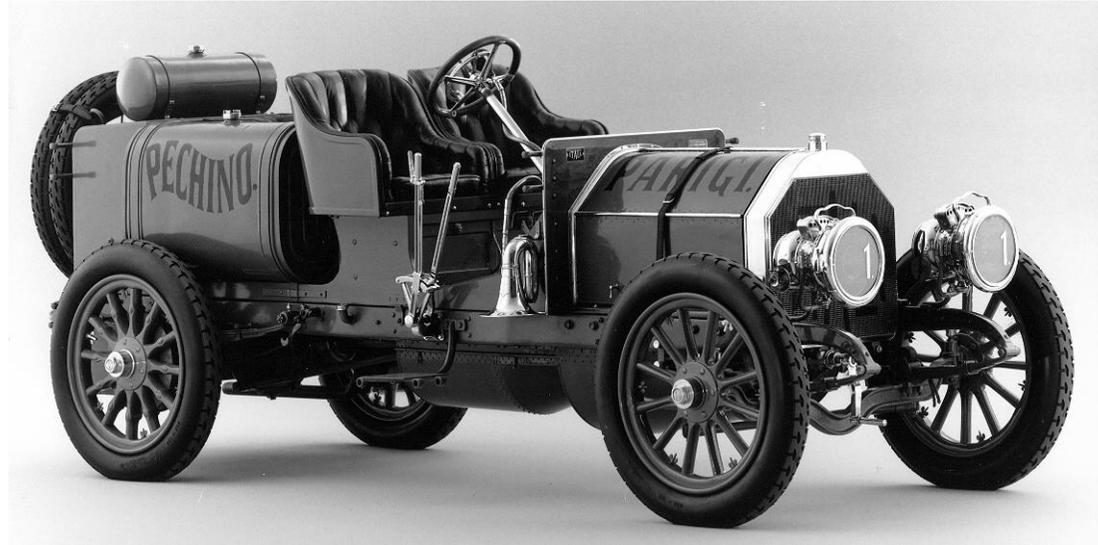


F.lli CEIRANO – Pionieri dell' Auto a Torino



Parte prima :

**Automobili CEIRANO
Automobili SCAT**

MONOGRAFIA del Dott. Ing. GIORGIO BENVENUTO

FRATELLI CEIRANO :

Da costruttori di bici a pionieri dell'auto torinese

Nati a CUNEO , il padre orologiaio , erano in tutto ben 4 fratelli.

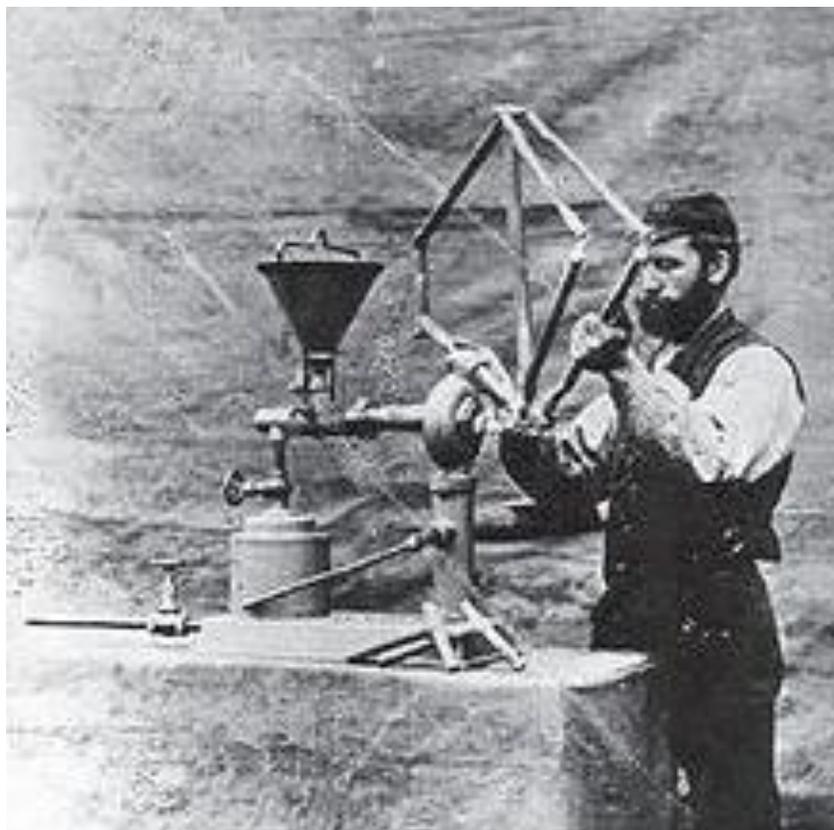
Tra i 4 , si distinsero , in quanto molto portati alla meccanica :

GIOVANNI BATTISTA (1860 – 1912)

GIOVANNI (1865 – 1948)

MATTEO (1870 – 1941)





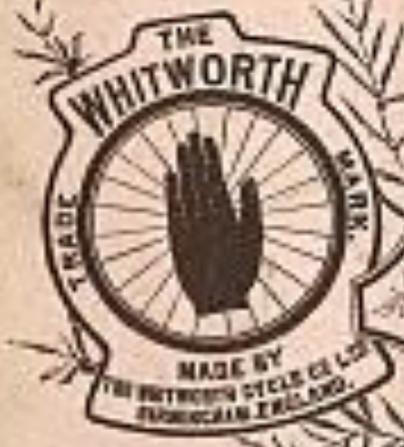
**GIOVANNI BATTISTA CERIANO apre una fabbrica di biciclette
a TORINO , nel 1866 e le costruisce sino al 1898
Le chiama “ BICICLETTE WELLEYES”**

*Fornitore delle Corti
di S. A. R. il Duca di Aosta*



CEIRANO 1894

GIOVANNI



Corso Vitt. Eman.^{te}
9
MORINO

TORINO — CEIRANO GIOVANNI — Corso Vittorio Emanuele II, 9 — TORINO.

LA CELEBRE WHITWORTH DA CORSA



La Whitworth da corsa, modello 1894, è la macchina la più perfetta che si conosca. Il successo ottenuto è così grande che per il 1894 la Compagnia l'ha adottata come sua macchina modello. La Compagnia ha impiantato uno speciale macchinario automatico per la fabbricazione di queste macchine che ha tutto quel perfezionamento che l'ingegneria moderna ha potuto suggerire.

La Whitworth da corsa N. 8 è provvista di ruote di eguale altezza, l'esperienza avendo dimostrato che per corsa su pista, questa disposizione è da preferirsi, restando fermo il fatto che per strade sia meglio che la ruota anteriore sia di diametro più grande.

TORINO — CIRANO GIOVANNI, Corso Vittorio Emanuele II, 9 — TORINO

BICICLETTO PER SIGNORA "VICTORIA IIX."
Fabrikator Ottenslein & Frankenberg — Nordhagen

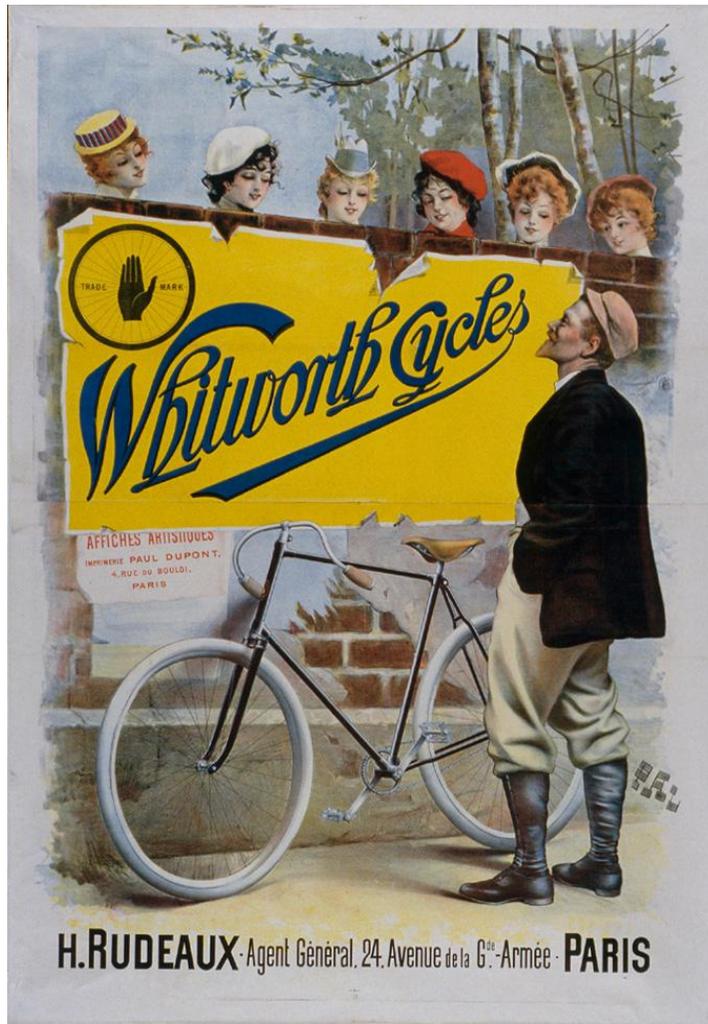
Le « Victoria » Ottenslein non devono
confondersi con le « Victoria » di altre
fabbriche.



All'Esposizione di Chicago le macchine
« Ottenslein » vennero distinte con Diploma
d'Oro.

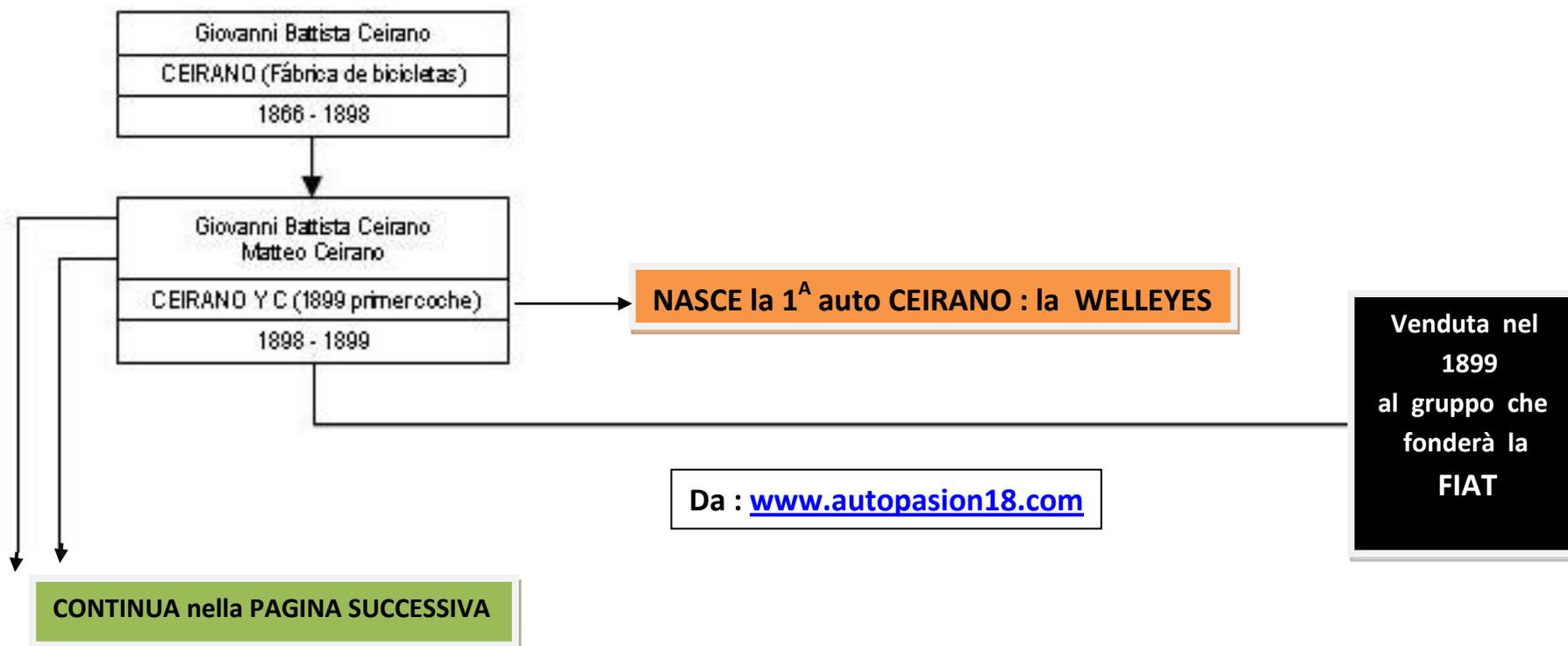
Questo modello per signora è senza dubbio il più elegante che si conosca. Esso è co-
struito col miglior materiale e colla stessa perfezione del modello O.
Con ricco finimento ed intarsi nichelati. Prezzo L. 600.

