



BERTONE

RUOTE CLASSICHE
FEBBRAIO 2012

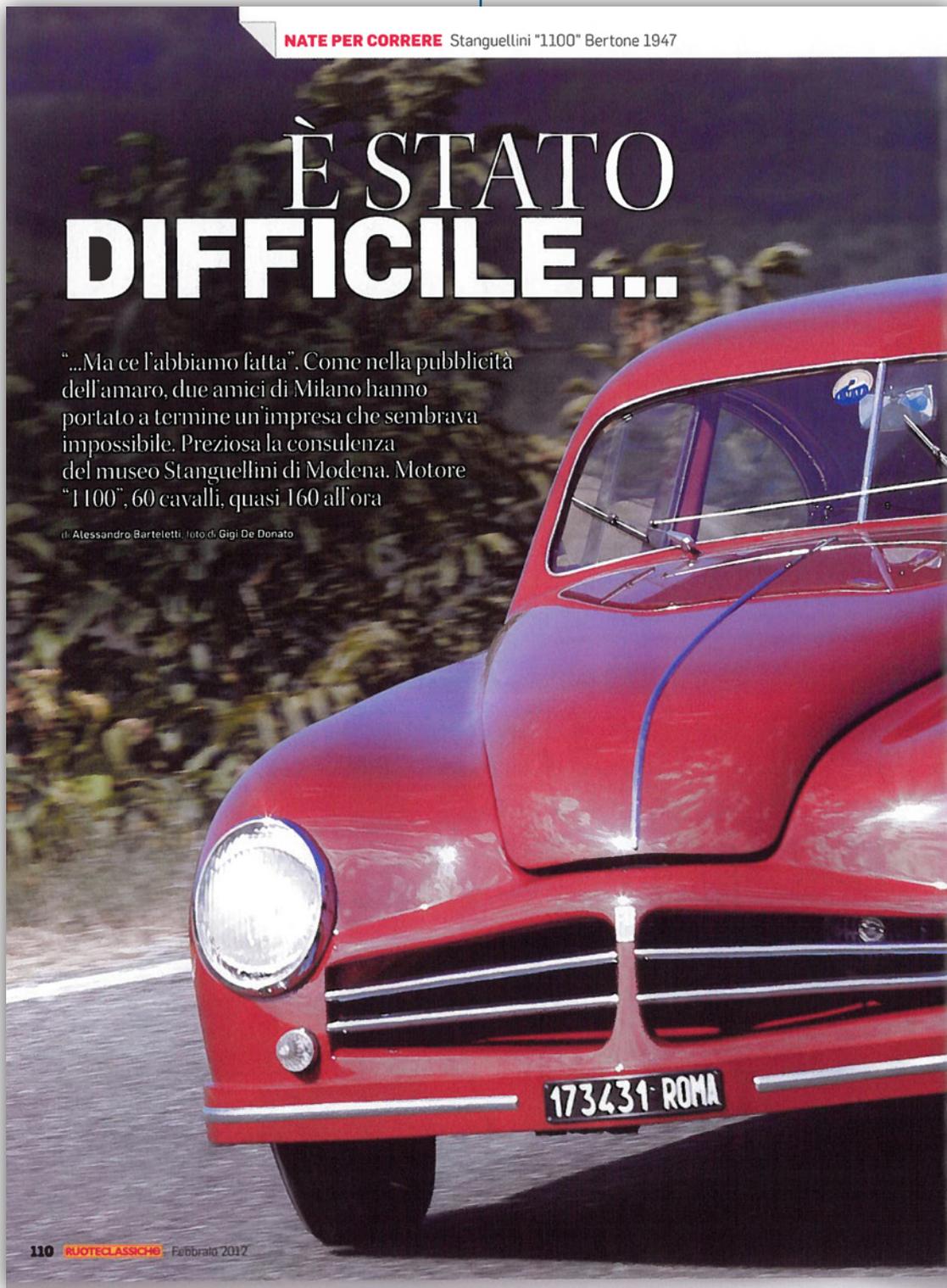
RUOTECLASSICHE

NATE PER CORRERE Stanguellini "1100" Bertone 1947

È STATO DIFFICILE...

