

Una Raccolta di
NATOLI GIUSEPPE

Per il sito internet





FIAT

TORINO, ITALIA 1899

28/40 HP (1907)

451 (1921)

801 (1921)

501 (1921)

<i>TORINO, ITALIA 1899</i>	
2^ TARGA FLORIO - 22 aprile 1907	
1	<u>FIAT 28/40 HP (#20B)</u> – FELICE NAZZARO
<u>GRANDE CIRCUITO KM. 446,469</u>	in 8h. 17' 36" media 54,086 kmh. 3 giri - iscr. 55 part. 46 classificati 30
12^ TARGA FLORIO - 29 maggio 1921	
1	<u>FIAT 451 (#28)</u> – CONTE GIULIO MASETTI
<u>CIRCUITO MADONIE KM. 432</u>	in 7h. 25' 05"4 media 58,236 kmh. 4 giri - part. 34 classificati 19

La **FIAT 28/40 HP** "tipo Targa Florio" con motore di oltre sette litri di cilindrata di Felice Nazzaro, popolarissimo in Sicilia per essere stato l'autista di Vincenzo Florio, e del suo meccanico Antonio Fagnano, dominatori della 2^ Targa Florio del 1907.

Le origini della Fiat risalgono al 1898, anno in cui Giovanni Battista Ceirano, sino ad allora impegnato a costruire le biciclette Welleyes in una piccola officina contigua alla casa del già potente industriale Giuseppe Lancia, firma un accordo con un gruppo di uomini d'affari torinesi avente come scopo la realizzazione di un prototipo di automobile. La prima automobile Welleyes, progettata da Aristide Faccioli e apparsa nel marzo 1899, aveva un motore bicilindrico da 663 cm³ e un cambio a 2 velocità. Solo quattro mesi più tardi, la società Ceirano venne rilevata dalla F.I.A.T., Fabbrica Italiana Automobili Torino, diretta da Giovanni Agnelli, dal conte Carlo Biscaretti di Ruffia e da Emanuele Bricherasio. Oltre agli impianti di produzione la F.I.A.T. si assicura anche la collaborazione di una parte delle staff tecnico della Welleyes, inclusi Vincenzo Lancia, figlio di Giuseppe Lancia, Felice Nazzaro e quello stesso Faccioli che crea la prima F.I.A.T. ricalcando un po' le linee della Welleyes, utilizzando però un motore da 3,5 CV a cilindri orizzontali. Nel 1901 la direzione della F.I.A.T. fece pressione su Faccioli affinché progettasse un modello a motore anteriore, ma egli rinuncia all'incarico e venne sostituito dall'ing. Enrico; quest'ultimo presenta nel 1902 un modello con motore a 4 cilindri da 4,2 litri ispirato alle Mercedes. Nel 1904 il telaio in legno rinforzato da piastre di acciaio venne sostituito da una struttura interamente in acciaio e la trasmissione fu dotata di una frizione con innesto ad avvolgimento, sui tipo di quella che caratterizzava le Mercedes. A quei tempi, la produzione di queste automobili di lusso F.I.A.T. fu quantitativamente limitata; il modello 60 CV del 1905 montava un motore a 4 cilindri da 10082 cm³, e il suo

freno, agente sulla trasmissione, era raffreddato ad acqua. Alla fine del 1906, i segni di punteggiatura che dividevano le lettere del marchio F.I.A.T. caddero in disuso, e il nome della società si identificò con la parola Fiat. L'anno seguente la Fiat presentò il suo primo modello a 6 cilindri (11034 cm³), equipaggiato con un dispositivo di avviamento ad aria compressa. Il primo modello Fiat di larga diffusione fu però la Tipo Zero, con motore da 1846 cm³, presentata nel 1912. Nell'immediato dopoguerra uscì la Tipo 501, progettata da Cavalli: questo modello, che uscì di produzione nel 1926 dopo che ne erano stati fabbricati oltre 45000 esemplari, montava un motore a 4 cilindri da 1,5 litri. A fianco di questo modello di grande gradimento, la Fiat produsse anche la Super Fiat, una vettura molto lussuosa con motore V12 da 6,8 litri, che va ricordata come uno dei pochi insuccessi collezionati da questa casa: basti pensare che dal 1921 al 1923 ne vennero venduti soltanto 30 esemplari. Successivamente la Fiat ripeté il tentativo nel settore delle automobili di lusso; questa volta però con un modello più piccolo (motore a 6 cilindri da 4,8 litri), denominato Tipo 519 e dotato di servofreno idromeccanico, che rimase in produzione sino al 1929. Nel 1925 la Fiat lanciò la 509, una automobile leggera più moderna, con un motore da 990 cm³ ad albero a camme in testa e radiatore piatto. Nel 1929 la 509 lasciò il posto alla Tipo 514 (cilindrata 1440 cm³), che però al confronto si rivelò un vero fallimento (nonostante la NSU ne avesse acquistato la licenza di fabbricazione). Verso la fine degli anni Venti la Fiat produsse la Tipo 525 e la Tipo 521 con motori a 6 cilindri rispettivamente da 3740 cm³ e da 2516 cm³; ricordiamo che la 521 fu la prima automobile Fiat con freni a comando idraulico. Nel 1932 la Fiat fece un grosso passo in avanti, lanciando la Tipo 508 Balilla, un nome che era un chiaro riferimento alla organizzazione cui facevano capo le giovani leve fasciste dell'epoca. La Balilla adottava un motore a 4 cilindri da 995 cm³ che sviluppava 25 CV in versione turismo e 36 CV nella configurazione più sportiva, e più rara, a valvole in testa: quest'ultima versione era normalmente 'vestita' da una elegante carrozzeria realizzata dalla Ghia. La Balilla venne anche costruita su licenza in Germania dalla NSU, in Cecoslovacchia dalla Walter, in Polonia dalla Polsi-Fiat e in Francia dalla Simca, che ne mise in vendita una versione molto veloce elaborata da Gordini. Per la 1500 del 1936, la Fiat utilizzò un telaio a trave centrale abbinato a una carrozzeria aerodinamica e a sospensioni anteriori a ruote indipendenti tipo Dubonnet. Verso la fine dello stesso anno, la fabbrica torinese presentò la Tipo 500, la indimenticabile Topolino, spinta da un minuscolo 4 cilindri da 570 cm³ montato davanti al radiatore, che aveva consumi molto contenuti (oltre 19 km/litro) ed era abbastanza potente (velocità massima 88 km/h). Questa due posti, tecnicamente piuttosto avanzata (sospensioni anteriori a ruote indipendenti, freni a comando idraulico e cambio di velocità sincronizzato) divenne ben presto un best-seller e rimase in produzione senza grosse modifiche sino al 1948. Nel 1937 venne lanciata la 1100, in pratica una 508 tecnicamente più evoluta (tra l'altro adottava le sospensioni anteriori a ruote indipendenti), che vantava ottime prestazioni, sia a livello di maneggevolezza, sia di velocità massima (113 km/h). Durante la produzione di questi piccoli ma eccellenti modelli, la più grossa Fiat a listino fu la 6 cilindri da 2852 cm³. Dopo la Seconda Guerra Mondiale, la Fiat non sfornò grosse novità e, fino al 1950, l'unica innovazione degna di nota fu l'introduzione di un 4 cilindri superquadro da 1400 cm³. Nel 1952 venne messo a listino l'8 V, un eccellente modello prodotto in piccola serie, con motore a 8 cilindri a V da due litri, 'vestito' dai più famosi carrozzieri torinesi dell'epoca: Ghia, ad esempio, costruì circa 50 scocche. Nel 1953 uscì la Nuova 1100, caratterizzata dalla struttura a scocca portante. Nel 1955 l'ultima serie della Topolino, la 500 C, con motore a valvole in testa, venne sostituita dalla 600, una vettura con gruppo propulsore alloggiato nella parte posteriore della carrozzeria a scocca portante: di questa popolare berlina, di soli 633 cm³, vennero venduti negli anni Sessanta oltre un milione di esemplari. La bicilindrica Nuova 500, lanciata nel 1957, montava un motore a valvole in testa di 499 cm³; sino al 1972, anno in cui fu sostituita dalla sua derivata 126, ne furono prodotte oltre tre milioni. Anche la 850, concettualmente simile alla Nuova 500 e alla 600, montava un motore a 4 cilindri in linea posto dietro l'abitacolo. La popolare 124 del 1966, con motori da 1197 cm³ e da 1438 cm³, pose le basi per una produzione quantitativamente elevata di automobili Fiat, principalmente da parte di fabbriche situate nei paesi dell'Europa orientale, che ne acquistarono la licenza di fabbricazione. Sempre nel 1966 la Fiat lanciò la Dino Spyder e la Dino Coupè, due modelli di costa e categoria esattamente opposti rispetto alle berline sinora nominate: basti pensare che il motore di queste sportive era il Dino V6, un bialbero da 1987 cm³ di progettazione Ferrari. Nel 1967 venne presentata la 125, una berlina con motore a 4 cilindri a doppio albero a camme in testa da 1608 cm³ che per qualche tempo fu affiancato dalla 1500L (1481 cm³), dalla 1800B (6 cilindri da 1795 cm³) e dalla 2300 (2279 cm³). Nel 1969 la Fiat rilevò la Lancia e la Ferrari, e due anni dopo l'Abarth. Nel 1971 la Fiat lanciò

