim*

### 4. ABTEILUNG: STANGUELLINI, DER PAPST DER "FORMEL JUNIOR"



1879 hatte ein Celso Stanguellini in Modena eine Erzeugung von Musikinstrumenten, mechanisch betriebenen Trommeln aufgrund eines eigenen Patents, gegründet.

Francesco, Sohn von Celso, bestritt bereits in den ersten Jahren des 19. Jahrhunderts Rennen mit motorisierten Dreirädern und Automobilen. Er übernahm die erste FIA T-Vertretung in Modena. 1925 machte die junge Scuderia Stanguellini mit Siegen auf den Modeneser Motorrädern der Marke Mignon von sich reden. Der dynamische Sportsmann Francesco war jedoch früh verstorben, sein einziger Sohn Vittorio musste bereits im Alter von 19 Jahren die Verantwortung für das Unternehmen tragen.

Vittorio Stanguellini (1910-1981) aus Modena war also seit 1929 als Fiat-Agent



"Il mago"  
Vittorio Stanguellini (rechts)  
im Gespräch  
mit Enzo Ferrari.

"im Geschäft" und wurde bald unter Kennern als Synonym für das Motorentuning und die Produktion kleiner, extrem schneller Sportwagen gehandelt.

Die ersten Konstruktionen waren Sportwagen mit 750 ccm, 1 100 ccm und auch ein imposanter 2800, immer von entsprechender FIA T-Basis abgeleitet. 1937 wurde die "Squadra Stanguellini" gebildet.

Francesco Severi auf seinem von Stanguellini modifizierten, vom Chefmechaniker Renato Cornia betreuten Maserati 1500 konnte den Gesamtsieg bei der 28. Targa Florio erzielen, Rangoni wurde italienischer Meister bei den 1100 - ccm-Sportwagen. 1938 erkämpfte Giulio Baravelli bei der XII. Mille Miglia mit dem 750er Stanguellini einen Klassensieg.

Im Ausland gipfelten die Erfolge im Triumph von Baravelli mit dem kleinen 750 beim Rennen Tobruk-Tripolis, 1940



belegte Stanguellini bei der Mille Miglia jeweils die beiden ersten Plätze sowohl in der 750er - als auch der 1 100er-Klasse, wobei es sich dabei um komplett von Torricelli neu karossierte Fahrzeuge mit Hardtop handelte.

Nach der kriegsbedingten Pause widmete sich Vittorio Stanguellini erneut mit ungebrochener Begeisterung dem Rennschießen und bald stellten sich wieder die gewohnten sportlichen Erfolge ein. Stanguellini war auch mit Ferrari befreundet, anders als dieser finanzierte er auch die jungen Nachwuchsfahrer wie Musso, Sighinolfi, Bandini, Michael May, behandelte sie wie eigene Söhne und Mutter Stanguellini versorgte sie mit ausreichend Pasta aus der familiären Küche. 1946 errang die "Squadra Stanguellini" die absolute nationale Meisterschaft und wurde beim Großen Preis von Belgien bestätigt, wo Bertoni mit dem 1 100er den Simca-Gordini schlagen konnte, der von Amedee Gordini selbst pilotiert wurde. Auch 1947 mehrten sich die Erfolge, es verging kaum

eine Woche ohne einen Sieg eines von Stanguellini konstruierten oder getunten Wagen. Nicht selten wurden Fahrzeuge höherer Klassen, mit größerem Hubraum geschlagen. Righetti belegte mit einem Stanguellini 1100 beim Rennen in Piacenza 1947 den ersten Platz in der Gesamtwertung; ich erwähne dies, weil beim gleichen Rennen Ferrari sein Debüt als Konstrukteur mit dem "125" 12 Zylinder versuchte und auch Giannini in der kleinen 750er -Klasse erfolgreich seine Visitenkarte abgab. Auricchio blamierte - mit einem Quentchen Glück - mit dem 1100 Sport beim Gran Premio di Pescara den Ferrari 125S von Cortese, aber beim Rundstreckenrennen von Cascine bei Florenz konnte er mit einem erneuten Sieg über Ferrari bestätigen, daß dieser Erfolg nicht nur ein glücklicher Zufall war. Auch Nuccio Bertone fuhr damals einige Rennen für Stanguellini. Einige der Fahrer und Techniker von Stanguellini - wie Ing. Fraschetti - machen später Karriere bei Ferrari, so dass man Stanguellini im