Costruisce su LICENZA della WHITWORTH e della VICTORIA

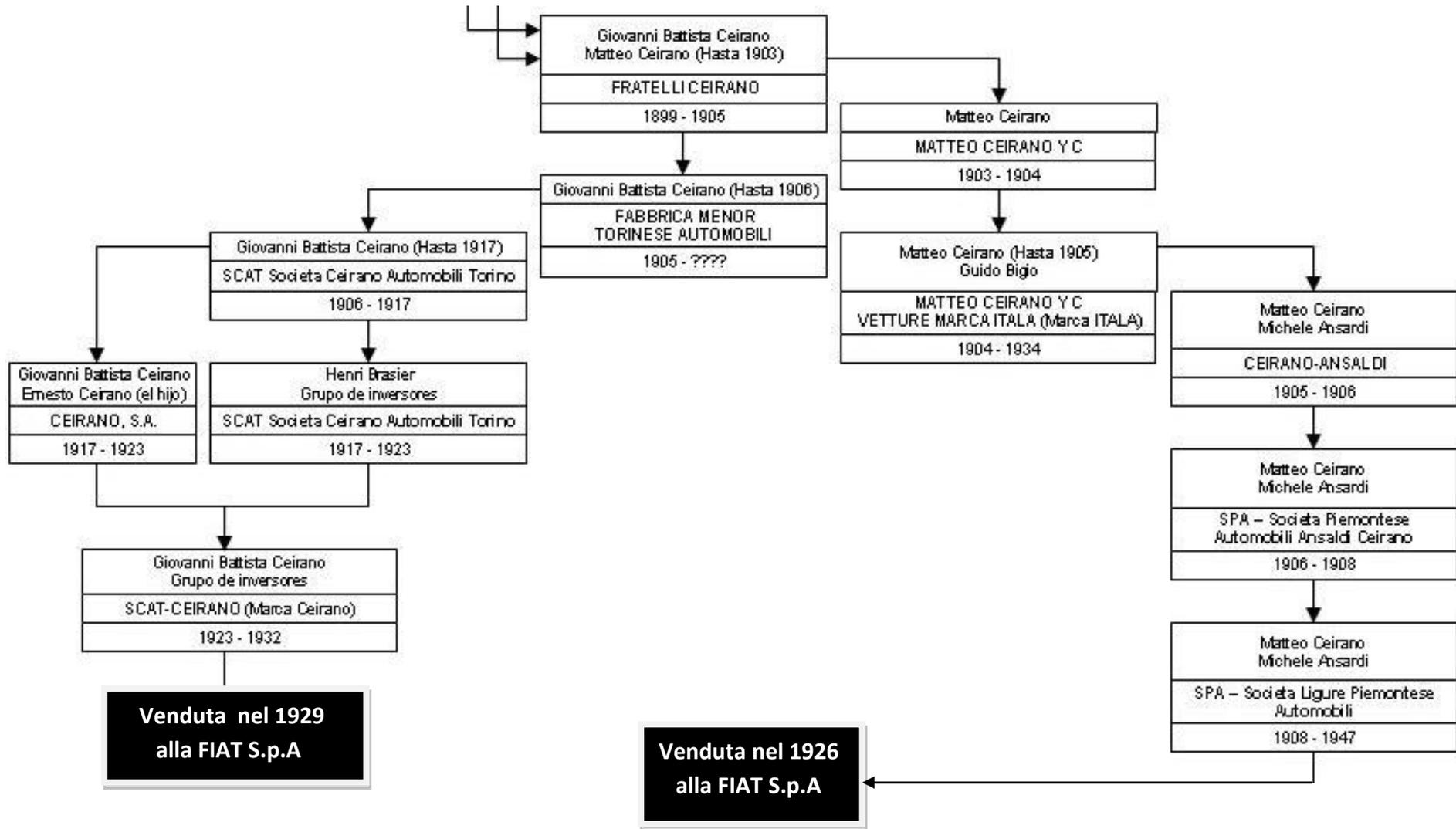


Successivamente , con Giovanni e Matteo , iniziò a cimentarsi con le AUTOMOBILI

Le INIZIATIVE dei FRATELLI CEIRANO



CONTINUAZIONE



Giovanni Battista Ceirano

Da Wikipedia, l'enciclopedia libera.

Giovanni Battista Ceirano ([Cuneo](#), [1860](#) – [Bordighera](#), [1912](#)) è stato un [imprenditore italiano](#), pioniere dell'[automobile](#).

Nato a Cuneo nel [1860](#), Giovanni Battista Ceirano è il primogenito di tre fratelli che, a buon titolo, possono essere considerati i pionieri dell'industria automobilistica italiana. In particolare, Giovanni Battista Ceirano è il primo che, divorato dal "sacro fuoco della [meccanica](#)", a vent'anni parte per [Torino](#) con l'intento di allargare i propri orizzonti tecnici, troppo limitati nel piccolo laboratorio del padre orologiaio.

Dopo otto anni di "praticantato", nel [1888](#) riesce ad avere in affitto un ripostiglio nel centrale corso Vittorio Emanuele dove, con i fratelli [Giovanni](#) e [Matteo](#), inizia a costruire [biciclette](#) dall'esterofilo marchio "Welleys". Pare che tale denominazione sia stata suggerita dal padrone di casa Sig. Giovanni Lancia, navigato commerciante di alimentari ed esperto di strategie [marketing](#). Il livello dell'industria meccanica italiana dell'epoca era infatti molto inferiore alle corrispondenti industrie francese, tedesca e inglese ed un marchio dall'assonanza straniera aiutava la vendita del prodotto. Ad ogni buon conto, per merito del nome, della qualità o di entrambi, le biciclette "Welleys" ebbero un buon successo ed arrivarono addirittura alla celebrità delle cronache [sportive](#) dopo aver

partecipato alla "Torino-Asti-Torino" con un "Welleyes bicicletto a motore".

Ceirano già pensava al salto di qualità: costruire un'automobile. Un'impresa quasi "spaziale" per quegli anni, nei quali le "carrozze senza cavalli" erano l'elitario hobby d'una ristretta cerchia di benestanti, influenzati dalle mode francesi e, come lui, frequentatori del caffè di madame Burello. È tra questi "snob" che Ceirano trova i soci (ed i finanziamenti) per la sua avventura. Sul finire del 1898 viene fondata la "Accomandita Ceirano & C." che si propone di costruire automobili. Tra le maestranze occorre registrare la presenza del figlio di Giovanni Lancia, quel Vincenzo che diverrà il fondatore della "Lancia". In verità Ceirano costruirà una sola automobile, una vettura dotata di un piccolo motore bicilindrico (663 cc) e cambio a due velocità, progettata dall'ing. Aristide Faccioli. La vetturetta viene anch'essa battezzata con il marchio "Welleyes" e presentata al pubblico nella metà del 1899.

L'insperato gradimento fa intravedere la possibilità di iniziare una produzione in piccola serie, peraltro impossibile da realizzare negli angusti spazi della "Accomandita Ceirano & C.". Per questo motivo alcuni soci di Ceirano prendono contatto con esponenti dell'aristocrazia e della finanza torinese al fine di costituire una società che possa impiantare una vera fabbrica. L'accordo preliminare viene assunto il 1° luglio presso l'abitazione di uno dei soci di Ceirano (palazzo

Bricherasio) e reso operante con atto del notaio Torretta, siglato dal gruppo di aristocratici nella sede del "Banco di Sconto e Sete" : è l'11 luglio 1899 e nasce ufficialmente la Fabbrica Italiana Automobili Torino - FIAT, con capitale di 800.000 lire in 4.000 azioni (circa 10 milioni di euro attuali), versato da una trentina di sodali dell'alta società torinese che affidano la guida al Cavalier Ludovico Scarfiotti.

A questa nuova impresa, singolarmente, non partecipa colui che l'aveva concepita. Non sappiamo se l'esclusione fosse dovuta ad una mancanza di capitale o ad una carenza nobiliare di Ceirano. Fatto sta che la FIAT acquisisce la "Accomandita Ceirano & C." completa di brevetti, progettisti e maestranze. Giovanni Battista Ceirano verrà liquidato con 30.000 lire e l'incarico di agente di vendita per l'Italia.

Fare il rappresentante non è certamente l'aspirazione di Ceirano che, lasciato l'incarico dopo un solo anno, fonda con Matteo la "F.lli Ceirano" che dopo alcuni cambi di ragione ed assetto sociale diverrà la STAR (Società Torinese Automobili Rapid). È l'ultima creazione di Giovanni Battista Ceirano che, nel 1905, si ritirerà a vita privata nel mite clima di Bordighera dove si spegne nel 1912.

Accomandita Ceirano & C.



Nazione Italia

Fondazione 1898 a Torino

Fondata da Giovanni Battista Ceirano, Emanuele di Bricherasio, Attilio Calligaris, Pietro Fenoglio e Cesare Goria Gatti

Chiusura 1923

Sede principale Torino

Settore casa automobilistica

Prodotti autovetture

La accomandita **Ceirano GB & C** fu una storica azienda automobilistica, fondata nell'ottobre del 1898 da Giovanni Battista Ceirano, Emanuele di Bricherasio, Attilio Calligaris, Pietro Fenoglio e Cesare Gorla Gatti.

La storia

La sede della neonata azienda fu fissata a Torino in corso Vittorio Emanuele 9, dove nel 1899 si cominciò a costruire una piccola autovettura a due posti, la *Welleyes*, progettata dall'ingegnere Aristide Faccioli. Quando la *Welleyes* fu messa in produzione ci fu un grandissimo successo commerciale per la Ceirano, però i dirigenti si ritrovarono incapaci a far fronte alle ordinazioni della vetturessa. Allora nel mese di luglio dello stesso anno il proprietario della Casa torinese, Giovanni Battista Ceirano, decise di cedere gli impianti e brevetti della sua azienda a Giovanni Agnelli. Per questo, Ceirano dovette lavorare per un periodo in Fiat, ma nel 1901 lasciò la Casa per rimettersi a lavorare in proprio, insieme a suo fratello Matteo. La collaborazione tra i fratelli termina già nel 1903 quando Matteo lascia l'azienda e Giovanni Battista insieme all'altro fratello Giovanni fonda la **G.G. Fratelli Ceirano**. Anche questa avventura dura poco, infatti Giovanni lascia il fratello il quale nel 1904 trasforma la società in **Ceirano & C.** che in seguito sarà ribattezzata **STAR o Rapid**. Questa è l'ultima trasformazione in quanto Giovanni Battista muore nel 1912.

La fabbrica verrà rilevata dal fratello Giovanni che proseguirà l'attività ancora per qualche anno. Inizialmente la sua società si chiama **Giovanni Ceirano Fabbrica Automobili**, poi verrà ribattezzata **Ceirano S.A.**, che fondata nel 1922 si dedicherà alla costruzione di auto da turismo, sport e da corsa. La società però già nel 1923 verrà messa in liquidazione e il marchio verrà ceduto alla SCAT, un'altra società di Giovanni Ceirano. Dal 1923 le vetture pur portando il marchio Ceirano verranno costruite dalla SCAT.

Le vetture

Welleyes

La Welleyes fu presentata il 30 aprile del 1899, fu progettata da Aristide Faccioli, uno dei più geniali ingegneri automobilistici in quell'epoca. La vettura è composta da un motore bicilindrico a disposizione orizzontale di 663 cm³, con una trasmissione a cinghia di cuoio e il cambio a due marce, capace di raggiungere i 35-40 km/h di velocità massima.. Da essa è direttamente derivato il primo modello Fiat, la FIAT 3 ½ HP.



Ceirano 5 HP

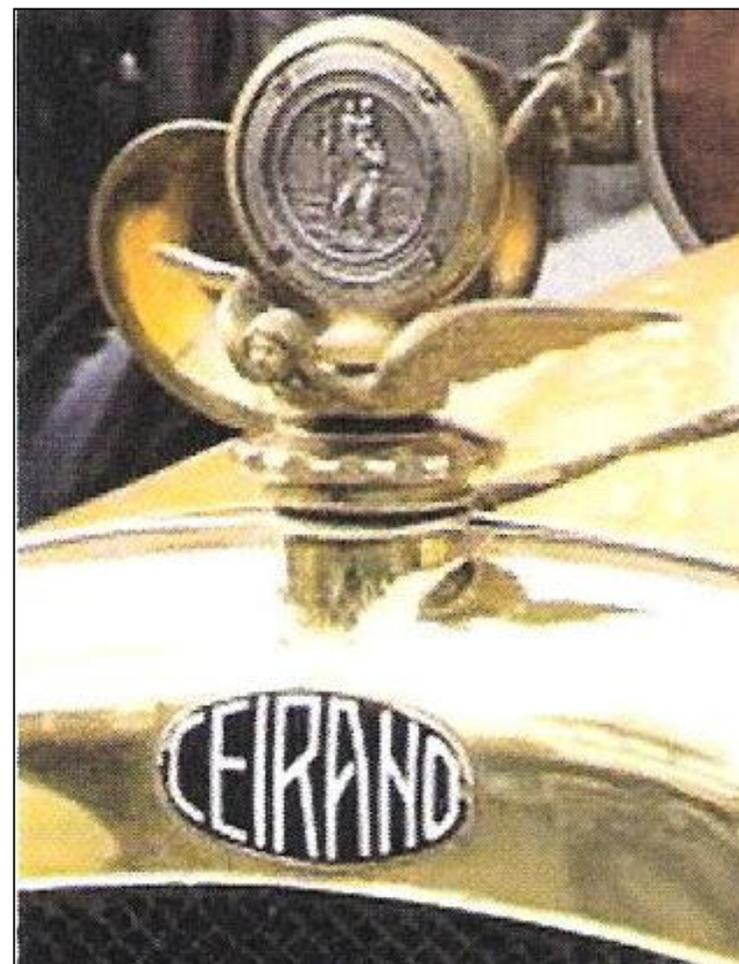
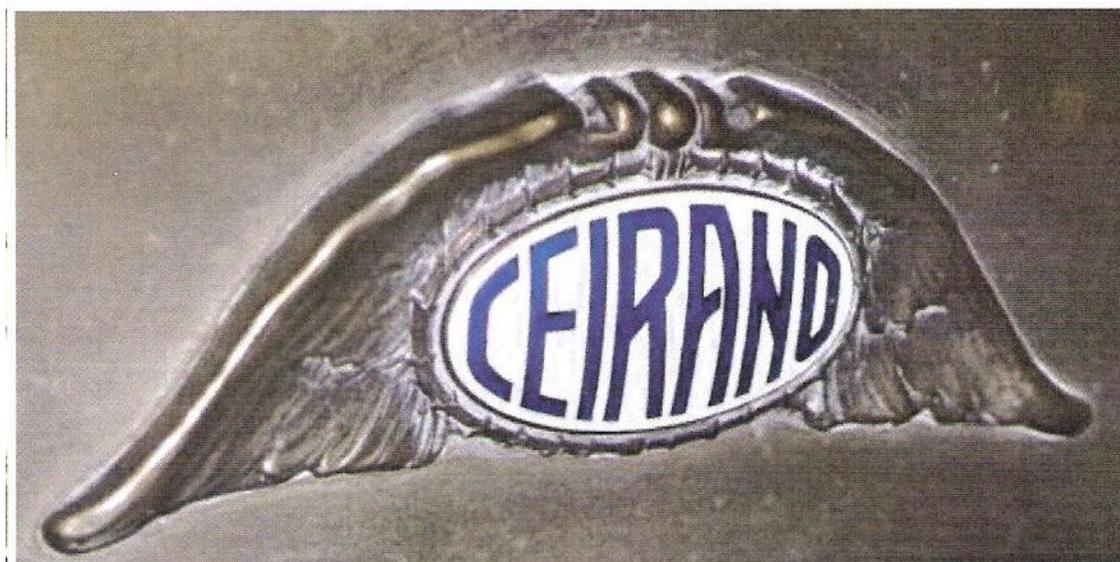
Altri modelli

Altri modelli della Ceirano furono:

- 5 HP: motore monocilindrico Aster o De Dion, cilindrata 639 cm cubici.
- 6-8 HP: Motore anteriore monocilindrico Aster o De Dion 700 cm cubici, cambio 4 marce+retromarcia, freni meccanici sulle ruote posteriori, sospensioni con balestre.
- 16 HP

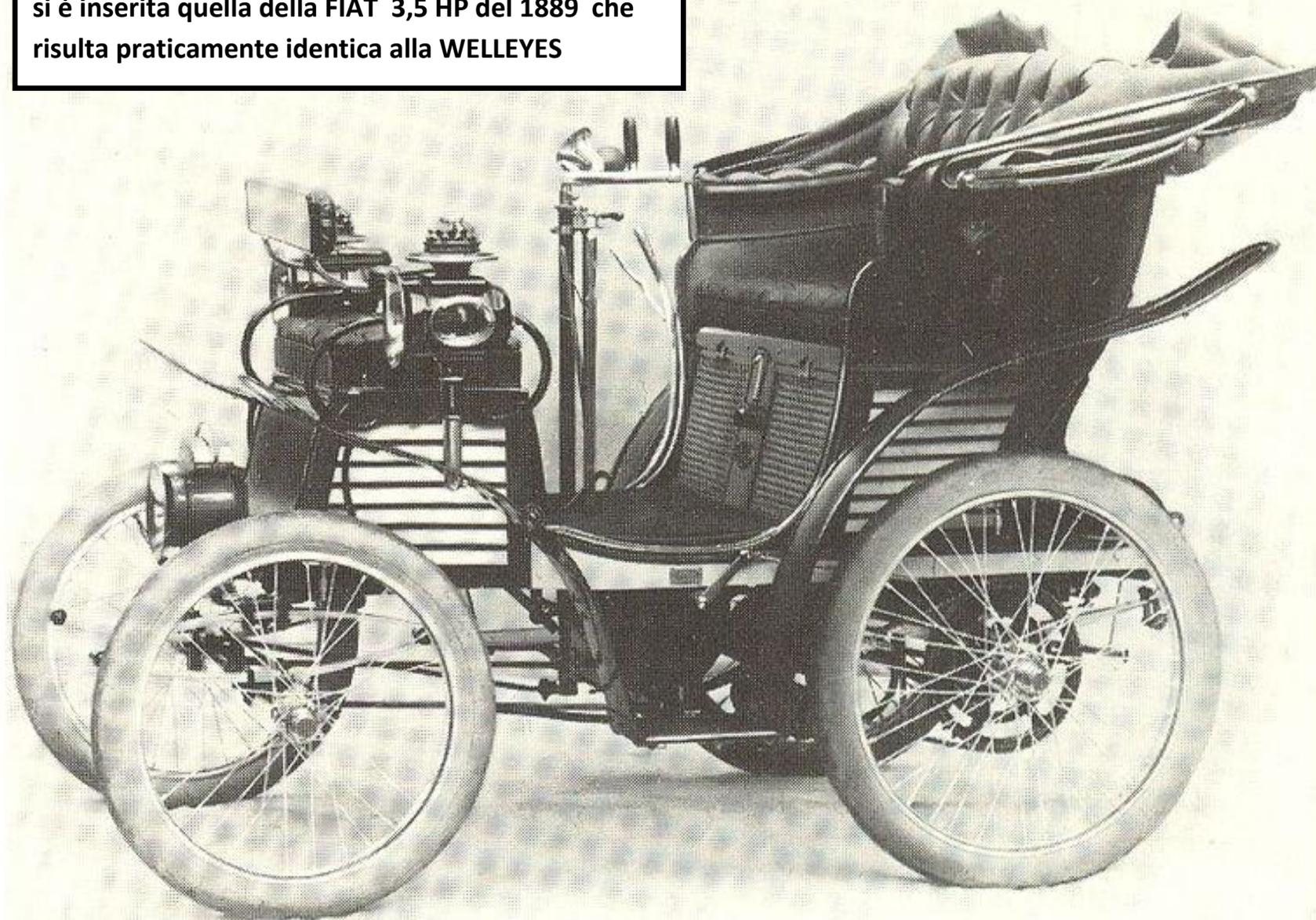
Gli autocarri

- Ceirano 47
- Ceirano 50 CM



www.mit.gov.it

**Non avendo trovato foto della CEIRANO WELLEYES
si è inserita quella della FIAT 3,5 HP del 1889 che
risulta praticamente identica alla WELLEYES**





**Nelle foto della pagina precedente
e di questa :**

La CEIRANO 5 HP (1901)



CEIRANO mod. 5 HP



**SCHEDA dal MUSEO AUTOMOBILE
TORINO**

Motore: 1 cilindro
Cilindrata: 639 cc
Potenza: 5 CV a 800 giri/min.
Velocità: 45 km/h
Peso: 390 kg



**Concessa dal Sig. PAOLO GRATTON
GORIZIA**



**Autocarro CEIRANO 50 CM del 1933
In uso al Regio Esercito Italiano dal 1927**





Ceirano 50 CM

Descrizione

Tipo autocarro pesante

Costruttore Giovanni Ceirano Fabbrica
Automobili

Data entrata in servizio 1927

Data ritiro dal servizio 1950

Utilizzatore principale  Regio Esercito

Altri utilizzatori  Esercito Italiano

Dimensioni e peso

Lunghezza 6,01 m

Larghezza 2,20 m

Altezza 2,70 m

Peso 4,72 t

Capacità combustibile 124 l

Propulsione e tecnica

Motore Ceirano 50C a benzina, 4 cilindri in
linea, 4712 cm³

Potenza 53 Cavallo vapore britannico a 1900
giri/min

Trazione 4×2

Sospensioni balestre

Prestazioni

Velocità 25 km/h

Autonomia 235 km

Pendenza max 15%

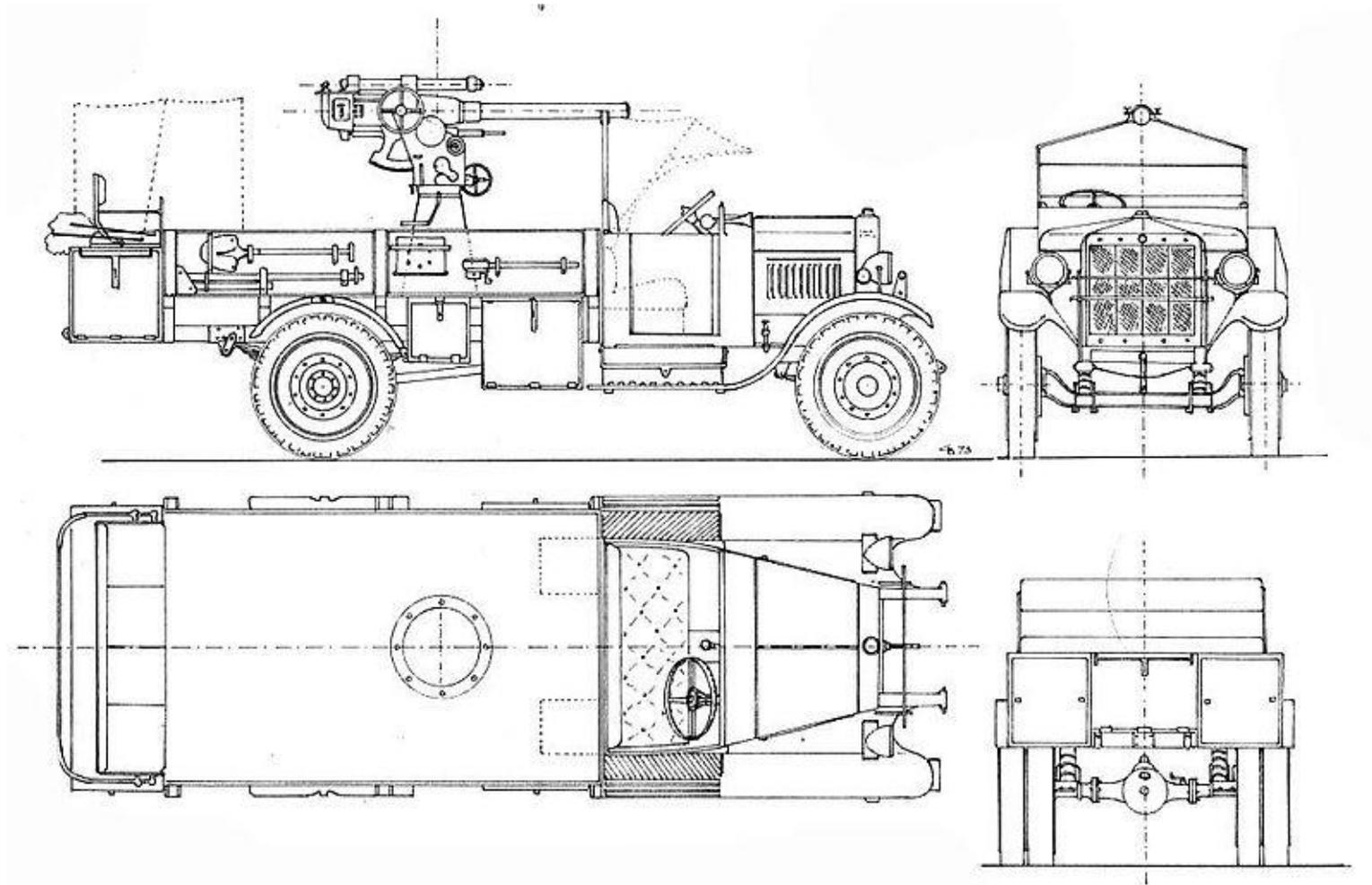
Il **Ceirano 50 CM** era un autocarro pesante del Regio Esercito italiano impiegato durante la seconda guerra mondiale

Storia

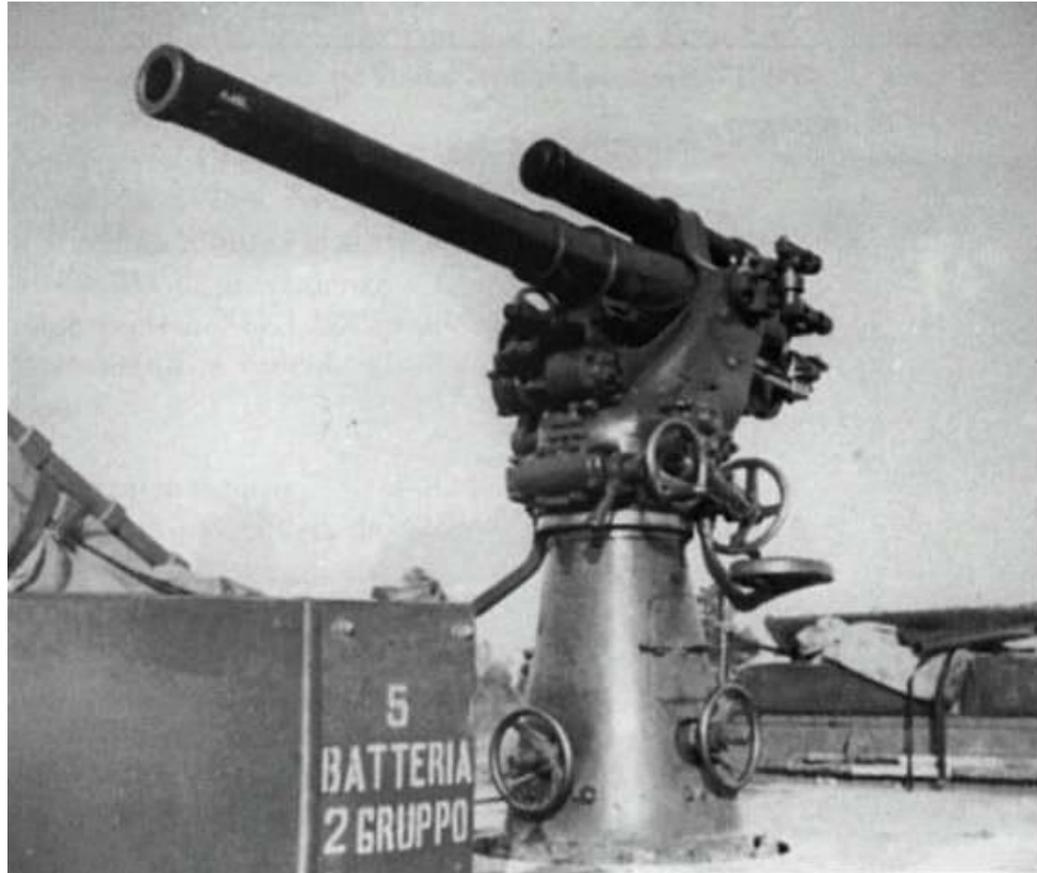
Il *Ceirano 50 CM* (Carro Medio) fu realizzato dall'azienda [torinese Giovanni Ceirano Fabbrica Automobili](#). Fu adottato dal Regio Esercito nel [1927](#) per sostituire i [Fiat 18 BL e BLR](#) nei trasporti pesanti di retrovia. Realizzato in varie versioni tra le quali autofficina campale, venne impiegato anche come base per l'[autocannone da 75/27 CK](#), impiegato dalla [guerra d'Etiopia](#) fino alla [seconda guerra mondiale](#). Venne prodotto fino al [1939](#), quando iniziarono le consegne del mitico [Lancia 3Ro](#), ma rimase in servizio fino al [1950](#) con il neonato [Esercito Italiano](#).

Tecnica

L'[autotelaio](#) su due [longheroni](#) in lamiera d'[acciaio](#), è a due [assi](#) a [trazione posteriore](#), con [sospensioni](#) a [balestre](#) semiellittiche. Le ruote sono a disco in acciaio, con semipneumatici in gomma piena. Il motore è un quadricilindrico a [benzina](#) Ceirano 50C da 4712 [cm³](#), erogante 53 [Cavallo vapore britannico](#) a 1900 giri/min. Il [cambio](#) è a quattro marce (più retro). Il cassone in legno, telonato, ha una portata di 5 tonnellate.



Lo stesso 50 CM armato con cannone contraereo 75/27 CK



Cannone Contraereo tipo 75/27 CK



Parata di Autocarri CEIRANO 50 CM armati di cannone 75/27 CK

Il 75/27 CK su Ceirano 50 CMA fu un autocannone utilizzato dal Regio Esercito nella guerra d'Etiopia, nella guerra civile spagnola e nella seconda guerra mondiale.