"...Ma ce l'abbiamo fatta". Come nella pubblicità dell'amaro, due amici di Milano hanno portato a termine un'impresa che sembrava impossibile. Preziosa la consulenza del museo Stanguellini di Modena. Motore "1100", 60 cavalli, quasi 160 all'ora

di Alessandro Barteletti. foto di Gigi De Donato



110 **RUOTECLASSICHE** Febbraio 2012

BERTONE

Via Roma, 1 • 10040 CAPRIE (TO) ITALIA • T. +39 011.963.83.22 • F. +39 011.963.20.03 • www.bertone.it • info@bertone.it



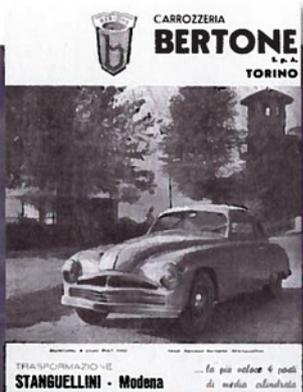
BERTONE

RUOTE CLASSICHE
FEBBRAIO 2012

RUOTECLASSICHE



Ha un'altra espressione
A lato. Nella pubblicità dell'epoca, il frontale ha prese d'aria di disegno differente rispetto all'esemplare dal nostro servizio.



CARROZZERIA
BERTONE
TORINO

TRASFORMAZIONE
STANGUellini - Modena

... la più veloce 4 posti di medio cilindrata



Onari e oneri condivisi
Sopra: Dino Nardiello, 50 anni, e Franco Pampuri, 60 anni, professionisti di Milano, hanno acquistato la Stanguellini due anni fa e ne hanno seguito personalmente il delicato restauro.

Febbraio 2012 **RUOTECLASSICHE**

BERTONE

Via Roma, 1 • 10040 CAPRIE (TO) ITALIA • T. +39 011.963.83.22 • F. +39 011.963.20.03 • www.bertone.it • info@bertone.it



BERTONE

RUOTE CLASSICHE FEBBRAIO 2012

RUOTECLASSICHE

NATE PER CORRERE Stanguellini "1100" Bertone 1947

LA CARROZZERIA, OPERA DI RAPI, È LEGGERA E, A GIUDICARE DAL PROFILO, ANCHE AERODINAMICA

Un estratto cronologico ingiallito, pieno di timbri e un po' sgualcito racconta, sullo sfondo del secondo dopoguerra, la movimentata storia di un'auto che è sempre andata di corsa. Innanzitutto perché è nata per farlo: la berlinetta preparata da Stanguellini e carrozzata da Bertone su autotelaio Fiat "1100" ha il motore tipo "108 C" di 1089 cm³, ma anziché i 32 CV a 4000 giri/min iniziali, qui ne eroga ben 60 a 6000 giri/min. Tanti, tantissimi considerato che la vettura pesa quasi due quintali meno di quella di serie.

Ma è andata di corsa anche perché nei suoi primi anni di vita (il telaio è del 1947 ma la prima immatricolazione è di due anni più tardi) la nostra Stanguellini "1100" berlinetta è passata per le mani di cinque diversi proprietari e ha cambiato quattro volte residenza: Torino (1949), Firenze (1950), Perugia (1952) e infine Roma (1953). Lungo il suo cammino ci sono anche due ipoteche: la

prima, risalente alla prima vendita, a favore della Bertone; la seconda della ditta Fratelli Giannini di Roma, i famosi preparatori: piccoli segni di una storia con molte lacune.

Dei proprietari che si sono susseguiti nel tempo si sa poco. Non sono piloti professionisti, ma è assai probabile che tutti fossero grandi appassionati di automobili sportive. Sicuramente lo sono gli attuali proprietari, Franco Pampuri e Dino Nardiello, sessant'anni il primo, cinquanta il secondo, milanesi entrambi e amici di vecchia data.