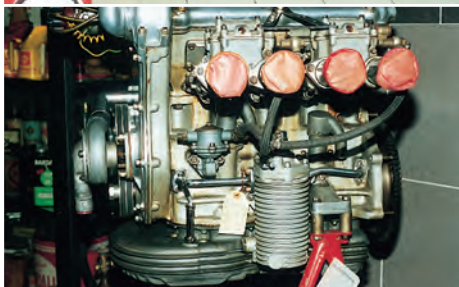
Scherz bereits als "Fahrschule für Ferrari" bezeichnete. Jedenfalls war Stanguellini im italienischen Rennsport der Nachkriegszeit die "dritte Kraft" zwischen den beiden Giganten Ferrari und Maserati. Als Beispiel für die Erfolge des Hauses sei nur die Bilanz 1947 angeführt: 10 Gesamtsiege, 37 Klassensiege und 4 Meistertitel in den Klassen 750 u. 1 100 Sport, jeweils national und international.

Bis 1947 firmierte man in den Starterlisten noch als "Squadra Stanguellini", also als Renngemeinschaft und nicht als Hersteller.

Die ersten Stanguellini 1 100 "barchetta", basierten auf dem Fahrwerk des Fiat 1100 A, das um 25 cm verkürzt wurde aber gleichzeitig den Radstand von 2250 mm behielt. (Stanguellini verwendete stets Fiat-Mechanik und Fahrgestellkomponenten, wenn auch in weitgehend modifizierter und verbesserter Form, wozu er als Fiat-Konzessionär eigentlich moralisch verpflichtet war.) Der Motor war anfangs noch die alte Vorkriegskonstruktion mit



**Vorhergehende Seite oben: Vittorio Stanguellini mit dem 750er Sefa. Oben von links nach rechts: Werkstattidylle Ende der Dreissigerjahre; Klassensieger der MM 1940 bis 750 ccm; Nuccio Bertone fährt für Stanguellini, 1948.**



**Oben: Sighinolfi mit der 1100er Barchetta um 1950. Links oben: eine 1100 Barchetta heute.**

**Ganz links: Italienische Motorenbaukunst al' dente: der 750 Bialbero, rechts daneben der 1100er.**

Thermosiphonkühlung (!!!), bekam aber von Stanguellini bereits eine Trockensumpfschmierung, 2 Weber Doppelvergaser mit auf den Weg und gab bei 9:1 Verdichtung 72 italienische Cavalli ab. Die Karosserie war bereits aus Leichtmetall, Trockengewicht 470 kg. Diese Fahrzeuge wurden noch als "derivazione" oder "trasformazione" FIAT bezeichnet.

Ab 1947 bis in die ersten 50er-Jahre wurden die kleinen Flitzer aus Modena einer gründlichen technischen Weiterentwicklung unterworfen. Dabei verwendete man als Erste neben Cisitalia einen bei GILCO entwickelten Rohrrahmen, der eine extrem leichte Bauweise ermöglichte und lange Zeit die einzige Wahl für reinrassige Sport- und Rennfahrzeuge darstellte. Konstrukteur war Alberto Massimino, die Entwicklung der Karosserien oblag Franco Reggiani. Rahmen und Mo-



**Gleichsam ein "Spaghetti-Rohrrahmen".**

tor wurden nun bereits als "echte" Stanguellini mit "CS" - für "Celso Stanguellini" - und laufender Nummer gekennzeichnet; die Radaufhängungen und Hinterachse waren weiterhin von FIAT.

Bald musste nun Vittorio Stanguellini, dem seine Anhänger bereits den Titel "il mago del motori" - der Motorenzauberer - verliehen hatten, dringend den ersten "Bialbero" entwickeln, also einen Motor mit obenliegenden doppelten Nockenwellen (DOHC), nachdem bereits 1947 Ermini und OSCA ihre ohc-Motoren präsentiert hatten. Dies erforderte auch komplexe Eingriffe in den vom Fiat 1100 stammenden Serienmotorblock. Praktisch war dieser von Golfieri konstruierte Motor in seinem Innenleben eine komplette Neuentwicklung. Die Entstehung dieses ersten Bialbero dürfte mit 1947 zu datieren sein. Die weiteren Daten waren ähnlich der "barchetta". 96 quirlige "cavalli" bei 8.000 Umdrehungen beschleunigten die kleine Rakete bis zu einem Spitzentempo von 180 km/h.

