

Rennsportgeschichte in der GERMAN OPEN 2002:

Gerhard Neusers Stanguellini Formel Junior von 1959



**Modena-Rot und Borrani Speichenräder: Der Stanguellini war 1959 in der Formel Junior nahezu unschlagbar.**

 Vittorio **Stanguellini** besaß eine Fiat Vertretung, ausgerechnet in Modena. Um 1935 herum begann er, Straßenautos zu tunen. 1946 entstand sein erster eigener Sportwagen, der natürlich aus Fiat Komponenten aufgebaut war. Anfang der fünfziger Jahre errangen seine Wagen bereits bemerkenswerte Erfolge bei italienischen Straßenrennen, man nahm sogar in Le Mans teil, ohne jedoch den ganz großen Erfolg zu erzielen. Der Durchbruch erfolgte mit der Formel-Junior Klasse, die auf Basis eines nationalen 750er Designs entwickelt wurde., und eine italienische Initiative war. Ein Prototyp entstand 1957 und wurde von Juan Manuel Fangio, einem Freund der Familie Stanguellini, in Modena präsentiert. Bis Ende 1959 wurden bereits mehr als 100 Kundenautos verkauft. Michael May gewann die Internationale Junior Championship mit dem Wagen. Aufstrebende Talente wie

Lorenzo Bandini, Jo Siffert, die Brüder Rodriguez und Graf Berge von Trips fuhren ebenfalls auf Stanguellini. Er war eines der letzten Frontmotor Konzepte, hauptsächlich mit Fiat Teilen aufgebaut. Ein einfacher Rohrrahmen wurde mit einigen Karosserie-Elementen verstärkt, das Cockpit war leicht nach links versetzt, und die Antriebswelle dicht beim Fahrersitz (es waren freilich noch vergleichsweise hoch gebaute Autos). Die englischen Mittelmotor-Konzepte ließen den Stanguellini-Junior ab 1961 schnell veralten. Der Nachfolger, „Delfino“ genannt, sah zwar aus wie der Ferrari 156 „sharknose“, hatte aber nicht mehr den Erfolg des Vorgängers, der das erfolgreichste Modell Stanguellis bleiben sollte. 1966 zog sich die Firma aus dem Motorsport zurück.



von links: Fangio bei Präsentation 1957 Monaco 1959: 2. und 3. Platz in FJ Pescara 1960: Bandini vor Hulme (Cooper)

**Motor:** wassergek. FIAT/103 (1089 ccm, 4 Zyl., 68x75, 9:1) mit 75, später 90 PS / 6.500 U/min., 2 Weber 40 Doppel-Vergaser  
**Antrieb:** 4 Vorwärts-, ein Rückwärtsgang, 2.-4. Gang synchronisiert, Einscheiben-Trockenkupplung  
**Fahrwerk und Bremsen:** Radstand 2000 mm, Spur vorn: 1220mm, hinten 1230mm Einzelradaufhängung, Federbeine, 4 Trommelbremsen, später innenliegende Hinterrad-Bremsen, ab 1961 Scheibenbremsen vorn, Borrani Speichenräder.  
**Gewicht:** ca. 400 kg, **Höchstgeschwindigkeit:** 212 km/h. **Bauzeit:** 1959-1961 > 100 Exemplare



FIAT/103 with 1089 cc produces 90 hp



State of the art in 1959. Stanguellini FJ is last of the front-engined racers



Vittorio **Stanguellini** started tuning saloons in his Fiat agency in Modena in 1935, and then built his first Stanguellini sports cars around Fiat components in 1946. By 1950 his small capacity sports cars were enjoying considerable success in Italian races, though little further afield, as when Stanguellini ventured to le Mans. His National 750 design dating from 1955 was an ideal basis for a Formula Junior car as that Formula was launched in Italy 1958 – Stanguellini was the first constructor to build a batch of cars for sale, after a prototype had been demonstrated by Fangio in Modena in November 1957. By the end of 1959 more than a hundred cars had been sold, and it was dominant in its first season. Rising stars as Michael May won the International Junior Trophy, others like Lorenzo Bandini, Jo Siffert, the Mexican Rodriguez brothers and Graf Berghe von Trips also drove this Junior. It was a last example of the front engine concept, mainly built around Fiat parts. I had a simple tubular chassis with some body panels contributing to its rigidity. The cockpit was offset to the left with the prop shaft alongside the driver (but these were still very high cars). By that time the new wave of British cars had taken over FJ and the front-engined layout was obsolete. Stanguellini attempted to regain lost ground with the rear engine “Delfino”-Junior, a striking “nostril-nosed” car like the Ferrari 156, but failed. He gave up motor-sport after 1966.



Cockpit was offset to the left, the early cars had a coil-sprung live rear axle, an independent set-up with inboard rear brakes coming in 1960. Four intakes protruding from the two Webers which feed the FIAT 4 Cylinder.



Left on the dash are clocks for pressure and temperatures, right tachometer. Engine revs up to 6,500 rpm. Steering wheel is detachable.

**Engine:** water-cooled FIAT /103 (1089cc, 4 Cyl., 68x75, 9:1) w/ 75, later 90 hp @ 6,500 rpm, 2 Weber 40 twin carbs  
**Transmission:** 4 forward, 1 reverse, 2<sup>nd</sup>-4<sup>th</sup> synchro-meshed, dry mono-disc clutch  
**Wheelbase, suspension, brakes & wheels:** base 2000mm, track f: 1220mm, track r: 1230mm, individual coil-sprung suspension with 4 drum brakes, rear brakes later inboard, from 1961 front discs, Borrani wire wheels  
**Weight:** ca. 400 kgs, **Top Speed:** 212 km/h, **Year:** 1959-1961 > 100 units