Sviluppo e impiego

Tra i vari autocannoni contraerei in servizio nel Regio Esercito durante la prima guerra mondiale, quali il 102/35 su SPA 9000 ed il 75/27 CK su Itala X, si decise di mantenere in servizio solo quest'ultimo pezzo, installandolo però su di un telaio più moderno. Così nel 1927 l'Arsenale Costruzioni Artiglierie di Napoli (AREN) fu incarica di equipaggiare 14 batterie con 56 pezzi 75/27 C.K. (Commissione Krupp) installati sul nuovo autocarro pesante Ceirano 50 CMA. In Etiopia operarono due gruppi d'autocannoni da 75/27 su due batterie da 4 pezzi ognuna. Cinque batterie parteciparono alla guerra di Spagna, con alcuni pezzi installati su vagoni ferroviari^[1]. Nonostante l'obsolescenza della munizione, dei pezzi e delle relative centrali di tiro e la bassa velocità del Ceirano 50 ACM che lo rendeva inadeguato per la protezione delle autocolonne, il Regio Esercito entrò nella seconda guerra mondiale con 166 pezzi^[1]. Di questi 40 vennero destinati alla difesa di obiettivi sensibili fissi in territorio metropolitano; gli altri operarono su tutti i fronti tranne che su quello russo.

Tipo	trasporto
<u>Equipaggio</u>	1 conduttore +7 serventi
Costruttore	Arsenale Costruzioni Artiglierie di Napoli
Data impostazione	<u>1927</u>
Data ritiro dal servizio	<u>1943</u>
Utilizzatore principale	 <u>Regio Esercito</u>
Esemplari	166
Dimensioni e peso	
Lunghezza	6,01 <u>m</u>
Larghezza	2,20 m
Altezza	2,70 m
Peso	7,3 <u>t</u>

Propulsione e tecnica	
<u>Motore</u>	Ceirano 50C a benzina, 4 cilindri in linea, 4712 cc
<u>Potenza</u>	53 <u>Cavallo vapore britannico</u> a 1900 giri/min
Trazione	4×2
Prestazioni	
Velocità	25 <u>km/h</u>
Autonomia	235 <u>km</u>
<u>Pendenza max</u>	15%
Armamento e corazzatura	
Armamento primario	cannone <u>75/27</u>

Caratteristiche

La bocca da fuoco

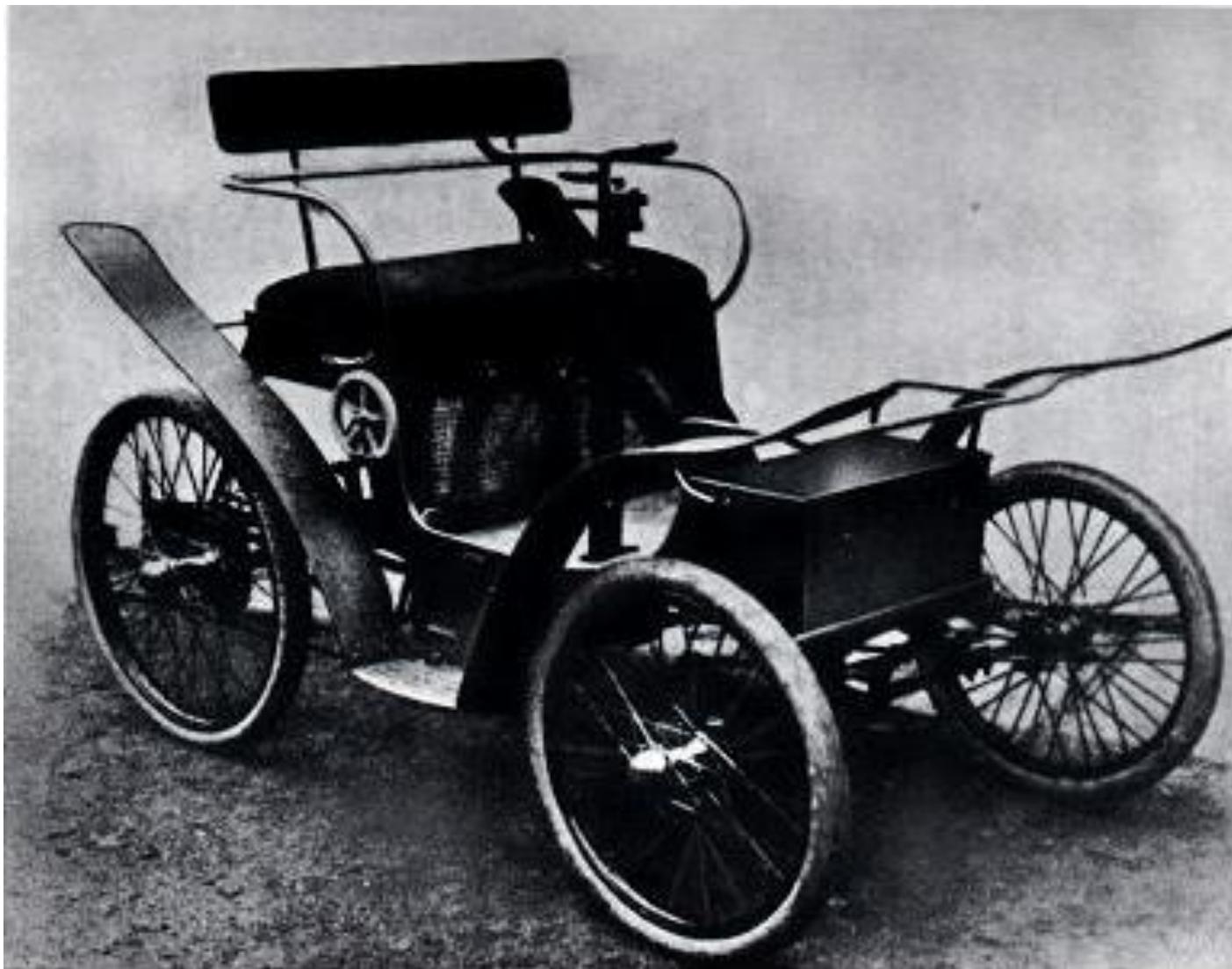
Il cannone 75/27 C.K. (Commissione Krupp) fu sviluppato nel 1915 dall'Arsenale del Regio Esercito di Napoli trasformando il cannone 75/27 Mod. 1906. La canna da 75 mm di calibro è lunga 2250 mm e pesa 346 kg compreso l'otturatore a chiusura ed apertura automatica. L'anima della canna, che presenta 28 righe, si usurava dopo circa 1000 colpi. La culatta è rivestita da un manicotto di bronzo. La culla con il cilindro idraulico di deformazione brandeggia su un affusto a candeliere tronco conico in acciaio fuso che venne inizialmente installato sul pianale dell'autocarro Itala X, poi sul Ceirano 50 CMA. Il brandeggio è di 360° con alzo da 0° a 70°. Il puntamento dei pezzi era diretto dalla Centrale di tiro Mod. 1937 "Gala".

L'autocarro

L'autocarro era un [Ceirano 50 CMA](#), autocarro pesante standard del Regio Esercito in quel periodo, con motore a 4 cilindri in linea a benzina per 4712 cc di cilindrata. Era un 4×2 con trazione sugli assali posteriori con ruote gemellate. Il peso 4.720 kg a vuoto, saliva con la bocca da fuoco, la riserva di 96 colpi ed i serventi a 7.220 kg. Nella cabina con copertura a soffietto prendevano posto conduttore e capo-pezzo. Nel cassone i serventi erano disposti su due sedili contromarcia appena dietro la cabina di guida e su quattro sedili posteriori, anch'essi con copertura a soffietto. Tra la cabina ed il pianale una struttura tubulare sosteneva la rizza per l'ancoraggio della canna durante la marcia, sul quale era fissato il pezzo. Le sponde del cassone si aprivano allineandosi con il pianale, formando con questo la pedana per i serventi.

La batteria

La [batteria](#) era formata da un Comando Batteria su 4 autocarri, da uno Scaglione Pezzi su 4 autocannoni, 2 autocassoni, ovvero autocarri con il munizionamento della batteria di 204 colpi per pezzo, 3 autocarri logistici e 2 mitragliatrici per la difesa di punto. A livello di [gruppo](#) era assegnata un'ulteriore scorta di munizioni di 203 colpi a pezzo.



La foto della prima CEIRANO WELLEYES , inviata dal Sig. Paolo GRATTON di Gorizia , che ha fornito anche il successivo ARTICOLO , tratto dalla Sua biblioteca specifica.

LA STORICA WELLEYES

Nel 1898, quando ancora l'industria automobilistica italiana era ai primi passi e molto si importava dall'estero, Giovanni Ceirano, fabbricante delle biciclette Welleyes, costruì la sua prima vettura che chiamò anch'essa Welleyes. Questa vettura, che come si vedrà più avanti doveva diventare storica, ebbe così origini in una piccola officina nel cortile di una casa in corso Vittorio Emanuele a Torino.

Giovanni Ceirano — che aveva come socio e progettista l'ingegnere Aristide Faccioli — mise in opera una prima vettura le cui caratteristiche sono riportate sommariamente nel primo numero del periodico «l'Automobile», in data 15 dicembre 1898: motore verticale a due cilindri con raffreddamento ad alette ed accensione elettrica; carburatore a livello costante; messa in moto «senza scendere a terra» e due cambiamenti di velocità, una di sette km/ora per le salite sino al 14 per cento, l'altra massima di 32 km (le velocità intermedie si ottenevano con il ritardo o con l'avanzamento dell'accensione elettrica); trasmissione a cinghia; un freno a pedale e uno a leva; telaio interamente costruito con tubi di acciaio saldati; movimento su cuscinetti a sfere.

Giovanni Ceirano, non ancora soddisfatto, malgrado i lusinghieri giudizi della stampa tecnica, volle curare ancor più la linea di questa prima vettura e ne affidò il compito al più noto fabbricante di carrozze dell'epoca, Locati.

All'eleganza il costruttore volle accoppiare la leggerezza; cercò di attutire i rumori e dare ai meccanismi la maggior robustezza possibile. Un miglioramento tecnico fondamentale fu l'applicazione di un nuovo motore orizzontale, sempre a due cilindri «equilibrati», ma con raffreddamento ad acqua.

Nei primi mesi del 1899 la Welleyes di «tipo definitivo» era così pronta, e il 30 aprile dello stesso anno, alla corsa Torino-Pinerolo-Torino, venne premiata con medaglia d'oro dal Ministero dell'Agricoltura, Industria e Commercio.

La cassa del «tipo definitivo» era sospesa su molle, ed a questo proposito la cronaca del citato periodico scriveva il 15 giugno 1899: «Del resto a poco monta la forma della cassa, poiché il chassis è fatto in modo da poter ricevere qualunque forma di cassa, sì che ognuno può trasformarla in "duc", "victoria", "dos-à-dos", "dog-car", vagonetto ecc., a piacimento»; e aggiunge più avanti: «Si fabbrica ora in due modelli — a 4 e a 6 cavalli — ma purtroppo la intensità di fabbricazione non è proporzionata al crescente numero di ordinazioni ed è lamentabile che non si pensi a dare un maggior sviluppo alla fabbricazione di un tipo così ben accolto dai nostri automobilisti». Nel numero successivo, sempre «l'Automobile» pubblicava, in data 1° luglio 1899, una breve notizia della costituzione di una Società a Torino per il commercio delle automobili «che non potrà a meno di dare valido impulso allo sviluppo dell'automobilismo italiano». Questa Società acquistò il brevetto della Welleyes e si chiamò Fiat. La vetturina di Giovanni Ceirano entrava così definitivamente nella storia. (D. R.)

Articolo tratto dal periodico «l'Automobile» di Torino.

Si ringrazia il Sig. GRATTON per la collaborazione.



Giovanni CEIRANO accanto alla Sua prima “ WELLEYES “

Atto Costitutivo della FIAT e 1^A pubblicità , con CEIRANO come Agente Generale di Vendita.



Fabbrica Italiana di Automobili
Società Anonima
per la Fabbricazione ed il Commercio delle Automobili con sede in Torino
(Capitale Lire 800.000)

Vetture e Veturlette
Carrozzeria di lusso
Motori a 4-6 e più cavalli

➡ Solidità ed eleganza ➡⊙⊕➡ Modicità di prezzo ➡

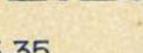
Agente Generale per la vendita : Sig. **G. CEIRANO**
TORINO - Corso Vittorio Emanuele II, 9 - TORINO



Società CEIRANO Automobili Torino

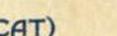


SOCIETÀ
EIRANO
UTOMOBILI
TORINO



HP 15-20 - 25-35

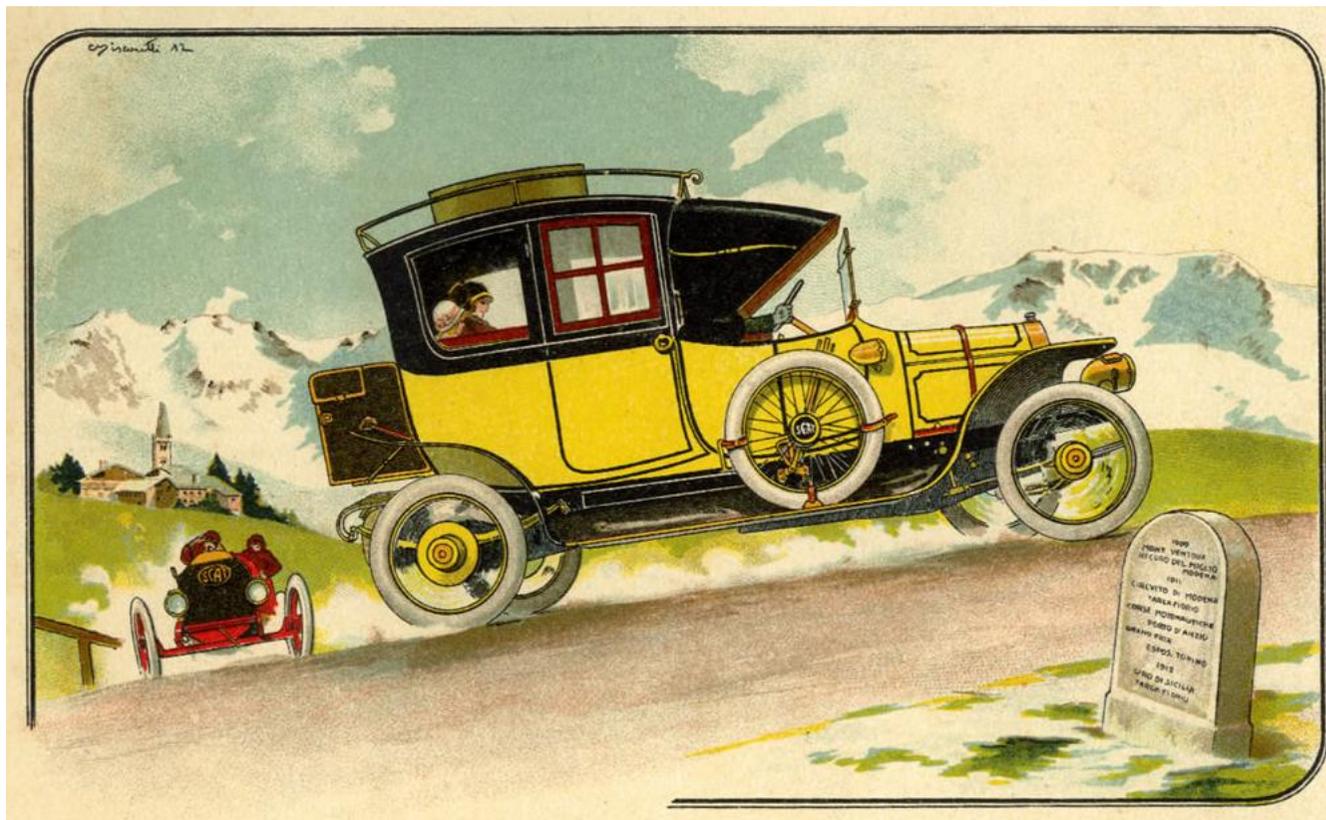
AVVIAMENTO AUTOMATICO
RUOTE METALLICHE
SMONTABILI



(BREVETTI SCAT)

TORINO

VIA MADAMA CRISTINA, 66



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. L'azienda ha iniziato alla grande, con 150 operai e produce oltre 100 automobili all'anno e, nel 1914, è stata costruita una nuova fabbrica con 600 operai. L'industria 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 fu la 12/16 HP di 2724 cm³, fu seguito nel 1907 dalla 16/20 HP (3190cm³) e dalla 22/32 HP (3770 cm³).