la 127, una trazione anteriore con motore trasversale a 4 cilindri a valvole in testa da 903 cm³ e da 1049 cm³. L'altro modello Fiat a trazione anteriore fu la 128, disponibile con motore da 1116 cm³ e da 1290 cm³. La 124 venne sostituita dalla 131 Mirafiori (così chiamata in riferimento al principale stabilimento di produzione Fiat), una berlina dalle linee più moderne offerta con motorizzazioni da 1297 cm³ e 1585 cm³, con potenze diverse a seconda degli allestimenti; era disponibile anche una versione Abarth con motore bialbero da 1995 cm³ 'preparato' dalla Abarth, sospensioni posteriori a ruote indipendenti e cambio a 5 velocità; in allestimento corsa, la 131 Abarth superava i 233 km/h. Resasi conto che il concetto di vettura 'popolare' stava ormai cambiando la Fiat creò la 132, con motore a 4 cilindri bialbero da 1585 cm³ e 1995 cm³. La sport due posti X1/9, lanciata nel 1973, si discostava dalla impostazione classica specialmente per la posizione centrale del suo propulsore. Nel 1978 il motore della X1/9 passò dai 1290 cm³ originali, a 1498 cm³; contemporaneamente nacque una nuova trazione anteriore con carrozzeria estremamente personale, e funzionale, di tipico stile Giugiaro. Nel 1980 la Fiat presentò la Panda, una nuova piccola due volumi dalle linee squadrate e fornita in due diverse motorizzazioni: la Panda 30, con motore bicilindrico da 652 cm³ raffreddato ad aria, e la Panda 45, con motore a 4 cilindri da 903 cm³. Successivamente, la gamma Panda si arricchì anche della versione 4 X 4. Nel gennaio 1983 la Fiat ha presentato la Uno, il risultato del più grande investimento di tutta la sua lunga storia: circa 1000 miliardi di lire! La Uno, straordinariamente competitiva tra le vetture della stessa classe, e fornita con motori da 903 cm³, 1116 cm³ e 1301 cm³: quest'ultima versione raggiunge i 161 km/h. Il 1984 ha visto il lancio della Regata, praticamente una Ritmo con l'aggiunta della coda, chiamata a sostituire la Mirafiori, e alla fine del 1985 è stata presentata la Croma. Da molti anni gli interessi della Fiat spaziano ben oltre i confini di una semplice industria automobilistica; con varie diramazioni, questa gloriosa azienda torinese opera nel settore alberghiero e turistico, nella costruzione di materiale rotabile e di macchine movimento terra, nell'industria aeronautica, nella pubblicità, nel trasporto navale, nella costruzione di strade e così via. Alla Fiat va anche il merito di aver messo le sue conoscenze tecnologiche, e le sue maestranze, a disposizione dei paesi in via di sviluppo e dei paesi al di là della Cortina di Ferro, contribuendo grandemente al loro decollo industriale. Oggi la Fiat raggruppa oltre 200 stabilimenti di produzione, 35 dei quali impegnati nel settore automobilistico, sparsi in 20 nazioni.



BUGATTI

MOLSHEIM, ALSAZIA 1909-1956

TYPE 35 (1925-1929)

TYPE 37 (1926-1928)

TYPE 39A (1926)

<i>MOLSHEIM, ALSAZIA 1909-1956</i>	
16^ TARGA FLORIO (8^ COPPA FLORIO) - 3 maggio 1925	
1	<u>BUGATTI TYPE 35 (#8) - BARTOLOMEO "MEO" COSTANTINI</u> <u>GIRO VELOCE/FATEST LAP</u>
<u>CIRCUITO MADONIE KM.540</u>	in 7h. 32' 27" media 71,609 kmh. 5 giri - part.13 classificati 6
17^ TARGA FLORIO (9^ COPPA FLORIO) - 25 aprile 1926	
1	<u>BUGATTI TYPE 35T (#27) - BARTOLOMEO "MEO" COSTANTINI</u> <u>GIRO VELOCE/FATEST LAP</u>
<u>CIRCUITO MADONIE KM.540</u>	in 7h. 20' 45" media 73,507 kmh. 5 giri - part. 26 classificati 12
18^ TARGA FLORIO - 24 aprile 1927	
1	<u>BUGATTI TYPE 35 C (#24) - EMILIO MATERASSI</u> <u>GIRO VELOCE/FATEST LAP</u>
<u>CIRCUITO MADONIE KM.540</u>	in 7h. 35' 55" media 71,065 kmh. 5 giri - part. 18 classificati 8
19^ TARGA FLORIO - 6 maggio 1928	
1	<u>BUGATTI TYPE 35 B (#56) - ALBERT DIVO</u>
<u>CIRCUITO MADONIE KM.540</u>	in 7h. 20' 56" media 73,478 kmh. 5 giri - part.30 classificati 12
20^ TARGA FLORIO - 5 maggio 1929	
1	<u>BUGATTI TYPE 35 C (#10) - ALBERT DIVO</u>
<u>CIRCUITO MADONIE KM.540</u>	in 7h. 15' 41" media 74,356 kmh. 5 giri - part.15 classificati 5

La Targa Florio, la più dura di tutte le corse europee, la dominò dal 1925 al 1929. Il circuito delle Madonie, lungo 108 km, era molto tortuoso e pieno di curve e la Targa Florio dell' epoca si correva su 5 giri. Le prime 2 vittorie della Bugatti nella Targa furono conseguite da Bartolomeo "Meo" Costantini contro un agguerritissimo schieramento di concorrenti (nel 1925 le Delage V12 sovralimentate). L' edizione del 1925 fu vinta con la Tipo 35 standard, ma nel 1928 Bugatti presentò al via uno speciale modello dello da 2,3 litri a corsa lunga, conosciuto come Tipo 35T (la T stava per "Targa").

