

Auto d'Epoca

ANNO XV - N. 4 - APRILE 1998

LIRE 9.000

Fiat 500 C Topolino

Stanguellini 1100 GT Bertone



Moto Zündapp K800 e camion militari Lancia CL e TL/51



"QUASI TUTTE LE VETTURE PREPARETE DA STANGUELLINI AVEVANO UNA BASE MECCANICA E TELAISTICA DI DERIVAZIONE FIAT"

Quando Stanguellini divenne costruttore

La storia della Stanguellini trae le sue origini sin dal 1879, quando Celso Stanguellini fondò la prima azienda di famiglia, per produrre... timpani acustici.

Ma già alla fine del secolo scorso, quando si iniziarono a vedere le primissime "vere" automobili, la passione per i motori prese subito Francesco, figlio di Celso (e quindi nonno dello stesso Francesco di oggi), il quale all'alba del secolo correva già con i primi, stranissimi, mezzi motorizzati, quali tricicli e quant'altro era disponibile ...

In breve passò a pilotare vari modelli di automobili, Ceirano, Scat, Fiat, sino a divenire nel 1910, il primo concessionario automobilistico della zona (in-

Stanguellini-Bertone 1100 GT *L'occasione nacque nel 1947 dal suo incontro con Nuccio Bertone e portò a questa **eccellente berlinetta** stradale con meccanica Fiat 1100 che, pur prodotta in pochi esemplari, venne assai apprezzata all'epoca ed è oggi ambita dai collezionisti [di Fabrizio Ferrari]*

fatti nel Museo Stanguellini di Modena si può ammirare anche una Fiat Tipo 0, la prima auto immatricolata a Modena, proprio dalla concessionaria Stanguellini).

A quel punto gli avvenimenti si susseguirono con ritmo quasi frenetico: dalla Scuderia Stanguellini, nata nel 1919, alle corse con le moto della marca

In alto e nella pagina di destra: la Stanguellini-Bertone 1100 GT ritrovata in Abruzzo e accuratamente restaurata. **Qui a lato:** Vittorio Stanguellini ritratto a Spa Francorchamps, nel luglio del 1936, sulla Balilla Coppa d'Oro da lui elaborata.



modenese Mignon (dal 1925), sino all'entrata in scena nel 1932, del figlio di Francesco, Vittorio, a cui si devono, in pratica, tutti i più grandi successi e la notorietà del marchio modenese.

Infatti già nel 1936 Vittorio consegna ad un cliente la prima "vera" auto da corsa Stanguellini, espressamente preparata a tale scopo: è l'inizio di un'attività eccezionale, che in breve porterà il marchio alle più alte vette dell'automobilismo sportivo.

Ma già a quell'epoca una cosa si era delineata chiaramente: tutte le vetture realizzate e preparate da Stanguellini avevano (quasi sempre) una base meccanica e telaistica di deri-

vazione Fiat.

Erano realizzazioni piuttosto sofisticate: infatti Vittorio adottava sulle sue vetture dei telai autocostituiti, progettati dall'ing. Alberto Massimino, sempre utilizzando diverse componenti Fiat, molte delle quali però piuttosto modificate dallo stesso tecnico.

Le affermazioni nelle gare di ogni tipo (Mille Miglia, Gran Premi, gare di durata, ecc.) si susseguirono, sino a quello che può già considerarsi come il primo vero anno "di grazia": il 1947; un'annata che infatti si concluse con un bilancio di ben 10 vittorie assolute, 37 di classe e persino 4 titoli nazionali per le vetture contrassegnate dal marchio della "S



In alto: la velocissima Fiat Stanguellini 1100 con carrozzeria Torricelli. Si classificò nona assoluta e prima di classe alla Mille Miglia del 1940. **Qui a sinistra:** la berlinetta oggetto del nostro servizio durante la Mille Miglia del 1951, dove giunse 83ª assoluta. **Qui a destra:** depliant pubblicitario della carrozzeria Bertone nel quale la berlinetta veniva denominata "Special Bertone-Stanguellini".