Questi 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 continua 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.

Testo desunto da : www.lautoitaliana-altervista.org

STORIA DELLA SCAT

Giovanni Ceirano, dopo aver fondato nel 1904 la Giovanni Ceirano Junior lascia successivamente questa azienda per costituire il 26 luglio 1906 la S.C.A.T. – Società Ceirano Automobili Torino, di cui assume l'incarico di Amministratore Delegato. Lo stabilimento sorge in via Madama Cristina angolo corso Raffaello.

Le buone attrezzature tecniche e la florida situazione finanziaria permettono alla Società di superare senza gravi inconvenienti la crisi del 1907, tanto che nello stesso anno il capitale iniziale di 600.000 lire è aumentato a Lire 700.000. Alla fine del primo esercizio sono uscite dalla Fabbrica un centinaio di vetture, dei modelli a quattro cilindri 12 e 16 HP costruiti fino al 1909 per un totale complessivo di quasi 500 unità. Caratteristica di rilievo la trasmissione cardanica, che continuerà poi ad essere presente su tutta la produzione Scat.

A partire dal 1910 le caratteristiche tecniche si diversificano maggiormente. Ai modelli base si affiancano altri di maggiore cilindrata e sono preparate anche versioni con prestazioni eminentemente sportive. La Casa si aggiudica le edizioni 1911 e 1912 della targa Florio, piloti rispettivamente Ernesto Ceirano (figlio di Giovanni) e Snipe. Lo stesso Ernesto, sempre su SCAT, vincerà poi nuovamente la Targa Florio 1914 e la Parma – Poggio di Berceto. Dal 1912 al 1915 è anche in produzione un tipo corsa, denominato 60/75 HP, con valvole in testa e asse a camme in testa, che non consegue affermazioni di particolare rilievo, salvo il secondo posto alla Coppa Florio del 1914. In quest'ultimo anno intanto lo stabilimento, risultando oramai insufficienti i locali in via Madama Cristina, è trasferito in corso Francia angolo corso Lecce e da' lavoro a 600 dipendenti. L'anno successivo, con l'entrata in guerra dell'Italia, inizia la produzione di veicoli industriali per impieghi bellici e si intraprendono anche gli studi per la costruzione di motori d'aviazione su licenza Hispano Suiza. La circostanza non è fortuita, poiché nel 1917 Giovanni Ceirano cede il suo pacchetto azionario, e quindi praticamente la conduzione della Società, ad un Gruppo finanziario francese licenziatario dei motori Hispano. Come conseguenza, la produzione automobilistica cessa completamente, ma riprenderà a guerra terminata, quando subentrerà la Banca Nazionale di Sconto come principale azionista. Nel 1918 Giovanni Ceirano lascia la SCAT per fondare nel 1919, insieme al figlio Ernesto, la Giovanni Ceirano che entra in concorrenza con la stessa SCAT, avvantaggiandosi inoltre del fatto che la clientela dimostra di preferire le sue vetture. Successivamente Ceirano riesce a disporre della maggioranza delle azioni SCAT, ciò che gli permette di mirare alla fusione delle due Società. Questo si verifica nell'agosto 1923 e nel dicembre dello stesso anno la Ceirano è posta in liquidazione cedendo il proprio marchio alla SCAT, la cui assemblea sanziona poi questo provvedimento il 30 marzo 1925. Le vetture escono quindi sotto la denominazione SCAT – Marca Ceirano ma vengono più semplicemente chiamate con quest'ultimo nome. Compare il modello 150, denominato Ceiranina, con carrozzeria disegnata da Candido Viberti. Il crollo delle esportazioni, verificatosi nel 1929, rende difficile la vita alla Società tanto da indurla ad aderire al Consortium Fiat per la produzione di veicoli industriali

rinunciando a continuare la costruzione delle vetture. La Fiat diviene il principale azionista e, dopo l'uscita di Giovanni Ceirano, avvenuta nel 1931, delibera nel 1932 la messa in liquidazione della SCAT, che è poi assorbita dalla SPA.

Donatella BIFFIGNANDI.

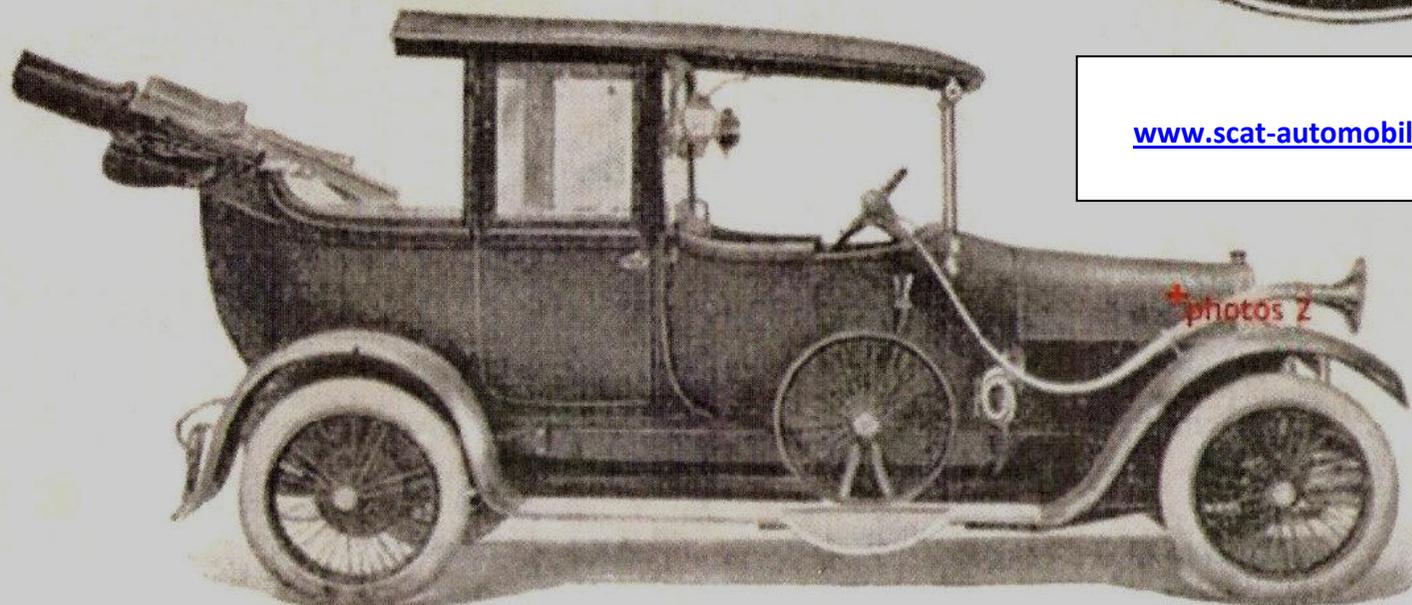
Centro di Documentazione del Museo Nazionale dell'Automobile di Torino.



La produzione

Inizio prod.	Fine prod.	Nome	Blocco	Cilindri	Cilindrata
1906	1909	SCAT 12-16 HP	Biblocco	4 cilindri	2724 cm ³ (85 x 120)
1907	1909	SCAT 16-20 HP	Biblocco	4 cilindri	3190 cm ³ (92 x 120)
1907	1909	SCAT 22-32 HP	Biblocco	4 cilindri	3770 cm ³ (100 x 120)
1910	1911	SCAT 22-32 HP	Biblocco	4 cilindri	4398 cm ³ (100 x 140)
1912	1914	SCAT 15-20 HP	Monoblocco	4 cilindri	2951 cm ³ (85 x 130)
1910	1911	SCAT 15-20 HP	Monoblocco	4 cilindri	2724 cm ³ (85 x 120)
1912	1920	SCAT 25-35 HP	Monoblocco	4 cilindri	4712 cm ³ (100 x 150)
1912	1915	SCAT 60-75 HP	Monoblocco	4 cilindri	6284 cm ³ (100 x 250)
1914	1920	SCAT 12-18 HP	Monoblocco	4 cilindri	2120 cm ³ (75 x 120)
1915	1916	SCAT 18-30 HP	Monoblocco	4 cilindri	3563 cm ³ (90 x 140)
1921	1921	SCAT 18-25 HP	Monoblocco	4 cilindri	2120 cm ³ (75 x 120)
1922	1922	SCAT 18-25 HP	Monoblocco	4 cilindri	2220 cm ³ (76 x 125)
1922	1922	SCAT 18-25 HP	Monoblocco	6 cilindri	2218 cm ³ (64 x 115)
1921	1921	SCAT 30-40 HP	Monoblocco	4 cilindri	4712 cm ³ (100 x 150)
1921	1921	SCAT 120 HP Corsa	Monoblocco	4 cilindri	9236 cm ³ (140 x 150)
1922	1922	SCAT 12-16 HP	Monoblocco	4 cilindri	1551 cm ³ (67 x 110)
1922	1922	SCAT 20-30 HP	Monoblocco	4 cilindri	2951 cm ³ (85 x 130)
1924	1928	SCAT Ceirano N 150 ("Ceiranina")	Monoblocco	4 cilindri	1458 cm ³ (65 x 110)
1924	1931	SCAT Ceirano S 150	Monoblocco	4 cilindri	1458 cm ³ (65 x 110)
1926	1928	SCAT Ceirano 250	Monoblocco	4 cilindri	2297 cm ³ (75 x 130)

SOCIETÀ CEIRANO AUTOMOBILI TORINO



www.scat-automobiles.com

12-18 HP - 18-30 HP - 25-35 HP

RUOTE ACCIAIO SMONTABILI ED AVVIAMENTO AUTOMATICO BREVETTATI a richiesta
COSTRUZIONE MODERNA - MATERIALE DI PRIMO ORDINE

Prima di fare acquisti visitate i nuovi tipi

TORINO

Officine: Corso Francia
Riparto vendita: Via Madama Cristina, 66 - Telefono 24-53

SCAT 12-16 HP (1906 – 1909)







Le foto della SCAT 12-16 HP sono desunte da :
www.autowp.ru



SCAT 16-20 HP (1907 – 1909)