BUGATTI TIPO 35 (1922-1923)

La Bugatti **Tipo 35** è e rimarrà famosa non solo perchè è stata la prima Bugatti 8 cilindri, ma anche perchè il suo motore fu il primo di molte unità di successo da 1991 cm³ impiegata nelle corse degli anni '20 nelle quali colsero molte vittorie, e ispirò la serie Tipo 35. Fu anche la primissima Bugatti ad avere freni sulle 4 ruote, anche se solo quelli anteriori erano idraulici. I freni posteriori erano ancora ad azionamento meccanico. Per un aspetto la Tipo 35 era discendente diretta della Brescia: originariamente impiegava infatti telaio e sospensioni della Tipo 23.

Il motore aveva 3 valvole per cilindro (una d'ammissione e due di scarico), azionate tramite bilanceri da un singolo albero a camme in testa. La Bugatti sviluppò da questo progetto le auto da corsa. In tutto, nell'arco di 4 anni scarsi, furono prodotti **600** esemplari della Tipo 35.

Questa fu la prima Bugatti di serie ad avere un motore a 8 cilindri in linea, inaugurando una tendenza che non fu più abbandonata dalla casa.

Il famoso radiatore "a ferro di cavallo" caratterizzò le Bugatti fino ai primi anni 50.

La Tipo 35 fu la famosa Bugatti da corsa. Sviluppata dalla Tipo 30, fece il suo debutto nel Gran Premio di Francia del 1924 a Lione quando la Bugatti si presentò con 7 auto e 45 tonnellate di pezzi di ricambio. La tipo 35 vinse innumerevoli corse fino al 1930.

La Tipo 35 aveva un motore a 8 cilindri in linea monoalbero da 2,3 litri. Grazie alla distribuzione con 3 valvole per cilindro e al compressore tipo Roots, la potenza raggiungeva i 150 CV.

Bugatti affermava che non avrebbe mai "corso con una macchina che non potesse essere guidata dai clienti". Le ruote fuse in alluminio di questo esemplare con freni a tamburo integrali erano rigorosamente di serie sulla Tipo 35 e potevano essere ordinate sulla 35A, che veniva venduta come modello "imitazione corsa".

La Tipo 35 di Dreyfus vinse il Gran Premio di Monaco del 1930 davanti ad altre due Bugatti. Anche l'anno precedente il più classico dei Gran Premi era stato vinto da una Tipo 35. Il debutto di questa vettura, nel Gran Premio di Lione del 1924, non era stato positivo a causa di veri problemi alle gomme.

La Tipo 35 aveva la leva del cambio a destra.

Questo motore sovralimentato è della Tipo 51. Dopo avere acquistato un paio di Miller da Leon Duray, Bugatti acquisì molti concetti del progettista americano, impiegando doppi alberi a camme in testa a camere di combustione emisferiche (ma solo due valvole per cilindro), insieme al compressore della Tipo 35B. Nella sua versione da 2,3 litri questo motore aveva una potenza di 187 CV a 5200 giri/min.

Dati Tecnici

Motore:	otto cilindri in linea, monoalbero a camme in testa
Alesaggio e corsa:	60 mm x 88 mm
Cilindrata:	1991 cm ³
Potenza massima:	104 CV
Trasmissione:	meccanica a 4 velocità, trazione posteriore.
Telaio:	pianale in acciaio, longheroni laterali a sezione quadrangolare
Sospensioni:	avantreno ad assale rigido con molle a balestra semiellittiche; retrotreno ad assale rigido con balestre semicantilever rovesciate
Freni:	a tamburo anteriori e posteriori
Carrozzeria:	in alluminio, decappottabile o chiusa , 2 o 4 posti.
Velocità massima:	145 km/h

BUGATTI TIPO 37 (1926-1930)

Per rimpiazzare il modello Brescia, la Bugatti accoppiò il telaio della Tipo 35 col passo da 2413 millimetri a motore 4 cilindri da 1,5 Litri a 3 valvole, che aveva molte caratteristiche del moderno 8 cilindri Bugatti, anche se presentava la stessa corsa e lo stesso alesaggio del motore della Brescia, non c'erano legami tra un motore e l'altro. Il risultato fu il modello Tipo 37, venduto in versione aspirata come auto sportiva di alto rendimento e in versione sovralimentata come auto da Gran Premio (Tipo 37A). Alla fine degli anni '20 si costruivano almeno 10 auto al mese; nel 1930, quando si arrestò la produzione ne erano state prodotte in totale di 270. La carrozzeria era vicina a quella di un'auto da corsa molto snella e con il famoso alto radiatore anteriore con sagoma a ferro di cavallo. Era, volendo, una biposto, ma un pilota corpulento lasciava in realtà poco spazio al passeggero.

La protezione dal cattivo tempo era di fatto inesistente.

A causa del rumore esaltante che emanava il motore ad 8 cilindri, e della linea attraente, questa era una Bugatti "carismatica".

Dati Tecnici

Motore:	otto cilindri in linea, monoalbero a camme in testa
Alesaggio e corsa:	69 mm x 100 mm
Cilindrata:	1496 cm ³
Potenza massima:	non rilevata
Tramissione:	meccanica a 4 velocità, trazione posteriore.
Telaio:	pianale in acciaio, longheroni laterali a sezione quadrangolare
Sospensioni:	avantreno ad assale oscillante con molle a balestra semiellittiche; retrotreno ad assale oscillante con balestre quartoellittiche rovesciate.
Freni:	a tamburo anteriori e posteriori
Carrozzeria:	in alluminio, decappottabile a 2 posti alcune con carrozzeria chiusa
Velocità massima:	153 km/h

Dopo un'esperienza decennale come disegnatore di automobili di varie marche, tra le quali De Dietrich, Mathis e Deutz, nel 1909 Ettore Bugatti costruì un proprio stabilimento a Molsheim, vicino a Strasburgo, con il proposito di dare avvio alla produzione in piccola serie di una piccola vettura con caratteristiche simili al prototipo Tipo 10 che egli aveva realizzato per proprio conto mentre era ancora alle dipendenze della Deutz di Colonia.

La produzione iniziò quindi con il modello Tipo 13, dotato di un motore da 1327 cm³ con albero a camme in testa. Contemporaneamente, Bugatti disegnò anche la Peugeot Bébé. Nel periodo prebellico la gamma Bugatti era ristretta a modelli con motori a 4 cilindri da 1327 cm³ e da 5027 cm³ (quest'ultimo fu soprannominato Tipo Garros, dal nome del famoso aviatore che ne acquistò il primo esemplare).

