

LAURETTA
LONGAGNANI

Stanguellini,
una famiglia
di inventori
e artigiani
che ha fatto
grande
l'industria
dell'auto
sportiva
a Modena

LA MUSICA DEI MOTORI

Cos'è che unisce la sensibilità musicale di un uomo come Celso Stanguellini, fondatore della ditta nel lontano 1870, nonché inventore di un dispositivo per l'accordatura meccanica dei timpani d'orchestra, brevettato in tutto il mondo, e la dedizione appassionata del figlio Francesco per i motori e lo sport motoristico? Credo che Angelo Orlandi, amico di vecchia data degli Stanguellini, abbia saputo cogliere appieno, nella sua introduzione al libro "Stanguellini, piccole e grandi auto da corsa", tutta la profonda affinità che lega questo binomio "musica - motore" alla stessa vicenda umana e imprenditoriale di questa famiglia modenese. Un'azione dovuta, questo libro,

"una storia che mancava" e che rende più visibile un periodo fra i più esaltanti della storia dell'automobile. Eppure sembrano così lontani e vicini allo stesso tempo quegli anni in cui, a Modena, a così poca distanza l'una dall'altra, tre aziende - scuderia Ferrari, Fratelli Maserati e famiglia Stanguellini - guidate da uomini con la stessa passione per le auto e la competizione, avrebbero reso questa città famosa in tutto il mondo.

Alla scomparsa prematura di Francesco, divenuto primo rappresentante della Fiat a Modena e con il quale la scuderia Stanguellini aveva conquistato una certa notorietà facendo correre e vincere le motociclette Mignon, la responsabilità dell'azienda passa a Vittorio che dimostra, da subito, nonostante la giovane età, un intuito straor-



dinario per i motori e le elaborazioni meccaniche delle auto.

Nel 1937 nasce la prima squadra Stanguellini ed i risultati non tardano ad arrivare... la vittoria di Francesco Severi con la Maserati 1500 modificata Stanguellini nella 28a Targa Florio, il trionfo di Giulio Baravelli alla XII a Mille Miglia ed alla Tobruk - Tripoli con la 750 Stanguellini. Nemmeno la parentesi bellica interrompe il fervore dell'attività agonistica, supportata da una crescente evoluzione in senso tecnologico e produttivo, con l'introduzione dei nuovi motori bialbero che non tardano ad affermarsi come cavallo di battaglia del costruttore modenese. Sono gli anni dei riconoscimenti importanti... delle amicizie che contano... Ascari, Villoresi, Fangio..., la Stan-



IL MUSEO STANGUELLINI

Un'eredità importante quella di Vittorio, raccolta con impegno e dedizione da Francesco Stanguellini che, insieme ai figli, ha creato un museo dell'Auto Storica, ospitato nei locali della concessionaria omonima.

Al nucleo originario di vetture, la 750 Corsa di Saccani, la Junior di Bandini e la Colibrì, si sono aggiunti altri modelli importanti, come le 1100 sport, le 750 sport bialbero, la Sefa Stanguellini, le Lotus 11 a motore Stanguellini 1100 bialbero e la famosa Fiat tipo 0 del 1908 targata MO - 1 che, insieme ad altri modelli di

macchine prestigiose, hanno arricchito ed impreziosito la collezione. Da sottolineare la suggestiva ambientazione del Museo che si avvale anche di reperti d'epoca, manifesti, fotografie, disegni, trofei, strumenti e banchi di lavoro che ci inducono a cogliere, insieme all'emozione di un'avventura straordinaria, anche i sacrifici, la vitalità, le delusioni... i progetti che stanno dietro ad ogni grande storia.

Museo dell'auto storica Stanguellini

Via Emilia Est 756 - c/o
Concessionaria Fiat

Modena

Tel. 059.361105

www.stanguellini.it

Orario di apertura:
da lunedì a venerdì
8.30-12.30/15-18.30,
sabato 9-12;

su prenotazione
anche la domenica.
Ingresso: gratuito

guellini Junior 1100 colleziona oltre 100 vittorie e l'innovativa e versatile Colibrì, disegnata da Franco Scaglione, conquista sei record mondiali sull'anello di alta velocità a Monza nel 1963.

Il nome Stanguellini ha acquistato una notorietà internazionale e l'officina accoglie a Modena un numero crescente di appassionati. Su tutto il "mago Stanguellini" vigila, ascolta, consiglia... partecipa con tutta la sua carica umana e quella innata modestia che lo hanno caratterizzato da sempre, dialoga con Enzo Ferrari e Umberto Agnelli... ma soprattutto dialoga con le sue macchine. Lo farà sempre, anche quando la competizione si farà più dura e l'azienda deciderà di ritirarsi dalle corse a metà degli anni 60.