1947 präsentierte man auch das erste Straßenauto, eine Berlinetta 1100 mit Bertone-Karosserie für ein begütertes Publikum, 4-sitzig, 150 km/h. Dieses Fahrzeug stand in direkter Konkurrenz zum "Stammhaus" FIA T, so dass es seitens Stanguellini nur bei halbherzigen



Marketingversuchen blieb. Es wurden einige wenige Exemplare hergestellt und bis 1954 mit straßentauglichen Coupes experimentiert. Diese Modelle sollten als "FIAT derivata Stanguellini" exportiert werden und fanden in den Autorevue-Katalogen und der internationalen Motorpresse Erwähnung.

Erst in den 60er Jahren wurde ein neuer Versuchsballon mit einem "Stradale", also einem verkehrstauglichen Straßenzugfahrzeug gestartet. Der Momo Mirage, benannt nach dem Geldgeber Mr. Momo war für den US-Markt konzipiert, aber nach 4 Prototypen wurde auch dieses Projekt fallengelassen.

Ermutigt durch die Erfolge des 1100 "Bialbero" beim Giro di Sicilia 1951, wo Sergio Sighinolfi in seiner Klasse einen Streckenrekord aufstellte, der auf Jahre hinaus ungeschlagen bleiben sollte, entwickelte man nun auch einen neuen 750 Motor. Dieser 750 Bialbero war die erste komplette Eigenentwicklung von Stanguellini unter weitgehender Verwendung von Leichtmetall. Diese noch kleineren 750er Stanguellini wurden bereits ab 1947 mit der Einführung der Sportwagenklasse bis 750 ccm von Motorsportlern ersehnt und parallel zu den Elfhundertern wurden nun die 750er gleichfalls auf die neue Technologie gebracht. Die beiden Motoren wurden zum Vorzeigobjekt für die konstruktive Qualität der Modeneser Firma. Die "Bialberos", versehen mit Karosserien von Reggiani, verstärkten mit ihren Siegen den internationalen Ruf von Stanguellini. Einen Sieg, der das Ausland aufhorchen ließ, erzielten die Amerikaner Behm-Haas-McArthur bei den 12 Stunden von Sebring 1957. Stanguellini hatte in der 750er Klasse praktisch keine Konkurrenten mehr. Die italienische Sportwagenmeisterschaft dieser Klasse wurde 1950, 51, 52, 55, 57 errungen, gekrönt durch den

**Die 750er-Klasse im Einsatz: links Monti/ Rugolo bei der MM 1940; links unten: Salvatore Casella macht einen Hopper beim Circuito di Ascoli, 1953; unten: Monti bei der Coppa delle Dolomiti, 1954.**



erwähnten Klassensieg bei den 12 Stunden von Sebring 1957. Die italienische Bergmeisterschaft 1955 wurde schließlich mit einem neuen Motorentyp sichergestellt, der aus den drei Vierteln nervöse 80 Rennpferdchen bei 8.500 giri/min herauskitzelte. Und das bei einem Trockengewicht von 360 kg!

Alle 750er Renner waren in Kundenbesitz, die vertraglich mit dem Werk vereinbart hatten, die Fahrzeuge nach jedem Rennen zu einem obligatorischen Check ins Werk zu bringen. Im Ausland überzeugten die wenigen exportierten Rennsportwagen nicht so sehr wie in ihrer Heimat. Lag es an der Luft, am vino oder am goldenen Mechanikerhändchen?

Auch ein Formel-3 Monoposto wurde auf dieser Basis hergestellt, der sich in der nationalen 750er-Version der F3 die italienische Meisterschaft 1954, 55 und 56 an die Fahne heften konnte.

Stanguellini war sich aber auch nicht zu gut, normale Fiat 1100 TV zu "frisieren", etwa für Umberto Agnelli, den Bruder von Gianni, der damit auch 1954 die italienische Universitätsmeisterschaft gewann. "Baby" Pignatari, der international bekannte "Playboy", erwarb einen Formel Junior, nur um damit in Monza allein und ungestört seine Runden zu drehen. Aber immer unter gleichzeitiger Verfügbarkeit zahlreicher weiblicher Anhängsel, die ihm dann in verschiedenster Weise ihre Bewunderung zum Ausdruck bringen konnten.