Nel 1913 fu realizzato un prototipo con motore da 2655 cm³ ad 8 cilindri in linea, ottenuto accoppiando due propulsori da 4 cilindri, ma la produzione della prima Bugatti vera e propria con motore di 8 cilindri comincia nel 1922, con la Tipo 30 da 1991 cm³. In occasione del Gran Premio di Lione del 1924, Ettore presentò la Tipo 35, che con i suoi 8 cilindri da 1991 cm³, rappresentò la base di partenza per la 35A (1991 cm³), per la 35T (2261 cm³) e per la 35B (sovralimentata) nonché per la 39 (da 1492 cm³) e per la 39A (sovralimentata).

Nel settore delle automobili da corsa, occupavano un ruolo di primo piano la 4 cilindri Tipo 40 e la 8 cilindri Tipo 43, mentre nel settore turismo la gamma Bugatti comprendeva la Tipo 44 (con motore da 3000 cm³) e la Tipo 46 (con motore da 5300 cm³). Del modello Royale ne furono costruiti soltanto una mezza dozzina di esemplari, ed il suo gigantesco motore 8 cilindri da 12762 cm³ venne successivamente utilizzato, con ottimi risultati, come propulsore per i locomotori veloci.

Bugatti utilizzò per la prima volta la distribuzione con doppio albero a camme in testa nel 1931, sull'8 cilindri da 2261 cm³ del modello da corsa Tipo 51. La Tipo 59 rappresentò invece l'ultima grande automobile da corsa di questa marca: utilizzò motori da 2800 cm³, 2900 cm³ a 3300 cm³.

La Tipo 55, un modello sport con motore da 2300 cm³ e doppio albero a camme in testa, pose le basi per la Tipo 57, che rimase in produzione dal 1934 sino allo scoppio della Seconda Guerra Mondiale. Quest'ultimo modello sport/corsa con motore da 3257 cm³ era disponibile anche in versione sovralimentata (sotto la sigla 57S e 57SC) e può essere considerato l'ultimo della produzione Bugatti: dopo la morte di Bugatti, avvenuta nel 1947, la sua fabbrica produsse solo pochi esemplari della Tipo 101 (sempre derivato dalla 57), dopodiché fu rilevata dalla Hispano-Suiza che convertì gli stabilimenti di Molsheim alla fabbricazione di componenti per aerei.



MERCEDES BENZ

CANNSTATT- STOCCARDA-UNTERTUERKHEIM, GERMANIA 1901

4500 (1922)

28/95 (1922)

GP14 (1922-1924)

10/40/65 HP (1922)

PP (1924)

CANNSTATT- STOCCARDA-UNTERTUERKHEIM, GERMANIA 1901	
13^ TARGA FLORIO - 2 aprile 1922	
MERCEDES 4500 (#40) - CONTE GIULIO MASETTI GIRO VELOCE/FATEST LAP	
CIRCUITO MADONIE KM.432	in 6h. 50' 50"4 media 63,091 kmh. 4 giri - part.42 classificati 24
15^ TARGA FLORIO (7^ COPPA FLORIO) - 27 aprile 1924	
MERCEDES PP (# 10)-CHRISTIAN WERNER GIRO VELOCE/FATEST LAP	
CIRCUITO MADONIE KM. 432	in 6h. 32' 37" media 66,017 kmh. 4 giri - iscr. 41 part. 37 classificati 21

Durante l'ultima decade del 1800 il console austro-ungarico a Nizza, Emilye Jellinek, gestiva anche la locale agenzia della Daimler. Grazie agli ottimi risultati delle vendite, egli riuscì a convincere il progettista della Daimler, Wilhelm Maybach, a disegnare un modello ancora più potente e, nel 1899, poté così presentare la 4 cilindri 24 HP Phoenix-Daimler. Questa vettura accusa però gravi carenze aerodinamiche, e Jellinek dovette commissionare un nuovo modello, che fu pronto nel 1901 e presentava molte innovazioni tecniche. Jellinek battezza questo modello con lo stesso nome della figlia: Mercedes. La prima Mercedes, siglata 35 PS e spinta da un 4 cilindri di 5913 cm³, pose le basi per tutte le automobili di classe elevata successivamente prodotte in Europa e in America. Intanto, anche la Daimler usa il marchio Mercedes su tutti i suoi modelli per uso privato; in particolare, la serie derivata dallo sviluppo della 35 PS fu chiamata Mercedes-Simplex. Tra le Mercedes-Simplex più famose, ricordiamo la 18/22 PS, la 40/45 PS (6785 cm³) e la possente 60 PS del 1902: quest'ultima, grazie al suo motore di 9235 cm³ con valvole laterali, raggiungeva i 90 km/h. Le Mercedes ottennero anche notevoli successi sportivi e giunsero anche a dominare tutte le gare internazionali disputate prima della Guerra Mondiale. Sempre nel periodo pre-bellico questa marca (che fu anche la preferita del Kaiser) ebbe a listino dei modelli da turismo con cilindrata variabili da 1570 cm³ a 9575 cm³ - Tra di esse, alcune adottavano motori con valvole a foderi di produzione Knight: in particolare, il modello Mercedes-Knight di 4055 cm³ resta in produzione sino al 1923. Nella gamma del dopoguerra vi fu anche il modello a 6 cilindri a valvole in testa di 7250 cm³, utilizzato come base per gli esperimenti sulla sovralimentazione condotti da Paul Daimler. Nel 1921-1922 la Mercedes comincia la produzione di serie di modelli con compressore equipaggiati con motori di dimensioni piuttosto contenute: la 4 cilindri 6/25/40 PS montava infatti un motore di soli 1568 cm³, mentre la 10/40/65 PS aveva una cilindrata di 2600 cm³. Nel 1923 la direzione dell'ufficio progetti venne assunta da Ferdinand Porsche; poco dopo, e comunque prima del 1926 (anno in cui la Mercedes si fuse con la Benz), entra in produzione il modello 24/100/140 PS, con motore a 6 cilindri di 6240 cm³ (100 CV). Da esso Porsche derivò il tipo K (Kompressor) che sviluppava 140 CV con il compressore in funzione.