CARROZZERIA BERTONE
SEDE E CARROZZERIA: TORINO - TELEFONO 011-21.194

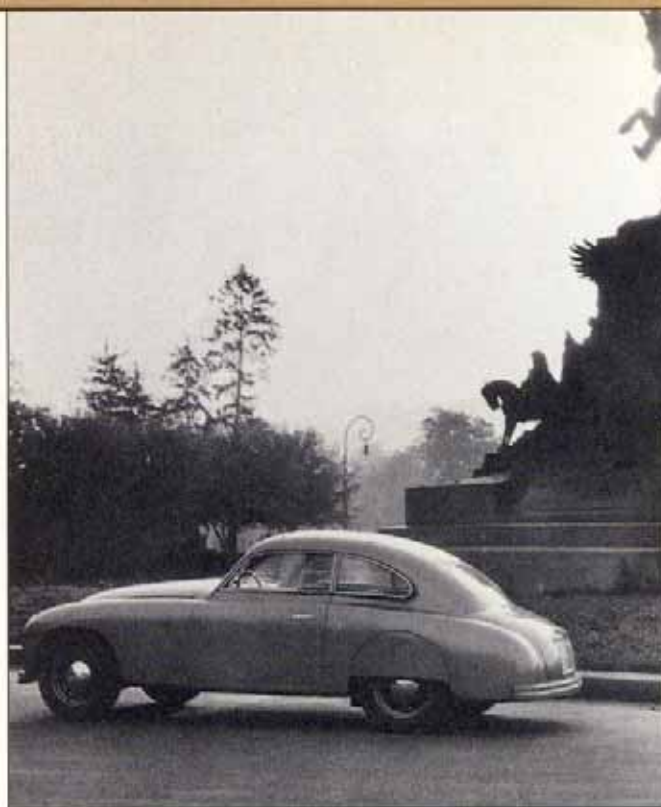
Trasformazione C. STANGUELLINI
SEDE: BERGAMO - TELEFONO 045-22.416



Fiat 1100 - Bertone body - Special Bertone-Stanguellini - A 4 posti - Motori Fiat 1000 cc

"vires acquirit eundo"





Qui sotto e qui a lato:

un esemplare durante le prove su strada. Da notare la parziale carenatura delle ruote posteriori, presente in alcuni esemplari.

passionati.

Preso dall'euforia per il nuovo progetto, Stanguellini non aveva fatto però i dovuti conti con una serie di fattori di fondamentale importanza anche all'epoca. Infatti non potevano certo considerarsi cosa da poco le difficoltà organizzative e



Lo spunto venne dall'incontro sui campi di gara con il futuro grande carrozziere (allora anche giovane pilota per diletto) Nuccio Bertone, che suggerì a Vittorio di costruire una berlinetta sportiva sulla meccanica della 1100 Fiat, una "vera" berlinetta stradale da vendere a pochi clienti facoltosi ed ap-

finanziarie per iniziare una piccola produzione artigianale di auto "commerciali" e soprattutto (cosa ancora più "improbabile"), la concorrenza diretta con un grande costruttore come Fiat, che non solo forniva tutte le principali componenti meccaniche, ma di cui addirittura Stanguellini stesso era (ed

1947

- nella classe 750
 - 21 primi assoluti
 - 14 primi posti
 - 5 secondi posti
- nella classe 1100
 - 23 primi assoluti
 - 18 primi posti
 - 12 secondi posti
 - 12 terzi posti
- 18 primi primi assoluti nel Gran Turismo 1100 S.L.

... campionato italiano

- Gran Turismo Internazionale classe 750 - 1° premio
- Gran Turismo Internazionale classe 1100 - 1° premio
- Gran Turismo Nazionale classe 750 - 1° premio
- Gran Turismo Nazionale classe 1100 - 1° premio

C. STANGUELLINI
 TRASFORMAZIONE AUTO SPORT CORSA
 VIALE MORICCI 43 - MODENA - TEL. 22-49-43-42

Stanguellini-Bertone 1100 GT

saettante".

In quel periodo Stanguellini si prese pure la soddisfazione di "dare la paga" anche alla prima Ferrari della storia (si trattava della 125 S, con cui la casa del Cavallino rampante esordiva "ufficialmente" nelle gare) battendola ben due volte: al Circuito di Pescara e al Circuito delle Cascine di Firenze.

E come sempre accade in questi casi la frenesia costruttiva, unita alla grande passione, portarono Stanguellini a compiere, quasi inconsciamente, un grande (e pericoloso) passo: quello di divenire un vero e proprio costruttore di vetture stradali in piccola serie.