"Labbiamo recuperata due anni fa - raccontano - da un appassionato bresciano che ne aveva avviato il restauro negli anni Novanta, lasciandolo incompiuto. Mancavano molti pezzi: un bel guaio su macchine così particolari, di cui spesso non si trova la necessaria documentazione".

La collaborazione tra Vittorio Stanguellini e Nuccio Bertone nasce nel 1947, quando i due de-

Doppia paternità
Sotto. La firma Bertone insieme a quella del preparatore modenese Stanguellini. I due avviano la loro collaborazione nel 1947, realizzando, secondo le stime, circa 150 vetture in varie configurazioni e allestimenti.



BERTONE



BERTONE

RUOTE CLASSICHE FEBBRAIO 2012

RUOTECLASSICHE

Salita al Campidoglio

A lato. Tra i primi proprietari della Stanguellini vi furono i coniugi Zadotti: eccoli nel 1953 in Piazza del Campidoglio, a Roma. In una lettera la signora Marisa Zadotti così descrisse la vettura: "Il ricordo della sua velocità ancora mi spaventa!".

cidono di imbastire insieme una nuova vettura su base Fiat "1100": Stanguellini si occupa di telaio e motore, Bertone veste la meccanica con una carrozzeria moderna e filante in acciaio (più avanti si avrà l'opzione dell'alluminio), disegnata da Fabio Luigi Rapi. La presentazione al pubblico avviene il 28 settembre di quell'anno al Concorso d'Eleganza Coppa d'Oro Villa d'Este. Dalla collaborazione tra Bertone e Stanguellini, che si protrae fino agli anni Cinquanta, nascono circa 150 esemplari, comprensivi anche delle varianti più sportive e cabriolet.

Forti di queste credenziali storiche, Pampuri e Nardiello decidono di completare il restauro. Un comune amico, abile artigiano e appassionato a sua volta di auto storiche, offre il necessario supporto tecnico per la ricostruzione, usando tecniche e materiali dell'epoca. Una delle prime sorprese riguarda il frontale della vettura, diver-



Una ruota per sedile

Sopra. L'allestimento di questo esemplare è piuttosto spartano. L'assenza della panca posteriore ne limita l'abitabilità a due sole persone. La ruota di scorta è nell'abitacolo, fissata con cinghie di cuoio.

I rivestimenti dei sedili sono in pelle, il cui colore è stato scelto sulla base di un campione originale in finta pelle. Al centro, il grande serbatoio da 85 litri, installato per le competizioni, trova posto nel baule.

In basso. Sulla strumentazione campeggia una frase latina, ripresa dall'Eneide di Virgilio e riportata come slogan anche su pubblicità e locandine dell'epoca. Significa:

"Acquista le forze camminando", un riferimento alla fama che tanto più cresce quanto più si diffonde.

Foto grande. Al centro del cruscotto il tachimetro-contachilometri; il contagiri è a sinistra.



Febbraio 2012 **RUOTECLASSICHE**

BERTONE

Via Roma, 1 • 10040 CAPRIE (TO) ITALIA • T. +39 011.963.83.22 • F. +39 011.963.20.03 • www.bertone.it • info@bertone.it



BERTONE

RUOTE CLASSICHE FEBBRAIO 2012

RUOTECLASSICHE

NATE PER CORRERE Stanguellini "1100" Bertone 1947



DUE CARBURATORI WEBER, CAMME PIÙ SPINTE E BIELLE ALLEGGERITE: TOTALE 60 CV

so da quello delle altre Stanguellini. Le prese d'aria, infatti, hanno una diversa conformazione. Si pensa ad un rifacimento, magari a seguito di un incidente, ma attente verifiche dei lamierati sembrano confermarne l'originalità.

Per risolvere questo e altri misteri, Franco si reca a Modena, alla sede del Museo dell'Auto Storica Stanguellini, per esaminare e fotografare l'esemplare che vi è esposto in ogni dettaglio. In realtà, la vettura dei nostri amici milanesi ha un allestimento improntato per le corse, con due posti e un serbatoio di circa 85 litri nel bagagliaio; la berlinetta della collezione Stanguellini, invece, è meglio rifinita, ha sedile posteriore e interni in panno. Per tutto il resto, è un prezioso campione di riferimento, in particolare per le parti da riprodurre da zero, come guarnizioni e profili.