Dopo essersi fuse insieme, la Mercedes e la Benz poterono contare sull'esperienza e sulla capacità tecnica di un team di progettisti capeggiato da Ferdinand Porsche, e comprendente anche uomini del calibro di Hans Nibel e Fritz Nallinger (tutti e tre già impiegati all'ufficio tecnico della Daimler Benz). Ciò nonostante, i primi modelli costruiti dal gruppo Mercedes-Benz furono delle 6 cilindri con distribuzione a valvole laterali tutt'altro che interessanti. Molto più interessante, anche se costruita in pochi esemplari, fu invece la 6 cilindri da corsa (con motore ad albero a camme in testa sovralimentato) progettata da Porsche nel 1926: si trattava della tipo K 24/100/160 (cilindrata 6250 cm³) soprannominata 'Trappola Mortale' per la sua precaria maneggevolezza. Alla tipo K fecero seguito la 26/120/180 PS tipo S, la 27/140/200 tipo SS, la 27/170/225 PS tipo SSK e la 27/170/300 PS tipo SSKL. Nel 1928, dopo la partenza di Porsche, la responsabilità della progettazione passa a Nibel. Sotto la direzione di quest'ultimo vennero disegnate e costruite la 8 cilindri di 4,9 litri Nurburg (sviluppata sulla base della 4,6 cilindri Nurburg progettata da Porsche nel 1928), la 6 cilindri di 3,7 litri Mannheim (anch'essa derivata da un'altra 'creatura' di Porsche, e precisamente la 3,5 litri del 1928) e la mastodontica Grosser Mercedes, con motore a 8 cilindri di 7655 cm³ fornito in versione aspirata o sovralimentata. Nel 1931 la Mercedes-Benz entra nel settore delle 'economiche' presentando la riuscita 6 cilindri tipo 170: a questo modello (importante anche perché è stata la prima Mercedes-Benz con sospensioni anteriori a ruote indipendenti), fece seguito, nel 1932, una 1949 cm³ denominata tipo 200. La 4 cilindri di 1308 cm³ Heckmotor 130 (prodotta nel 1934-1935) e le successive 150 e 170 riscossero invece un successo ben più modesto. La prima Mercedes sport sovralimentata dotata di sospensioni anteriori a ruote indipendenti fu invece la 15/90/140 PS tipo 380 del 1933; il motore della 380 aveva una cilindrata di 3820 cm³, che venne maggiorata a 5018 cm³ per la sua derivata, la 500K, che fu immessa sul mercato l'anno dopo. Sotto la direzione tecnica di Max Sailer, un ex pilota chiamato a sostituire Hans Nibel nel 1935, vennero sviluppate: la 2600 (1935), che fu anche la prima automobile con motore diesel a essere prodotta in serie; una nuova Grosser Mercedes, con telaio con elementi tubolari a sezione ovale e con sospensioni con assali a bracci oscillanti (1938): la 540K (1937), spinta da un motore che erogava 115 CV se alimentato a pressione atmosferica e 180 CV con il compressore inserito. La ricostruzione della fabbrica, distrutta durante la guerra, richiese diverse tempo e il primo modello post-bellico apparve soltanto nel 1947: si trattava della 170V, una 4 cilindri di 1697 cm³ (38 V) a valvole laterali progettata prima della guerra. Nel 1949, questo modello venne offerto anche con motorizzazione Diesel. I primi modelli concettualmente diversi dalle Mercedes dell'anteguerra furono le 180 a scocca portante costruite negli anni 1953-1954. Comunque, quella decade, fu dominata dal modello classico 300S (motore a 6 cilindri di 2996 cm³ con albero a camme in testa), affiancato, dal 1952, dal modello sport 300SL. La versione più famosa della 300SL fu senz'altro quella con carrozzeria coupé, caratterizzata dalle portiere incernierate in alto (ad ala di gabbiano). La versione sport-corsa a 8 cilindri in linea 300SLR si aggiudica molte gare, consentendo tra l'altro a Juan Manuel Fangio di conquistare il titolo mondiale nel 1954 e nel 1955. Nel 1964 uscì un'altra nuova Grosser Mercedes, la lussuosa tipo 600 a passo lungo, equipaggiata con motore V8 di 6330 cm³ con albero a camme in testa. Nel 1971 venne lanciata la gamma S (motori a 6 o a 8 cilindri alimentati a iniezione) che costituì il vertice di tutta la produzione Mercedes degli anni Settanta. In quel periodo, la più potente automobile prodotta in serie da questa Casa fu la 450SEL, con motore a 8 cilindri a V di 6834 cm³ ad albero a camme in testa (velocità massima 225 km/h). Agli inizi del 1979 si registra un evento storico per ciò che riguarda la politica dei prezzi della Mercedes: il modello più economico venne infatti offerto a meno di 20000 marchi tedeschi. Contemporaneamente, la Mercedes rinnova profondamente anche la gamma S, equipaggiandola con motori in lega leggera di 3,8 e 5 litri accoppiati a una trasmissione automatica a 4 rapporti. Il rendimento meccanico e l'efficienza aerodinamica dei nuovi modelli S erano tali che la 380 raggiungeva le stesse prestazioni della vecchia 450, mentre la 500 eguagliava quelle della vecchia 690, consumando inoltre minor carburante. Continuando la politica di aggiornamento della sua produzione, nel 1982 la Mercedes introdusse la serie 190, equipaggiata con motori a 4 cilindri di 2 litri. Nel gennaio 1985 la Mercedes ha presentato alla stampa la gamma W124, precisando che, dei modelli in essa compresi, la 200, la 230E e la 3000 sarebbero stati messi subito in produzione, mentre la 2200, la 2500, la 2600 e la 300E avrebbero cominciato a uscire dalle catene di montaggio qualche mese più tardi.



SCAT

TORINO, ITALIA 1906 - 1932

6^ TARGA FLORIO - 14 maggio 1911	
1	SCAT (#4) - ERNESTO CEIRANO
<u>GRANDE CIRCUITO KM. 446,469</u>	in 9h. 32' 22" media 46,802 kmh. 3 giri - part. 14 classificati 5
7^ TARGA FLORIO - 25/26 maggio 1912 1^ GIRO DI SICILIA - 25/26 maggio 1912	
1	SCAT - CYRIL SNIPE / PEDRINI
<u>GIRO DI SICILIA KM. 965</u>	in 24h. 37' 19" media 42,643 kmh. - part. 26 classificati 15
9^ TARGA FLORIO - 24/25 maggio 1914 3^ GIRO DI SICILIA - 24/25 maggio 1914	
1	SCAT - ERNESTO CEIRANO
<u>GIRO DI SICILIA KM. 965</u>	in 16h. 51' 31" media 62,280 kmh. in 2 tappe - part. 35 classificati 8