Qui a lato e nella pagina di destra: viste frontale e posteriore della vettura oggetto del nostro servizio. Rispetto alla versione originale da notare l'inserimento dei fanali di posizione e dei gruppi ottici posteriori necessari alla normale circolazione.



**"NUCCIO BERTONE
SUGGERÌ A
STANGUELLINI DI
COSTRUIRE UNA
VERA BERLINETTA
STRADALE PER
POCHI FACOLTOSI
APPASSIONATI"**



è tuttora) il maggiore concessionario di zona.

Si trattava di una contraddizione evidente che Vittorio forse non aveva considerato all'inizio, ma che poi risultò veramente determinante nell'evoluzione della storia di questa ce-



Qui sopra: altre immagini d'epoca della Stanguellini-Bertone 1100 GT. Da notare nella vettura con il numero 1016, impegnata in una competizione non identificata, l'applicazione di un fanale supplementare con relativa carenatura.

cellente Gran Turismo sportiva che purtroppo aveva il solo "difetto" di fare inevitabilmente ombra ad uno dei modelli Fiat più in voga del periodo: la 1100 S. Infatti il periodo di produzione di questa berlinetta fu piuttosto breve ed anche gli esemplari costruiti non furono molti: un vero peccato, se si considera la validità delle soluzioni, tecniche e stilistiche, adottate dal duo d'eccezione Stanguellini/Bertone. Una vera fortuna invece per i collezionisti di oggi, in possesso di una vettura rarissima e di grande valore storico.

Abbandonata la produzione della vettura (non dopo aver fatto altri tentativi, tra cui nel 1953 con un'altra berlinetta 1100, ancora carrozzata da Bertone), Stanguellini conti-



Qui sopra: la 1100 GT in una foto dall'archivio Bertone. **Qui a lato:** pubblicità congiunta Stanguellini-Bertone che riporta il motto latino: "Vires acquirit eundo" cioè "avanzando acquisisce forza".

nata essenzialmente per competere nella categoria turismo, pur essendo all'epoca un esempio di eleganza (non solo formale) unita a sportività ed esclusività.

Di questa berlina si possono apprezzare, non solo gli interni, elegantemente rifiniti a mano, ma anche tutti i particolari della carrozzeria, anch'essa impeccabilmente rifinita a mano (come nel caso delle migliori fuoriserie), ma soprattutto realizzata da Bertone con una tecnica (opera dell'ingegner Rapi), che oggi si potrebbe definire praticamente "a monoscocca di lamiera saldata".

Essa era infatti irrigidita da opportune nervature nei punti chiave, ma a tutti gli effetti con una "vera" funzione portante: un particolare all'avanguardia per l'epoca che consentì un risparmio di peso di quasi un quintale, rispetto alla contemporanea Fiat 1100 di serie!



Qui a lato e qui sotto: un esemplare della berlina che presenta la scritta "trasformazione Stanguellini" sul frontale e l'inserimento di due luci di posizione rettangolari.

Stanguellini-Bertone 1100 GT

nuò a sua parabola ascendente nel mondo delle gare, arrivando al suo massimo oltre 10 anni dopo, nel 1958, quando iniziò l'epopea delle famose Junior, plurivittoriose fino al 1962. Continuò ad ottenere successi con vetture da record (la famosa Colibri), realizzò di nuovo una GT stradale, la Momo Mirage (anche stavolta senza successo) ed infine tornò a dedicarsi con successo all'attività iniziale, cioè la concessionaria Fiat.

La vettura

Per quanto riguarda la 1100 GT berlina, occorre subito ricordare che venne impiegata, con risultati più che soddisfacenti, anche in gara, essendo



Ritrovamento, restauro e rinascita di una berlinetta Stanguellini

Anche la linea, particolarmente aerodinamica risultava fortemente innovativa per il 1947, caratterizzata com'era da un frontale, che al naturale slancio univa una nota di originalità dell'insieme calandra-fari. La fiancata era sottolineata soprattutto da un padiglione molto filante ed arrotondato verso la parte posteriore, unitamente ad una profilatura aerodinamica (in alcuni casi è presente anche la carenatura delle ruote posteriori) di ogni particolare di fiancata (comprese le maniglie-porta), davvero notevole per quei tempi. Posteriormente si nota soprattutto la mancanza dei tradizionali gruppi ottici ai lati, sostituiti da un unico gruppo ottico posizionato appena sopra il portatarga. Ma anche da questa angolatura non si può fare a meno di rilevare la modernità della linea di Bertone, sottolineata ancora una volta, dall'estrema "pulizia" del padiglione, armoniosamente raccordato all'arrotondato cofano posteriore.