Noch einige Worte zum Stanguellini-Sefa: Stanguellini nannte für die 24 Stunden von Le Mans 1958 einen 750er und einen 1100er, wobei der letztere wegen Streiks der Bahnarbeiter nicht rechtzeitig zum Training erschien. Zusätzlich traten zwei wunderschöne, stromlinienförmige und feuerrot lackierte neue Fahrzeuge an: es waren die in Paris aufgrund eines Kooperationsvertrags zwischen Stanguellini





und Sefa hergestellten Sefa 750. Sefa steht für Société d'Etudes Françaises. Den Franzmännern gelang es, mit einer gesamten Belegschaft von etwa 20 Mitarbeitern in dreieinhalb Monaten diese beiden Renner auf die Räder zu stellen, wobei als Draufgabe noch eine unabhängige Radaufhängung der Hinterräder entwickelt wurde. Leider fielen alle Fahrzeuge bis auf den einen Sefa aus, der unter Sigrand / Nicol den 19. Platz in der Gesamtwertung erzielte. Dabei mußte Nicol, nachdem das Getriebe blockiert und er deshalb kurz die Fahrbahn verlassen hatte, das Rennen im blockierten 1. Gang beenden. Dieser Stanguellini-Sefa zählt für mich zu den schönsten Rennsportwagen, die ich kenne.

Internationale Berühmtheit erlangte Stanguellini bei der auf Initiative von Conte Lurani 1956/57 geschaffenen "Formel Junior", die lange Zeit - die Formel selbst war bis 1963 in Kraft - von Stanguellini dominiert wurde. Stanguellini konnte aus den gleichen 100er Motoren, wie sie seine Konkurrenten verwendeten, die höchste Leistung herauspressen. Kein Geringerer als Fangio - damals bereits 5facher Weltmeister und wie Enzo Ferrari ein guter Freund des Hauses - hatte sich als Testfahrer für den "Junior" zur

**Fangio testet für seinen Freund Vittorio den Prototyp des F.Junior, 1958.**

**Rechts: der Rekordwagen "Colibri" 1963 im Einsatz, darunter heute im Museum.**



Verfügung gestellt. Der Formel Junior aus Modena sammelte Pokale und Preise in etwa hundert Siegen bei ebenso vielen produzierten Rennwagen. Die Krönung war dann 1962 die Konstrukteur -Weltmeisterschaft der Formel Junior für Vittorio Stanguellini, der nun international als "Papst der Formel Junior" bezeichnet wurde und vom Frontmotortyp des Junior letztlich etwa 150 Rennwagen produzierte.

Weniger Glück war dann in der Heckmotorära der Formel einer Neuentwicklung beschieden: das ausgezeichnete

Fahrgestell des neuen Heckmotor -Junior-Rennwagens "Delfino" konnte die nunmehr schwächere italienische Motorisierung - im Vergleich mit dem verbreiteten Ford Anglia-Motor - nicht wettmachen. Die allerletzte Entwicklung von Vittorio auf dem sportlichen Sektor war ein Rennwagen der Formel 3 sowie einen Rekordwagen "Colibri". Letzterer erzielte 1963 in Monza einige internationale Rekorde der Klasse "K", Automobile bis 250 ccm - ja wirklich, das gab bzw. gibt es! Das 310 kg "schwere" Vogel fuhr - beflügelt von einem 250 ccm Guzzi-Motor mit 29 PS - die 50 / 100 km bzw 50 / 100 Meilen sowie den Stundenrekord mit Durchschnitten zwischen 162 bis 165 km/h. Schwierigkeiten vor allem wirtschaftlicher Natur verhinderten weitere Erfolge. 1964 wurden die sportlichen Ak-



**Hier möchte man Kind sein: ein in drei Exemplaren erbautes Kinderauto, 60 km/h, man beachte die Radaufhängung! (Vittorio mit Sohn Francesco).**



tividades eingestellt und Stanguellini trat dann nur mehr als Fiat-V ertragspartner auf.

Vittorio Stanguellini verstarb am 4. Dezember 1981 in Modena im Alter von 72 Jahren. Die Firma wird derzeit von seinem Sohn Francesco weitergeführt und auch durch den Enkelsohn Simone ist die Familientradition nunmehr in der 5. Generation gesichert.

Weiterführende Informationen über Stanguellini:

**Dante Candini/ Nunzia Manicardi:**  
"Stanguellini, il 'mago' dei motori", Modena 1999  
**Candini/Manicardi:**  
"Stanguellini, l'artigianato automobilistico modenese", Ed. Fiorino  
**F.Ferrari:**  
"Quando Stanguellini divenne costruttore", Auto d'Epoca April 1998

Das Museo dell'Auto storica Stanguellini ist in der Via Emilia Est 756 in Modena zu besichtigen, Voranmeldung - Tel.059/360062 empfehlenswert.  
Homepage: [www.stanguellini.it](http://www.stanguellini.it)



**Im nächsten Heft:**  
Die kleinen aber feinen Fabrikanten - Moretti, Siata, ASA - und ein verleugnetes Ferrari-Kind