Nel 1906 Giovanni Ceirano lascia la Junior (una azienda che lui stesso aveva fondato due anni prima), per fondare la Società Ceirano Automobili Torino, meglio nota come SCAT. La SCAT produsse delle automobili veramente superbe; grazie alla indiscutibile qualità dei suoi modelli, questa fabbrica riuscì a superare con una certa facilità anche la difficile congiuntura economica verificatasi nel corso del 1907. Il primo modello SCAT, la 12/16 HP di 2724 cm³, fu seguito nel 1907 dalla 16/20 HP (3190cm³) e dalla 22/32 HP (3770 cm³). Tutti i suddetti modelli montavano motori a 4 cilindri biblocco, con trasmissione ad albero e cambio di velocità a 4 rapporti. Nel 1910-1911, la cilindrata della 22/32 HP fu portata a 4398 cm³ grazie a un incremento della corsa; la 12/16 HP fu invece profondamente modificata, e assunse la nuova denominazione 15/20 HP; nel periodo 1912-1914, su quest'ultimo modello fu montato un motore con cilindrata maggiorata a 2951 cm³. Gli altri nuovi modelli presentati nel 1912 furono la 25/35 HP (derivata dalla 22/32 HP, ma con motore ulteriormente maggiorato nella corsa sino a raggiungere una cilindrata di 4712 cm³), e la 60/75 HP, una automobile da competizione con motore ad albero a camme in testa di 6285 cm³ rimasta a listino sino al 1915. La SCAT ottenne anche notevoli successi sportivi: Ernesto Ceirano, figlio di Giovanni, vinse la Targa Florio nel 1911 e nel 1914, mentre Cyril Snipe si aggiudicò questa famosa competizione nel 1912. La produzione della 25/35 HP, che era stata sospesa nel 1916 dopo l'entrata in guerra dell'Italia, riprese nel 1918. Durante il periodo bellico la SCAT continuò comunque a produrre la 12/18 HP, una automobile di 2120 cm³ lanciata nel 1914, e la 18/30 HP di 3563 cm³; quest'ultima fu tenuta a listino nel periodo a cavallo tra il 1915 e il 1916. In piena Guerra Mondiale, la SCAT si dedicò anche alla costruzione di autocarri militari e di motori aeronautici Hispano Suiza. Nel 1919, Giovanni Ceirano lascia la SCAT per fondare la società Ceirano. Ben presto la maggior parte di coloro che avevano acquistato una SCAT divennero clienti della Ceirano, nonostante la notevole varietà di modelli che la SCAT stessa aveva a listino in quel periodo (basti pensare che la gamma di questa azienda spaziava dalla 12/16 HP di 1551 cm³ a un modello da competizione equipaggiato con un 4 cilindri ad albero a camme in testa di 9236 cm³ e ben 120 CV di potenza). Per contrastare la concorrenza della Ceirano, la SCAT ricorse a una serie di cavilli legali; come risposta, nell'agosto del 1923, Giovanni Ceirano acquista la maggioranza del pacchetto azionario della SCAT e, contemporaneamente, liquida la sua stessa azienda. A conclusione della vicenda, la Ceirano fu accorpata alla SCAT, e la nuova società assunse la nuova denominazione di SCAT-Ceirano. Il modello più interessante lanciato sotto questo nuovo marchio di fabbrica fu la N150, una piccola automobile progettata da Candido Viberti e ispirata allo stile delle Lancia. La produzione della N150, soprannominata 'Ceiranina', cessò nel 1928, anno in cui la SCAT-Ceirano fu rilevata dal gruppo Fiat. Per ancora tre anni, la SCAT continuò però a costruire la S150 VVV, interessante automobile caratterizzata da sospensioni anteriori a ruote indipendenti. Nel 1932, questa azienda fu messa in liquidazione, e fu assorbita dalla SPA.



ITALA

TORINO, ITALIA 1904-1933

1^ TARGA FLORIO - 6 maggio 1906	
1	<u>ITALA 115 HP (#3) -</u> ALESSANDRO CAGNO <u>GIRO VELOCE/FATEST LAP</u>
<u>GRANDE CIRCUITO KM. 446.469</u>	in 9h. 32' 22" media 46,800 kmh. 3 giri - iscr. 22 part. 10 classificati 6

La rivista inglese The Autocar commentava: "Le auto Itala sono costruite a Torino in stabilimenti fondati da capitalisti genovesi. Il modello da corsa ha un motore a quattro cilindri, con monoblocchi a due cilindri. La frizione è del tipo multidisco e la trasmissione è ad albero. Il motore sviluppa 100 HP e il cambio dovrebbe consentire velocità superiori alle 100 miglia orarie (oltre 160 km/h). Si tratta di una vettura singolarmente ben costruita, molto più solida e molto meglio rifinita dei veicoli da corsa che siamo soliti incontrare". Poco più di un mese dopo il debutto in corsa, venne iscritta alla Coppa Florio, sul circuito di Brescia, una squadra di Itala 100 HP, affidate a Fabry, Matteo Ceirano, e al marchese Giovanni Battista Raggio, un 'gentleman driver' genovese che si era fatto notare al volante di una 24 HP della Casa dotata di telaio alleggerito, con la quale aveva vinto la sua categoria nella corsa in salita Susa-Moncenisio. Nella gara bresciana, lunga 500 km, Raggio realizzò una media di oltre 105 km/h; il suo compagno di scuderia Fabry si classificò al settimo posto alla media di 94 km/h, mentre Ceirano, che era rimasto in terza posizione fino al termine del secondo e penultimo giro, dovette ritirarsi per lo scoppio di un pneumatico, che lo costrinse a raggiungere i box sul cerchione. "La vittoria dell'Itala è una delle più complete finora registrate", commento The Autocar. "Non solo ha vinto la Coppa Florio, ma anche la Coppa Salemi (offerta dalla principessa Letizia di Savoia-Bonaparte per la maggiore regolarità) e la Coppa Italia per il tempo migliore sui primi 300 km, realizzato da Ceirano in 2 ore e 40 minuti, alla media di oltre 112 km/h". Vincenzo Florio fu talmente soddisfatto dell'esito della corsa (nonostante la maggior parte degli spettatori l'avesse trovata piuttosto noiosa) che l'anno successivo organizzò la prima Targa Florio. Per quell'epoca, Matteo Ceirano si era dimesso dall'Itala per fondare, con Michele Ansaldo, la SPA, ma l'Itala continuò il suo programma corse, iscrivendo una squadra di cinque prototipi 40/50 HP (motori 4 cilindri a valvole laterali; alesaggio 130 mm; corsa 140 mm; cilindrata 7433 cm³) alla nuova corsa organizzata da Florio, cui presero parte dieci concorrenti. I piloti della Casa torinese erano gli italiani Cagno e Graziani, il rappresentante inglese dell'Itala, H. R. Pope, l'autista francese di Florio, Victor Rigal, e il 'gentleman driver' belga barone Pierre de Caters. La gara fu vinta da Alessandro Cagno; Graziani arrivò secondo a ben 32 minuti, Rigal quarto e de Caters quinto. La durezza della corsa è rivelata dal fatto che la velocità media mantenuta dal vincitore fu di appena 46,800 km/h.



NAZZARO

TORINO, ITALIA 1911 - 1923

8^ TARGA FLORIO - 11/12 maggio 1913 2^ GIRO DI SICILIA - 11/12 maggio 1913	
1	<u>NAZZARO - FELICE NAZZARO</u>
<u>GIRO DI SICILIA KM.965</u>	in 19h. 18' 40" media 54,360 kmh. in 2 tappe - part.35 classificati 12
11^ TARGA FLORIO - 24 ottobre 1920	
1	<u>NAZZARO GP (#4) - GUIDO MEREGALLI</u>
<u>CIRCUITO MADONIE KM. 432</u>	in 8h. 27' 23" media 57,924 kmh. 4 giri - part. 16 classificati 5

All'inizio del luglio 1911 Felice Nazzaro, affermato campione del volante, decise di intraprendere l'attività di costruttore aiutato dal cognato Pilade Masoero e dall'ingegnere Arnaldo Zoller, conosciuto per aver corso per i colori Fiat, fondò così a Torino la Nazzaro & C. Fabbrica Automobili. La prima vettura costruita dalla giovane ditta fu la Tipo 2 del 1912, che montava un 4 cilindri monoblocco a corsa lunga di 4398 cm³ da 20/30 HP e velocità massima di circa 100 km/h. Con questa vettura, opportunamente elaborata, lo stesso Felice Nazzaro si impose nella Targa Florio del 1913. Nella stesso anno venne presentata la Tipo 3 di pari caratteristiche meccaniche ma con maggiore potenza (35 HP), con cui Nazzaro riuscì ad aggiudicarsi la Coppa Florio. Nel 1914 venne tentata anche la strada delle Gran Prix (debutto al GP dell'Automobile Club di Francia), ma con scarso successo. Nel 1915, all'inizio delle ostilità, la Nazzaro, come quasi tutte le altre fabbriche meccaniche italiane, si dedica alla costruzione di materiale bellico, e in particolare di autocarri equipaggiati da propulsori Anzani a 10 cilindri. Purtroppo le commesse governative non furono tali da impedire la messa in liquidazione della società nel 1916, sebbene nel frattempo fosse stata realizzata anche la Tipo 4. Un tentativo di far rinascere il marchio Nazzaro venne fatto nel 1919 con la Tipo 5 (prodotta nella versione Sport), la quale fu commercializzata fino al 1923, anno in cui la Nazzaro venne chiusa definitivamente.