1907 SCAT
16/20

POPULAR



Italy





www.motorbase.com

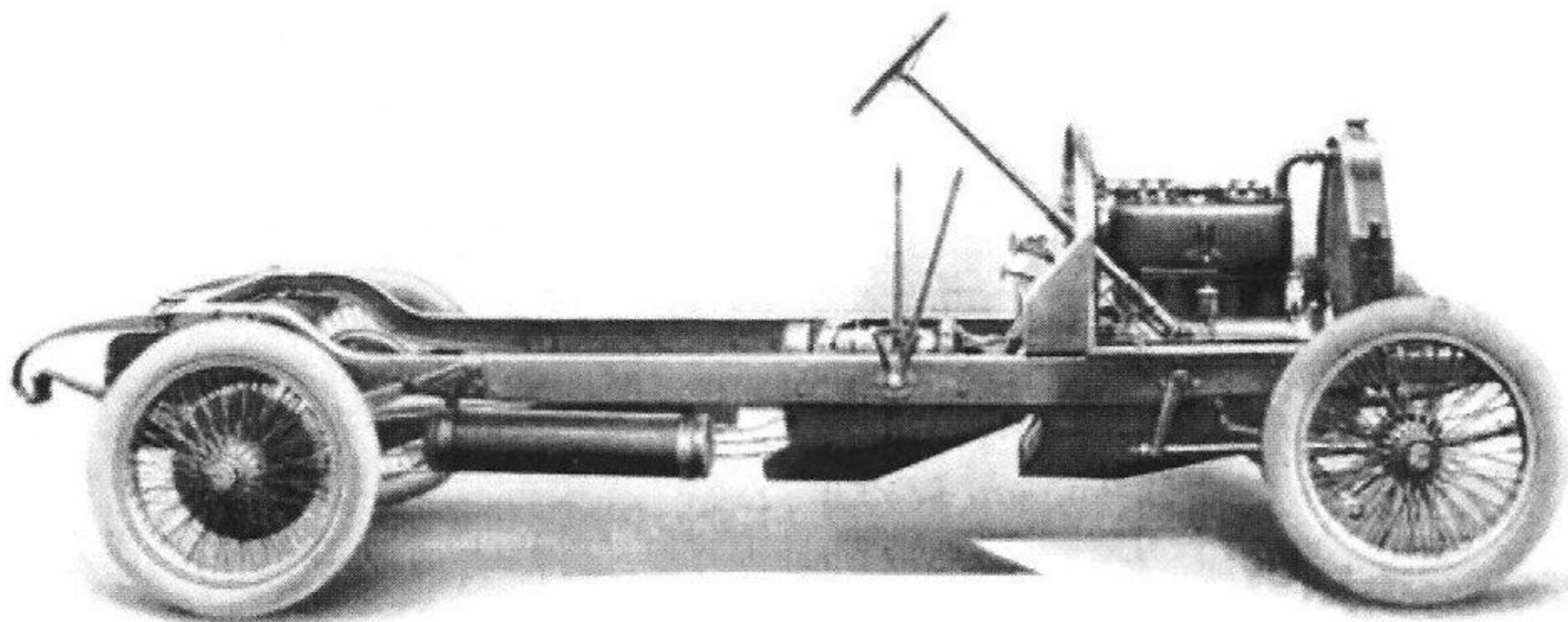
WJ



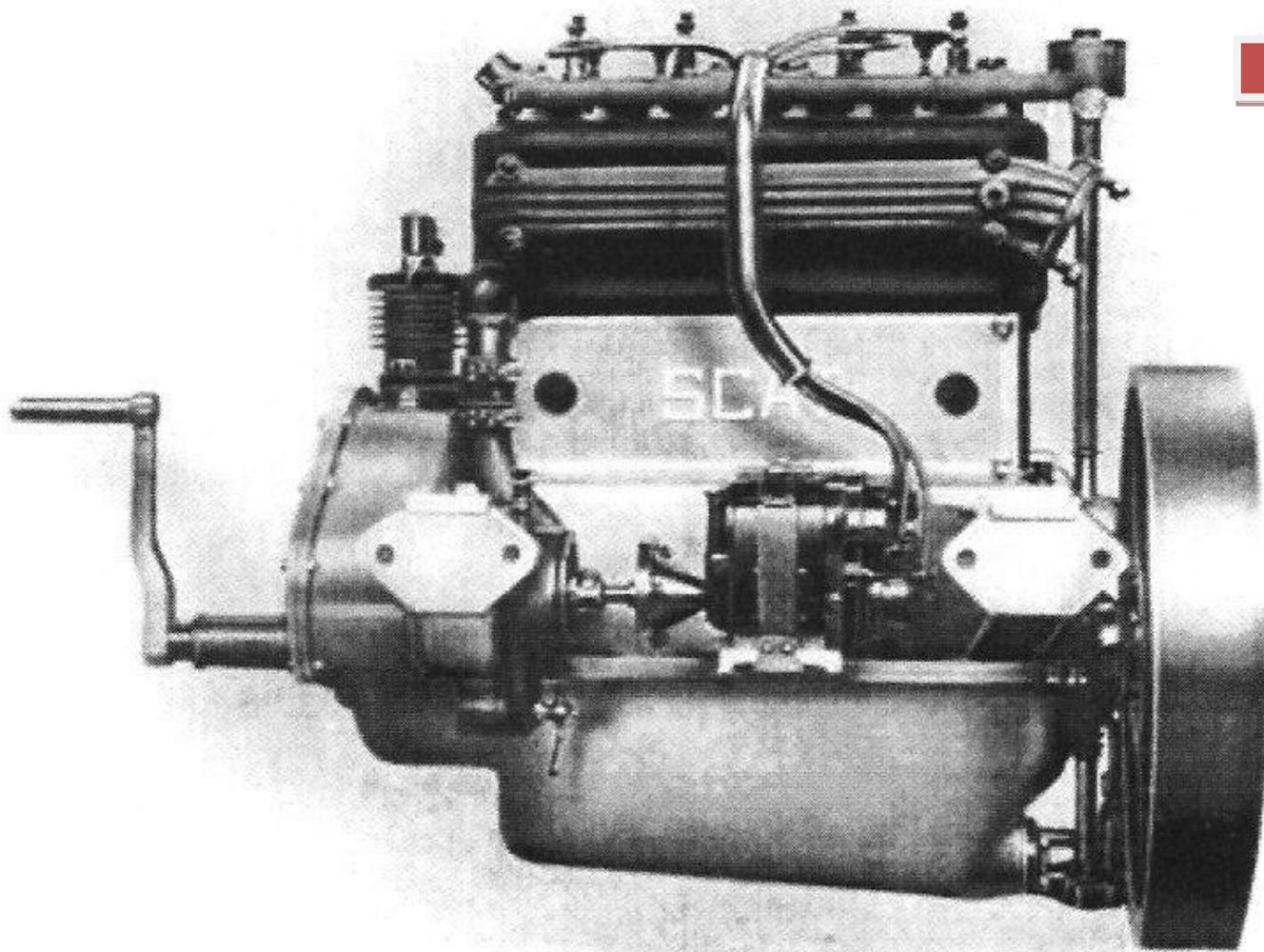
SCAT 15-20 HP (1912 – 1914)



SCAT 25-35 HP (1912 – 1920)



Telaio SCAT 25 – 35 HP



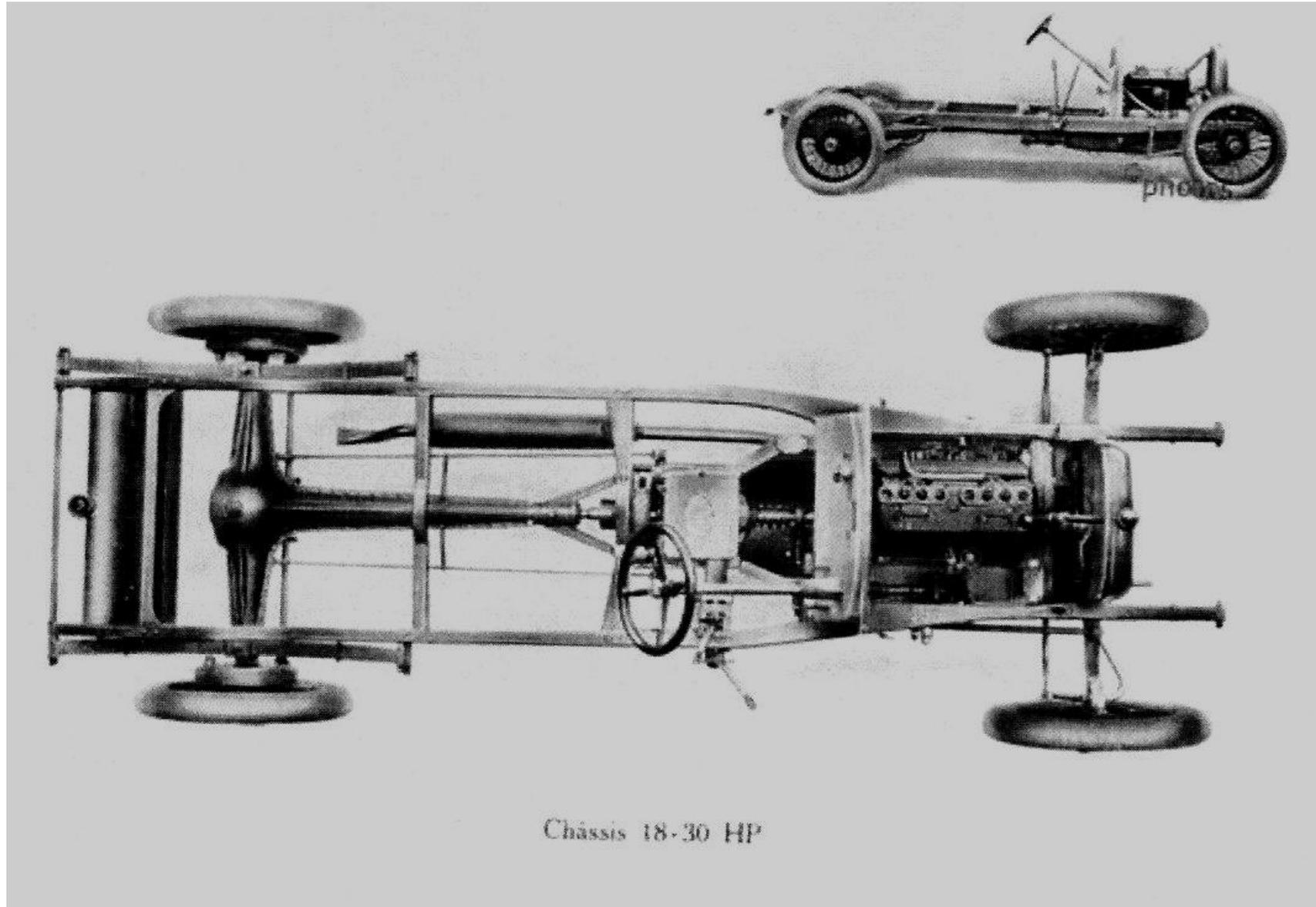
Motore SCAT 25 – 35 HP

SCAT 12-18 HP (1914 – 1920)





SCAT 18-30 HP (1915 – 1916)



SCAT 18-25 HP (1921 - 1922)



SCAT 20-30 HP (1922)

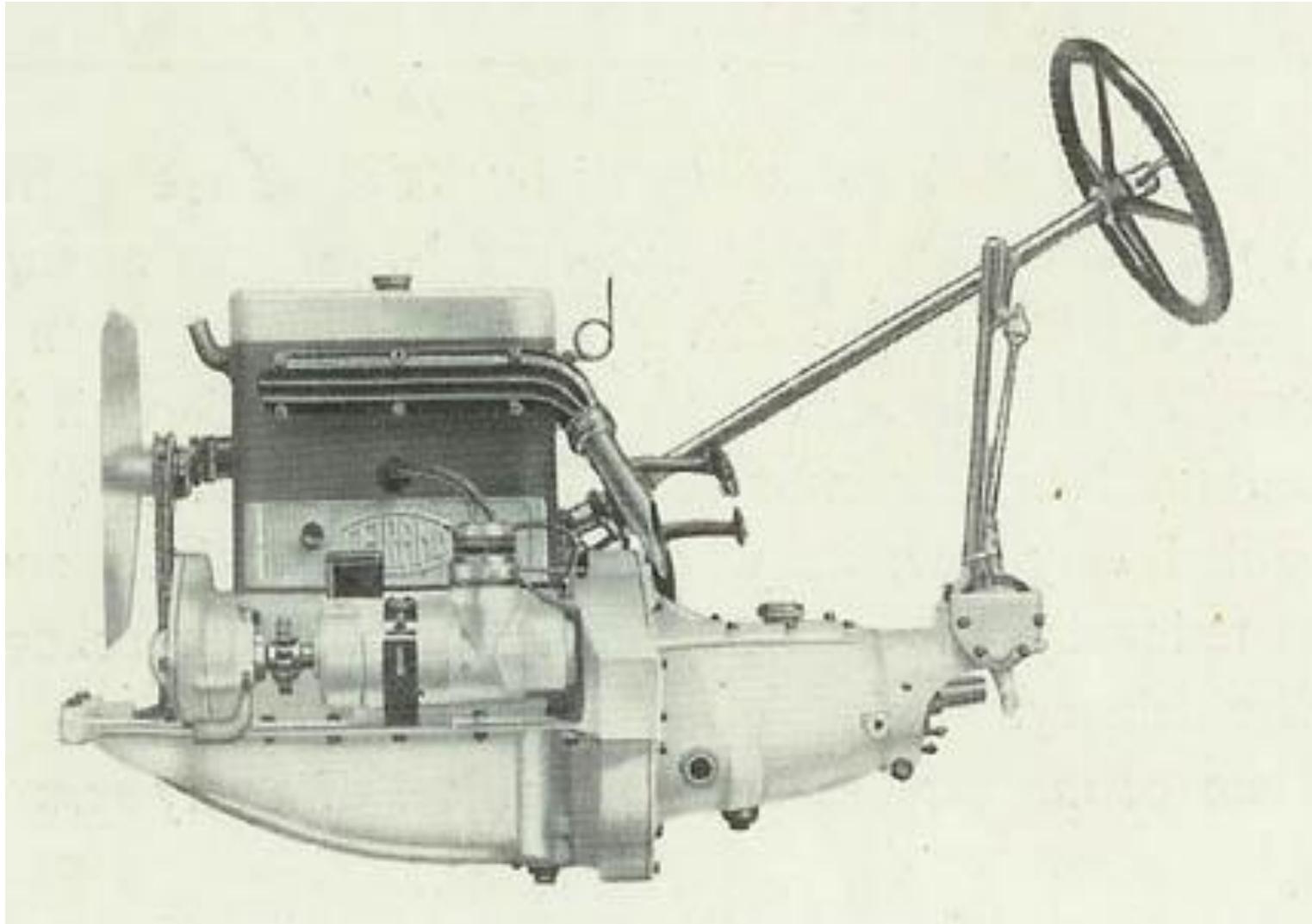


www.garagedeltempo.org

SCAT CEIRANO N 150 (CERIANINA) (1924 – 1928)



SCAT CEIRANO S 150 (1924 - 1931)