Ancora un paio di particolari curiosi: praticamente in tutte le versioni fotografate in gara, la berlinetta 1100 GT Stanguellini/Bertone montava sempre il terzo faro centrale, applicato in vari modi sopra o sotto la calandra mentre le luci ausiliarie anteriori potevano comparire in diverse fogge, essendo originariamente non previste, al contrario della carenatura delle ruote posteriori, originariamente prevista, ma poi eliminata in più di un'occasione.

Non c'è che dire: davvero una realizzazione moderna e funzionale sotto tutti i punti di vista che avrebbe potuto facilmente dar vita ad una serie ben più numerosa di ottime berlinette sportive. ■

Ringraziamenti:

L'autore desidera ringraziare soprattutto Gian Beppe Panicco ed Elisabetta Farneschi della Carrozzeria Bertone, per il prezioso materiale d'archivio prestato; mentre riserva un ringraziamento particolare a Francesco Stanguellini, per l'attiva collaborazione prestata, nonché l'altrettanto prezioso materiale d'archivio.

Inoltre si ringrazia l'avv. Mauro Giansante che in questi anni ha amorevolmente protetto e custodito l'esemplare qui a lato.

Qui a lato: la berlinetta nelle condizioni in cui è stata ritrovata qualche anno fa. Si tratta di un esemplare (numero di telaio 310646) immatricolato a Pescara nell'ottobre 1949.

"ERA IMMOBILE, SEMBRAVA ASSOPITA... AVEVA MANTENUTO INALTERATO NEGLI ANNI TUTTO IL SUO FASCINO"

Dei non molti esemplari prodotti della berlinetta Stanguellini-Bertone 1100 GT si sono in gran parte perse le tracce. Questa che vi presentiamo è stata recuperata in modo abbastanza fortunoso da un garage abruzzese ed è stata salvata grazie ad un accurato restauro che l'ha riportata all'originario splendore.

Questa vettura ha partecipato alla Mille Miglia del 1951 classificandosi 83ª assoluta e a quella del 1952, 147ª assoluta, sempre con l'equipaggio pescarese D'Angelo-D'Angelo. Tra il 1952 e il 1953 prese parte anche alla 4 Ore di Pescara e ad altre manifestazioni minori. Successivamente fu dapprima destinata all'uso quotidiano e poi, dal 1961, conservata nelle condizioni in cui è stata rinvenuta.

Ecco come l'attuale proprietario descrive il momento del rinvenimento, simile per emozione a quanto dovette provare Howard Carter quando scoprì il sepolcro intatto di Tutankamon:

Era lì immobile, sembrava assopita; una luce lieve, ovattata, dall'alto del lucernaio si adagiava ai suoi piedi, tenendosi un po' distante, lasciandola nella penombra, quasi nel timore di



svegliarla.

E così anche noi, come automi, in punta di piedi, ci avvicinammo, la circondammo di sguardi ansiosi, curiosi, ammirati e poi, adagio, apriamo gli sportelli, sollevammo il cofano ed il bagagliaio, sempre più stupiti di vederla pronta, quasi che quei trent'anni li avesse trascorsi ad attenderci, mantenendo inalterato tutto il proprio fascino proprio per quell'incontro.

Il restauro è durato circa otto mesi ed è stato curato da Oreste & Franco Daddario de "La Sportiva Restauri" di Chieti. Ottenuta l'omologazione ASI la berlinetta ha esordito subito nella Mille Miglia del 1995 condotta da Mauro Giansante e Pierluigi Nobili, classificandosi ventesima assoluta. Da allora torna in gara esclusivamente in occasione della rievocazione storica Circuito di Pescara. ■



In alto: particolari della vettura messi a confronto prima e dopo il restauro. **Qui a lato:** il serbatoio situato nel bagagliaio, il vano motore e il magnifico cruscotto. **Qui sotto:** la vettura ripresa durante la sua partecipazione alla Mille Miglia del 1995 dove si è classificata ventesima assoluta.

"NEL 1995 LA STANGUELLINI-BERTONE 1100 GT È RITORNATA A FARSI AMMIRARE SULLE STRADE DELLA MILLE MIGLIA"