ISOTTA FRASCHINI

MILANO, ITALIA 1900-1949

3^ TARGA FLORIO - 18 maggio 1908	
1	<u>ISOTTA FRASCHINI (#7A) - VINCENZO TRUCCO</u>
<u>GRANDE CIRCUITO KM.446,469</u>	in 7h. 49' 26" media 59,940 kmh. 3 giri - part.45 classificati 28

La Isotta-Fraschini fu fondata da Cesare Isotta in società con i tre fratelli Vincenzo, Oreste e Antonio Fraschini. Agli inizi questa azienda si occupa soltanto della vendita delle Renault con motore De Dion, nonché delle Mors e Pieper; poi la sua attività si estese anche all'assemblaggio delle stesse Renault. Nel 1902 la gamma di produzione comprendeva tre modelli: una vettura di 669 cm³ con motore monocilindrico Aster, un'altra vettura di 2251 cm³ bicilindrica e una più evoluta automobile con motore De Dion di 785 cm³. Il primo modello con meccanica di produzione completamente Isotta, disegnato dal valido e riservato progettista Giuseppe Stefanini e spinto da un motore da 24 HP, venne presentato nel 1903. Dal 1905 Giuseppe Stefanini si avvale, come assistente, del giovane ingegnere Giustino Cattaneo che in ultimo fini col soppiantare il suo maestro. Uno dei primi progetti per i quali Stefanini si avvale della collaborazione di Cattaneo fu la Tipo D, un modello da competizione che partecipò alla Coppa Florio del 1905 e che montava un motore con albero a camme in testa dalla cilindrata enorme (17 203 cm³) che erogava ben 100 HP. Nel 1907, in seguito a un accordo di collaborazione con la De Dietrich (che prevedeva anche l'acquisizione, da parte della Casa francese, della maggioranza delle azioni della Isotta, la notorietà della marca italiana ebbe un notevole incremento. Sempre secondo questo accordo, la De Dietrich era autorizzata a costruire 500 telai Isotta, parte nella sua fabbrica di Luneville e parte a Marsiglia, dove era ubicato lo stabilimento della sua consociata Turcat-Mery. Oltre agli innegabili vantaggi, questo 'matrimonio' costò però alla Isotta-Fraschini un temporaneo congelamento della sua attività in campo sportivo, poiché la partner francese non volle rischiare che la fama dei suoi modelli venisse offuscata da eventuali successi riportati dalle vetture italiane. Nel 1908 Stefanini disegna la Tipo FE, una vettura leggera con un motore monoblocco di 1207 cm³ tecnicamente molto aggiornato (aveva anche la distribuzione ad albero a camme in testa). Da questo motore deriva il Tipo FENC, con cilindrata maggiorata a 1327 cm³. Nel suo primo anno di vita, una FE si classifica ottava al GP des Voiturettes di Dieppe. Prima della guerra, il listino Isotta-Fraschini era composto principalmente dal modello a 4 cilindri con cilindrata sino a 11305 cm³. Particolarmente interessante fu il Tipo KM del 1911-1914, una automobile sportiva con motore ad albero a camme in testa di 10618 cm³ dotata di freni sulle ruote anteriori progettati da Oreste Fraschini e già sperimentati su qualche modello da strada del 1909. La Tipo TM del 1912, direttamente derivata dalla KM, fu l'ultimo modello con albero a camme in testa prodotto dalla Isotta-Fraschini. Finita la Prima Guerra Mondiale, l'ingegner Cattaneo, nel suo ruolo di progettista-capo, presenta la 'sua' Tipo 8, la prima automobile al mondo con motore a 8 cilindri a valvole in testa (5623 cm³) prodotta in serie. A essa seguì, nel 1924, la Tipo 8A (7372 cm³) e la derivata sportiva del 1926, denominata Tipo 8ASS (Super Spinto). La SS vantava una potenza di 130-150 CV, rispetto ai 110-120 CV della Tipo 8A. Queste grosse automobili Isotta furono svantaggiate da una eccessiva pesantezza dello sterzo. Anche se nell'ultima versione (la Tipo 8B) questo inconveniente era stato molto ridotto, esso costituì probabilmente il motivo principale del loro scarso successo. Nel dopoguerra, la Isotta-Fraschini tentò di riavviare una significativa produzione automobilistica, affidando alla bravura di Aurelio Lampredi la progettazione di un altro modello di prestigio. Nel 1948-49 venne dunque presentata la Monterosa, con motore a 8 cilindri a V di 120 CV e 2,5 litri di cilindrata (successivamente maggiorata a 3,4 litri), montato in posizione centrale. Questo modello, un po' stravagante e forse troppo in anticipo sui tempi, non entrò mai in produzione di serie; al momento di uscire di listino, ne erano stati completati appena una ventina di esemplari.

Negli anni '30, la "FABBRICA AUTOMOBILI ISOTTA FRASCHINI Milano"