1925 - Ceirano Scat 150S



1926 - Ceirano Scat 150S



Cartel de época



1925 - Ceirano Scat 150S

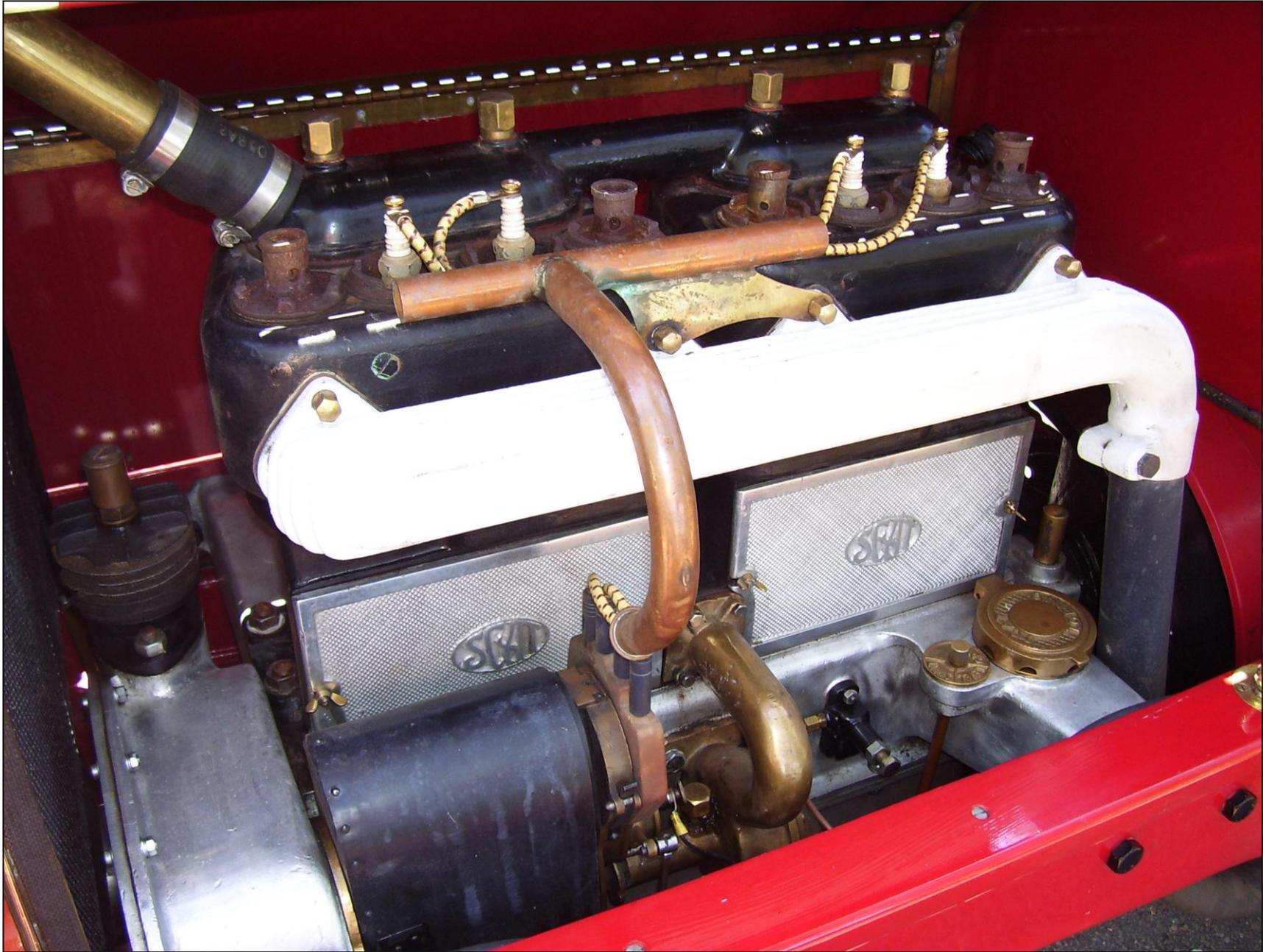
Le foto di questa pagina e della precedente sono desunte da :

www.scat-automobiles.com

La SCAT 25-35 tipo CORSA

www.vintagecarheritage.com

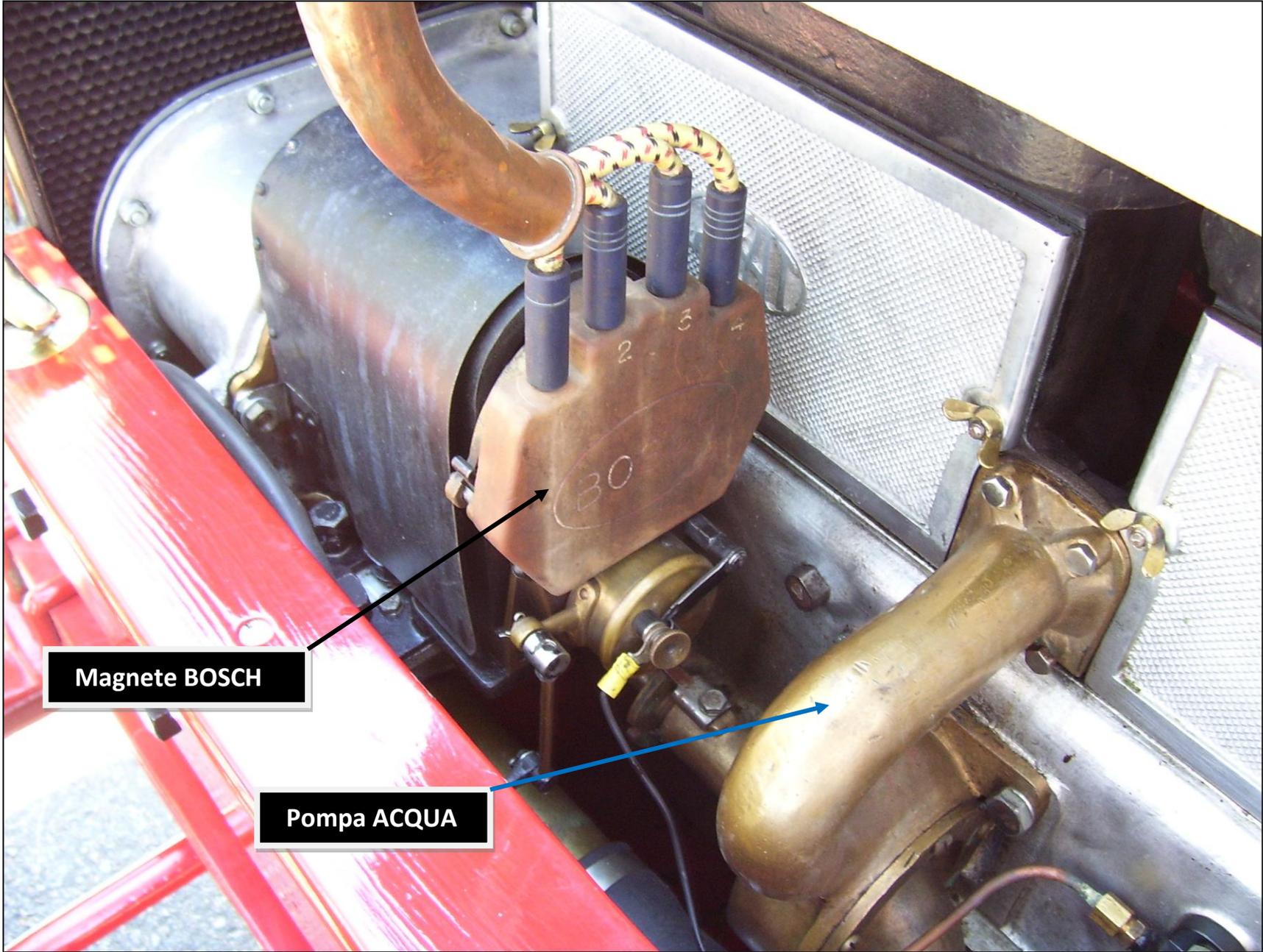






COMPRESSORE ARIA per PARTENZA AUTOMATICA

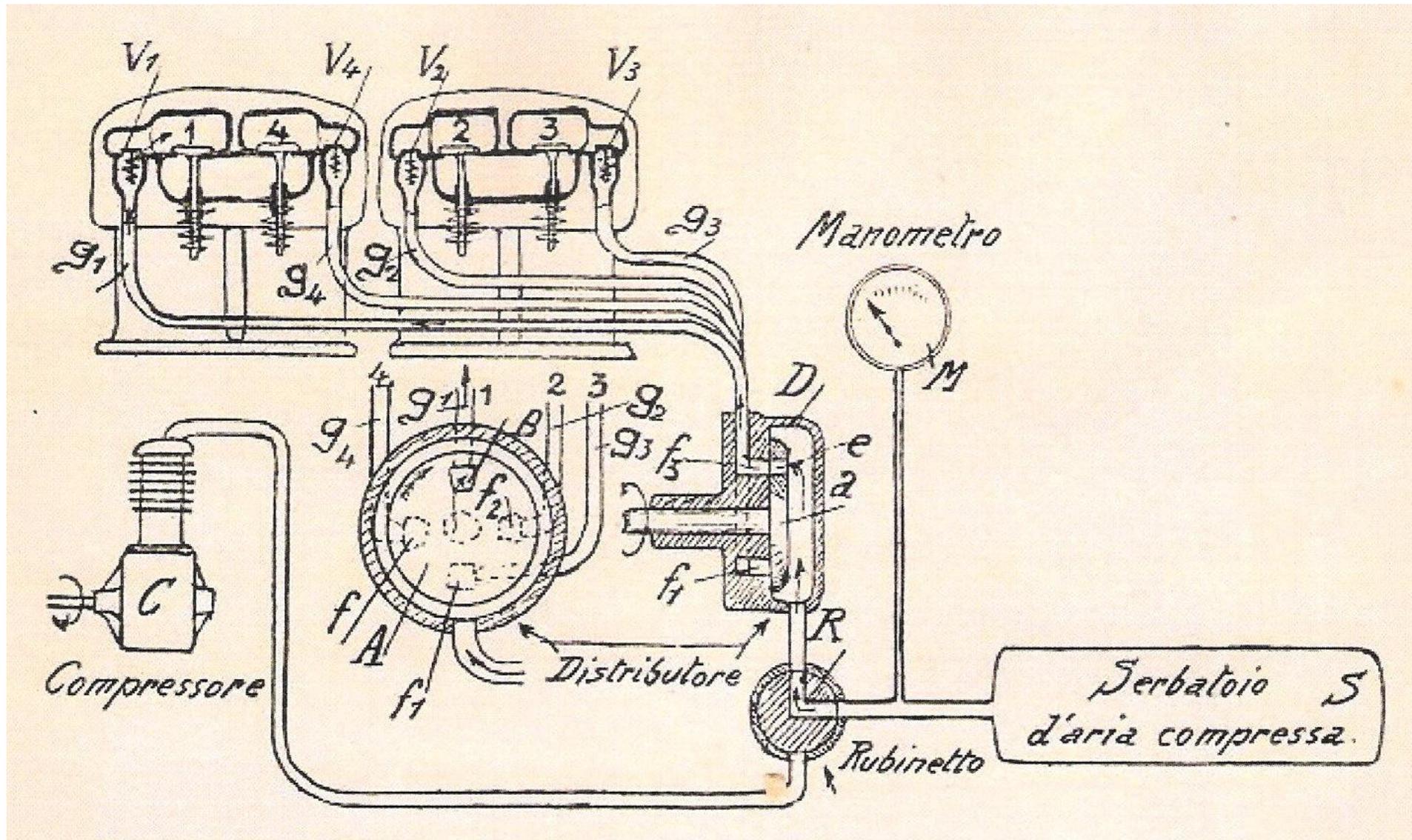




Magnet BOSCH

Pompa ACQUA

A richiesta , le SCAT potevano essere dotate di un sistema di AVVIAMENTO AUTOMATICO



Nella figura precedente , lo SCHEMA dell' AVVIAMENTO AUTOMATICO ad ARIA COMPRESSA gentilmente inviati dal Sig. Paolo GRATTON di GORIZIA.

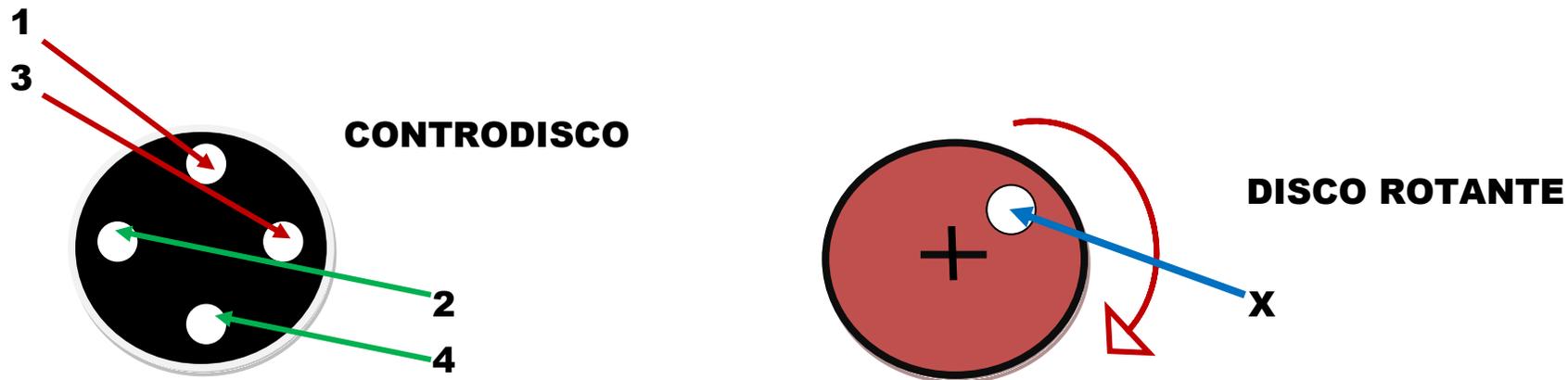
Tale sistema si compone di un COMPRESSORE di ARIA , un SERBATOIO di ARIA compressa , un RUBINETTO , un CASSETTO DISTRIBUTORE d'aria , una serie di VALVOLE (sono 4) , una per ciascun cilindro (V_1 - V_4 - V_2 - V_3) , che servono ad immettere aria nei cilindri solo quando ciascun pistone si trova nella fase di scoppio.

Cuore del sistema è il DISTRIBUTORE :

Risulta composto da un DISCO ROTANTE che , sincronizzato con l'albero motore , compie la metà dei giri di esso (come l'albero a camme comando valvole) ed ha UN SOLO FORO da cui può uscire l'aria compressa.

Questo DISCO ruota davanti ad un CONTRODISCO FISSO che ha 4 FORI di uscita aria , e ciascun foro risulta collegato con CIASCUN CILINDRO , secondo le fasi di SCOPPIO.

In questo caso le fasi sono : 1 - 3 - 4 - 2



Quando ruota , il FORO del DISCO ROTANTE va ad allinearsi con i vari FORI del CONTRODISCO , e mette in comunicazione il SERBATOIO di ARIA con i CILINDRI del MOTORE , secondo l'ordine di accensione.

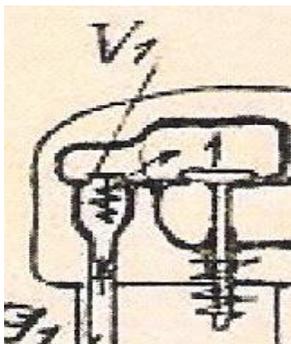
Incominciando a GIRARE sotto la spinta dell' aria compressa , nei vari cilindri si effettua anche la fase di ASPIRAZIONE della MISCELA ARIA-BENZINA e relativa COMPRESSIONE , per cui , all'arrivo della prima SCINTILLA , si METTE in MOTO. A motore partito , si agisce MANUALMENTE sul RUBINETTO dell'aria e si ferma l'afflusso dell'aria ai cilindri.

Questo RUBINETTO ha 3 posizioni :

- 1 - Serbatoio collegato col Compressore**
- 2 - Serbatoio collegato ai Cilindri**
- 3 - Serbatoio chiuso**

Naturalmente il COMPRESSORE è dotato di VALVOLA di SOVRAPRESSIONE.