Gli interni, devastati, sono rifatti in pelle partendo da un brandello del rivestimento originale e ricreando lo schema delle cuciture secondo le fotografie. Per la carrozzeria, il precedente proprietario ha già effettuato il lavoro di lattoneria; basta quindi riverniciarla. Il sound allo scarico rivela che il motore ha qualcosa di speciale, ottenuto grazie ai due carburatori, a un diverso asse a camme e alle bielle alleggerite. "Quando abbiamo ritirato la vettura" spiegano i due proprietari, "la testa era crepata e ribassata oltre la tolleranza ammessa. Siamo riusciti a trovarne una, in condizioni originali, a Castell'Arquato, provincia di Piacenza, che abbiamo poi modificato secondo le specifiche Stanguellini".

Con un motore così "tirato", la nostra "1100" tocca i 160 km/h, ma ha la coppia massima molto in alto. Queste caratteristiche, unite alla scarsa efficienza dei freni a tamburo e dei sincronizzatori, rendono la vettura poco adatta alla strada. Franco e Dino si consolano ricordando l'impresa di Rolli e Cannara, dodicesimi assoluti alla Mille Miglia del 1948 con la vettura numero di gara 1016, una Stanguellini uguale alla loro. 

Un profilo moderno

Sopra: il disegno della carrozzeria è opera di Fabio Luigi Rapi ed è caratterizzato da fiancate ponton, con parafranghi integrati. A destra: i fanalini sono stati aggiunti per rispettare le norme di circolazione previste dal Codice della Strada, le bacchette delle frecce sui fianchi sono originali e conservate, ma disattivate.



BERTONE



BERTONE

RUOTE CLASSICHE FEBBRAIO 2012

RUOTECLASSICHE



Un telaio di due anni prima
In senso orario. La targhetta
identificativa nel vano motore (il
telaio è del 1947); il fanale integrato
nel portotarga, unica luce posteriore
prevista in origine; il motore
elaborato su base Fiat "108 C": è
alimentato da due carburatori
Weber ed eroga 60 CV a 6000
giri/min. Il raffreddamento avviene
tramite circuito forzato (sulle Fiat
"1100" di serie era a termosifone).



CARATTERISTICHE

Motore Tipo Fiat "108 C"
Anteriore, longitudinale - 4 cilindri in linea
Alésaggio 68 mm - Corsa 75 mm
Cilindrata 1089 cm³
Potenza 60 CV a 6000 giri/min
Monoblocco in ghisa, testa in lega leggera
Due carburatori Weber "32 DR3"
Accensione a spinterogeno
Distribuzione ad aste e bilancieri, albero a
camme laterale nel basamento
Raffreddamento ad acqua con
circolazione forzata
Lubrificazione forzata a carter umido.

Trasmissione Trazione posteriore
Cambio a 4 marce + RM
Leva di comando centrale
Frizione monodisco a secco
Pneumatici 5.00 x 15.

Corpo vettura Berlinetta 2 porte, 2 posti
Telaio a longheroni d'acciaio stampato
e traverse
Carrozzeria in acciaio
Sospensioni anteriori a ruote indipendenti,
triangoli trasversali inferiori, braccio
oscillante superiore, molle elicoidali,
ammortizzatori idraulici
Sospensioni posteriori a ponte rigido, balestre
longitudinali, ammortizzatori idraulici
Freni a tamburo ant. e post.
Serbatoio carburante circa 85 litri
(nel baule posteriore).

**Dimensioni
e peso** Passo 2420 mm
Carreggiata ant./post. 1231/1226 mm
Peso a vuoto 720 kg.

Prestazioni Velocità circa 160 km/h.



Febbraio 2012 **RUOTECLASSICHE**

BERTONE

Via Roma, 1 • 10040 CAPRIE (TO) ITALIA • T. +39 011.963.83.22 • F. +39 011.963.20.03 • www.bertone.it • info@bertone.it