trasferì sul territorio di Saronno, per decisione del gruppo CARPONI, allora azionista maggioranza, alcuni suoi stabilimenti destinati alla fabbricazione di parti necessarie alla produzione che, data la situazione politica nazionale ed internazionale, era costituita prevalentemente da prodotti di tipo militare. Questi stabilimenti, e quelli che ad essi si aggiunsero in seguito per il forzato trasferimento di quasi tutta l'attività dell'Azienda, in conseguenza dei bombardamenti aerei subiti dagli Stabilimenti di via Monterosa a Milano, formarono in Saronno una importante, e non solo per le sue dimensioni, realtà industriale nella quale poterono prestare la loro opera migliaia di lavoratori. Da essa uscirono prodotti di fonderia in leghe leggere (la famosa Elektron) destinata all'industria motoristica ed aeronautica, pezzi forgiati in acciaio, parti di meccanica varia, motori a benzina e diesel, prototipi di auto, apparecchiature meccaniche varie, chassis per autocarri e autobus completamente motorizzati. Il 17 dicembre 1930 dodici idrovolanti dell'Aeronautica Italiana partirono da una base aeronautica di Roma e dopo sette soste atterrarono alla Baia di Rio de Janeiro. Negli anni precedenti piccoli aerei e squadriglie di idrovolanti avevano già completato la circumnavigazione dell'Africa raggiungendo il Giappone e l'Australia. Nel luglio del 1933 uno stormo di 24 idrovolanti fecero un volo di andata e ritorno dall'Italia agli Stati Uniti d'America. Solo pochi anni erano passati dal toccante volo solitario di Charles Lindbergh e questa fantastica avventura attraverso l'Atlantico suscitò profonda ammirazione in tutto il mondo; un fatto simile giustamente appare come un miracolo di tecnica e forza di volontà. Tutti questi aerei erano dotati di motori costruiti da ISOTTA FRASCHINI. La storia dell'azienda è costellata di conquiste vittoriose di uomini e macchine. Gli stabilimenti rimasero attivi fino all'immediato dopo guerra quando, per l'esito non felice, dipeso da cause non solo tecniche o tecnologiche, dei vari tentativi messi in atto per la conservazione da bellica a civile della propria produzione, la Società fu posta in liquidazione. Nel Dicembre 1955, dalla fusione di questa prestigiosa Società con l'altra di uguale prestigio, la BREDA MOTORI di Milano, nasceva una Società, denominata "F.A. ISOTTA FRASCHINI e MOTORI BREDA" con Stabilimenti in Via Milano a Saronno, che in breve sarebbe riuscita a riportare alla ribalta del mondo industriale, dal quale per alcuni anni era stato forzatamente assente, quel marchio "I.F.", per decenni orgoglio e vanto dell'Industria Nazionale in campo mondiale. Dalle sinergie delle due Società, infatti, dai Know-how, maturati in anni di attività ed esperienza, e grazie all'impegno, alla abnegazione, alla professionalità dei propri lavoratori di ogni livello, la nuova Industria ebbe interessanti sviluppi in settori importanti e diversificati: i suoi prodotti, in massima parte di propria progettazione, trovarono largo impiego in campo ferroviario, navale ed industriale, in territorio nazionale ed all'estero, in aperta competizione con le più importanti e qualificate Industrie del settore, presenti sul mercato. Questa Società, che con la sua presenza sul territorio Saronnese, dette un indubbio e notevole contributo alla crescita della città di Saronno e dei Paesi limitrofi, dopo avere alla fine degli anni 70 cambiato Proprietà e ragione sociale, prima in "ISOTTA FRASCHINI" ed in seguito in "ISOTTA FRASCHINI MOTORI", cessò la sua attività in Saronno sul finire degli anni '80, quando venne deciso di trasferire la sua produzione negli stabilimenti di Trieste della Soc. FINCANTIERI. E' peraltro da ricordare che nel periodo "Saronnese", e più precisamente al principio degli anni 60, l'Azienda fondò e dette vita ad un proprio stabilimento, destinato prevalentemente alla costruzione di motori diesel, a Bari.

Questo Stabilimento, che nel breve volgere di mesi, grazie e soprattutto alla assistenza ed ai contributi tecnici forniti con grande sacrificio in loco dalle maestranze di ogni livello dell'Azienda di Saronno, raggiunse traguardi di produzione quantitativi di indubbio rilievo, lo stesso stabilimento è tutt'oggi in attività. Nella Sede storica di Bari, La Isotta Fraschini Motori S.p.A., sempre appartenendo al gruppo FINCANTIERI, ha oggi la Sua sede Legale con tutti i servizi, dalla Direzione, al Commerciale, alla Produzione, alla Ricerca e Sviluppo e non meno importante la Assistenza Post Vendita e ricambi.



DARRACQ

SURESNES, FRANCIA 1896-1920

Dopo aver fondato la fabbrica di biciclette Gladiator, Alexandre Darracq decise di passare al settore automobilistico, cedendo la sua società a un consorzio di ditte inglesi e iniziando a costruire, nel 1896, dei taxi a propulsione elettrica. Poiché queste sue prime realizzazioni si dimostrarono poco valide, decise di dedicarsi alla costruzione di tricicli e di quadricicli con motori a benzina. Successivamente, Darracq acquistò avventatamente i brevetti di fabbricazione di Leon Bollee; il risultato fu una vetturetta da 5 CV con trasmissione a cinghia, la Darracq-Bollee, che non ottenne alcun successo commerciale. La prima vettura che fece conoscere il marchio Darracq fu presentata nel 1900 e aveva un motore monocilindrico dalla potenza di 6,5 HP; a essa fecero ben presto seguito dei modelli con propulsori a 2 e 4 cilindri. Nel 1904 Darracq lanciò un telaio molto particolare, caratterizzato da un pianale integrale con i relativi elementi sagomati di rinforzo, ottenuta mediante stampaggio di un unico foglio di lamiera di acciaio. Nel 1905 anche la Darracq, come molte altre società francesi, usufruì di investimenti finanziari inglesi, che le permisero di ampliare notevolmente la gamma, che spaziava dal monocilindrico 8 HP da 1039 cm³ al 6 cilindri 50/60 HP da 8143 cm³. Nel 1907 questa marca forniva, su ordinazione, una vettura da competizione con motore da 11,5 litri denominata Vanderbilt Cup. Nel 1912 venne lanciata una serie di modelli spinti da dei 4 cilindri a valvole rotanti. Questi motori, rivelatisi completamente inaffidabili, avevano una cilindrata di 3969 cm³ (20 HP) e di 2613 cm³ (15 HP); quest'ultima versione fu maggiorata, nel 1913, a 2951 cm³. Proprio in seguito alle perdite economiche dovute ai numerosi inconvenienti ai quali erano soggetti i motori, Alexandre Darracq preferì lasciare la direzione della sua fabbrica, alla cui guida venne chiamato W. Clegg, che, nel 1913, lancia una gamma di modelli tecnicamente simili alle ben collaudate Rover Twelve, con motore monoblocco a 4 cilindri da 2121 cm³ e 2971 cm³ provvisto di testata a L. Queste automobili ottennero un notevole successo di vendita, tanto da risanare in breve tempo la precaria situazione finanziaria precedente. Nel 1904 la Darracq aveva presentato un modello da 4084 cm³ che l'esercito francese impiega durante la Prima Guerra Mondiale; questa vettura venne affiancata nel 1919 da una versione dotata di un moderno 8 cilindri a V da 4595 cm³. Un anno più tardi, in seguito alla fusione con la British Sunbeam Talbot, la Darracq scomparve dal mercato automobilistico francese. Mentre però in Francia sui radiatori degli ex modelli Darracq venne definitivamente stampato il marchio Talbot, in Inghilterra, sino al 1939, queste automobili continuarono a essere vendute come Darracq.

DARRACQ ITALIANA

Napoli, Italia 1906-1910

Le vetture Darracq di produzione francese erano da lungo tempo diffuse e apprezzate in Italia, quando la Casa madre di Suresnes decise, nel 1906, di aggirare le barriere doganali istituendo un'impresa italiana con stabilimento di montaggio. Venne così costituita la Società Italiana Automobili Darracq, anonima con sede in Napoli. Più tardi, valutati gli svantaggi del decentramento rispetto all'industria sussidiaria del nord Italia e la difficoltà dei trasporti marittimi, vennero allestite nuove officine a Milano su un'area di circa 36000 mq. al Portello, in quella stessa località che doveva esser resa famosa dall'A.L.F.A. e dall'Alfa Romeo. I modelli maggiori venivano importati finiti dalla Francia solo su ordinazione, mentre la produzione e il montaggio in Italia (con la possibilità di spuntare prezzi concorrenziali) erano stati riservati quasi unicamente alla bicilindrica tipo 8/10 HP e a una linea di vetture *fiacre*, con motori a 4 cilindri, tipo 14/16 HP. Alla fine del 1909, in seguito a una notevole diminuzione delle vendite, la Darracq Italiana accolse le proposte di un gruppo di capitalisti lombardi, che agivano in vista della costituenda A.L.F.A., e cedette loro gli impianti del Portello.