Nel SERBATOIO , della capienza di 20 litri , si arriva ad un max. di 20 atm



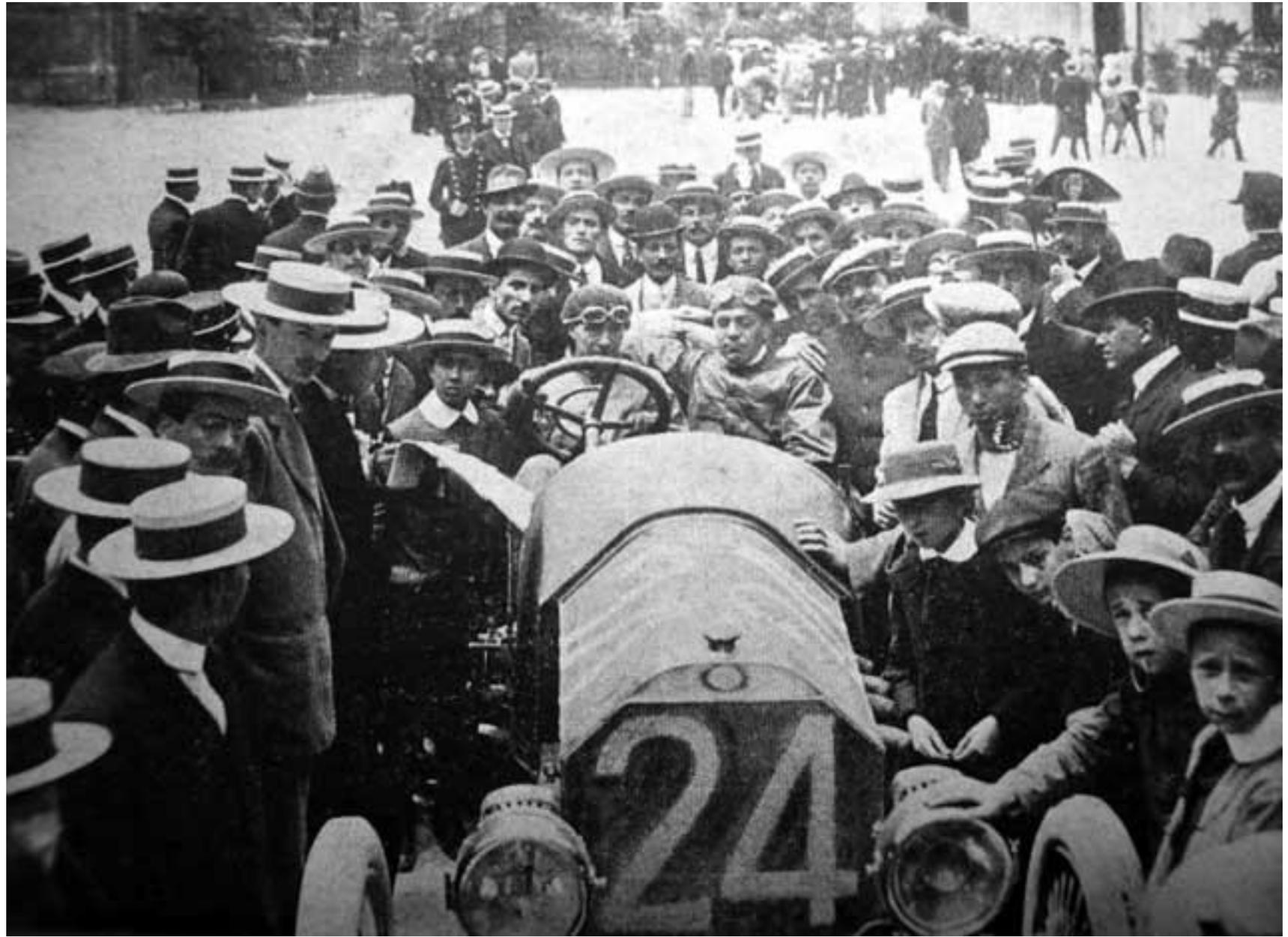
A fianco , una VALVOLA dell'aria (V_1) ed una di SCARICO del Motore (1)

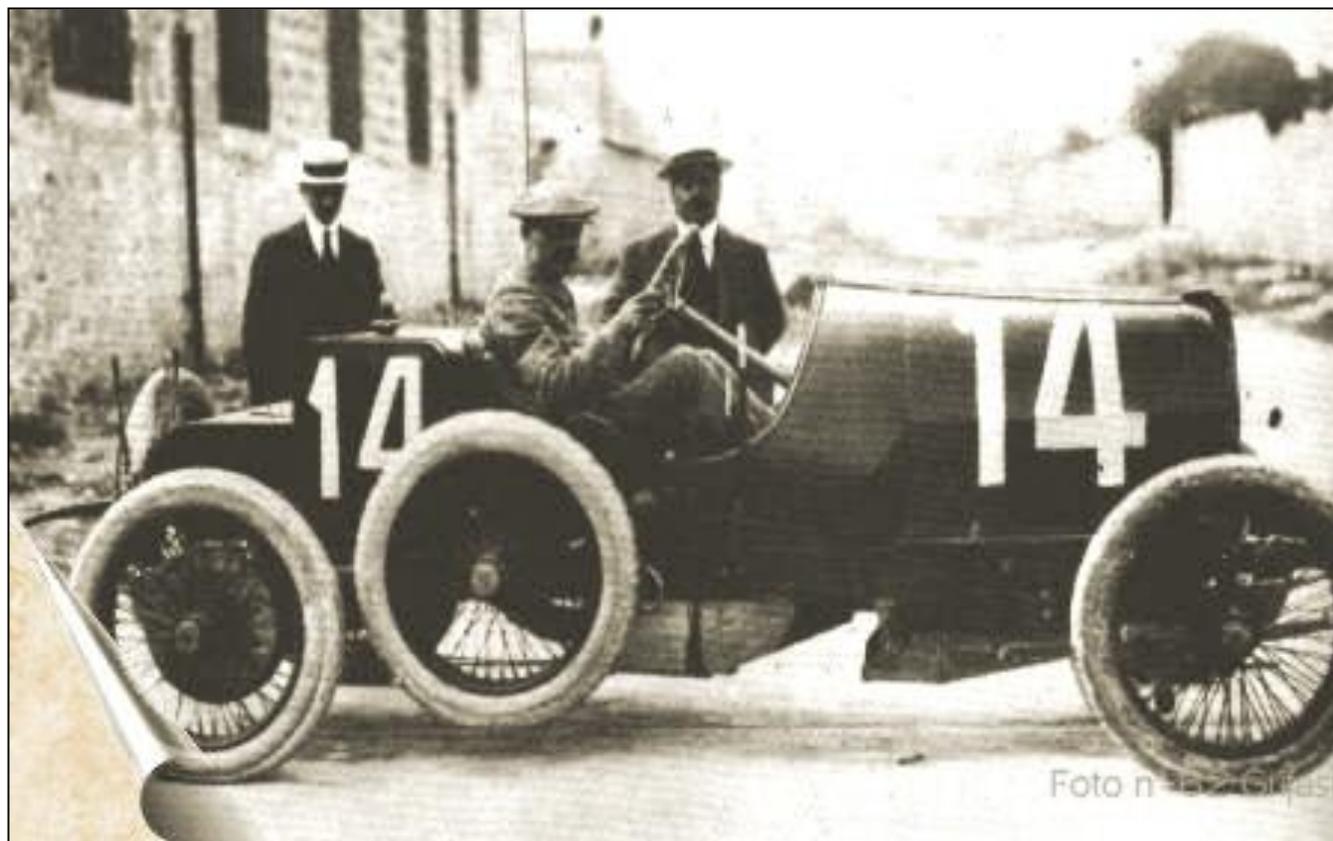
La SCAT e la Targa FLORIO



ERNESTO CEIRANO su SCAT 22-32

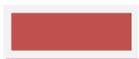






ERNESTO CEIRANO su SCAT alla Targa FLORIO nel 1914

**TRACCIATO della
TARGA FLORIO**

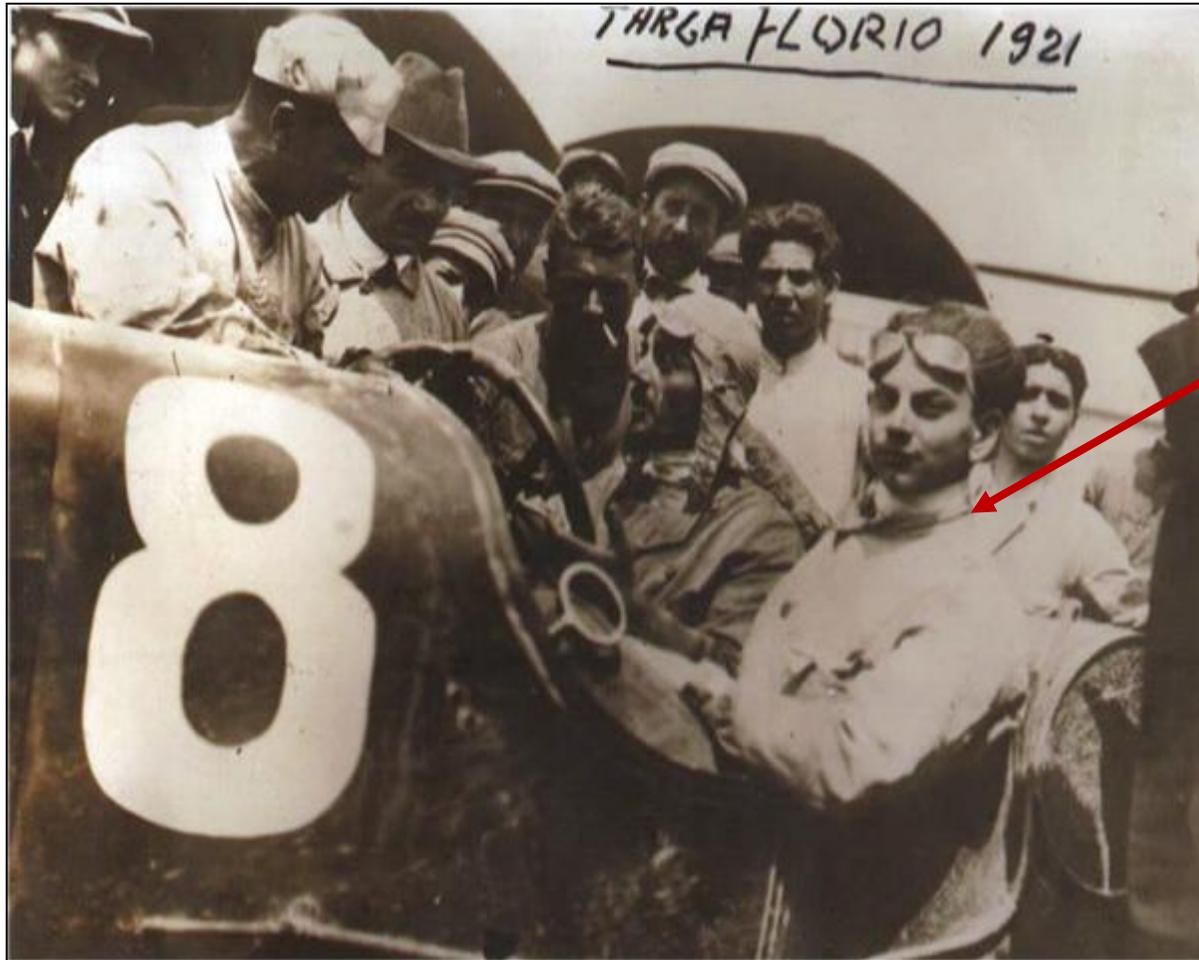


1912 - 1916

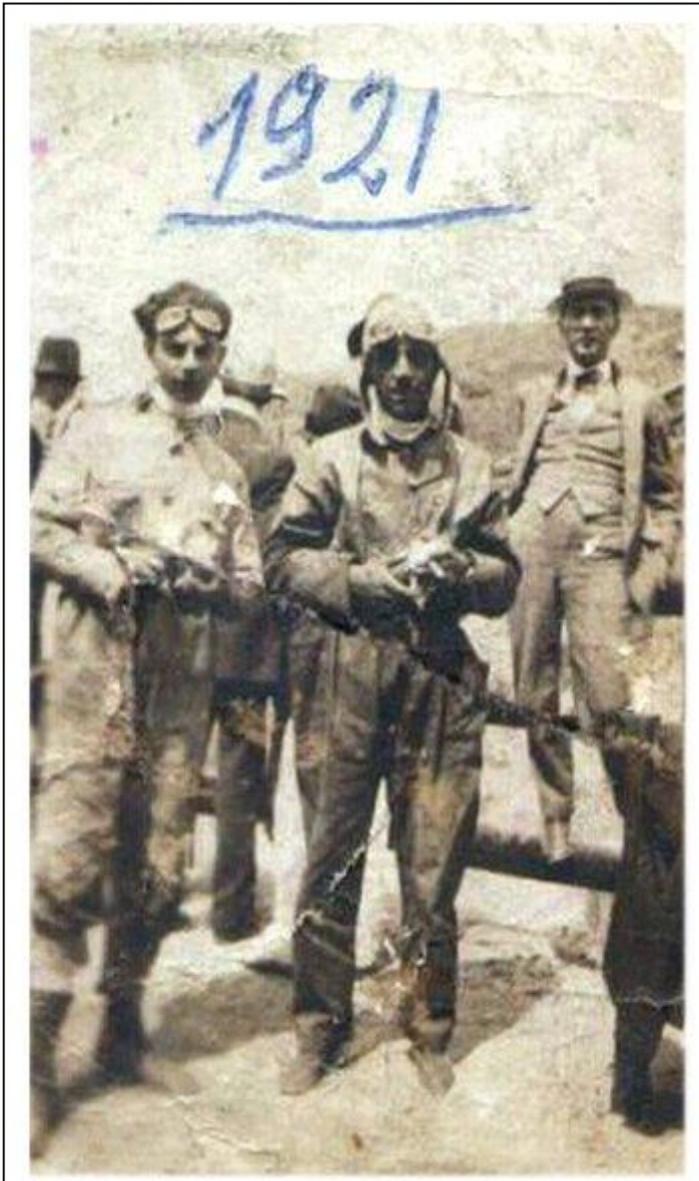


1906 - 1911

TARGA FLORIO anno 1921



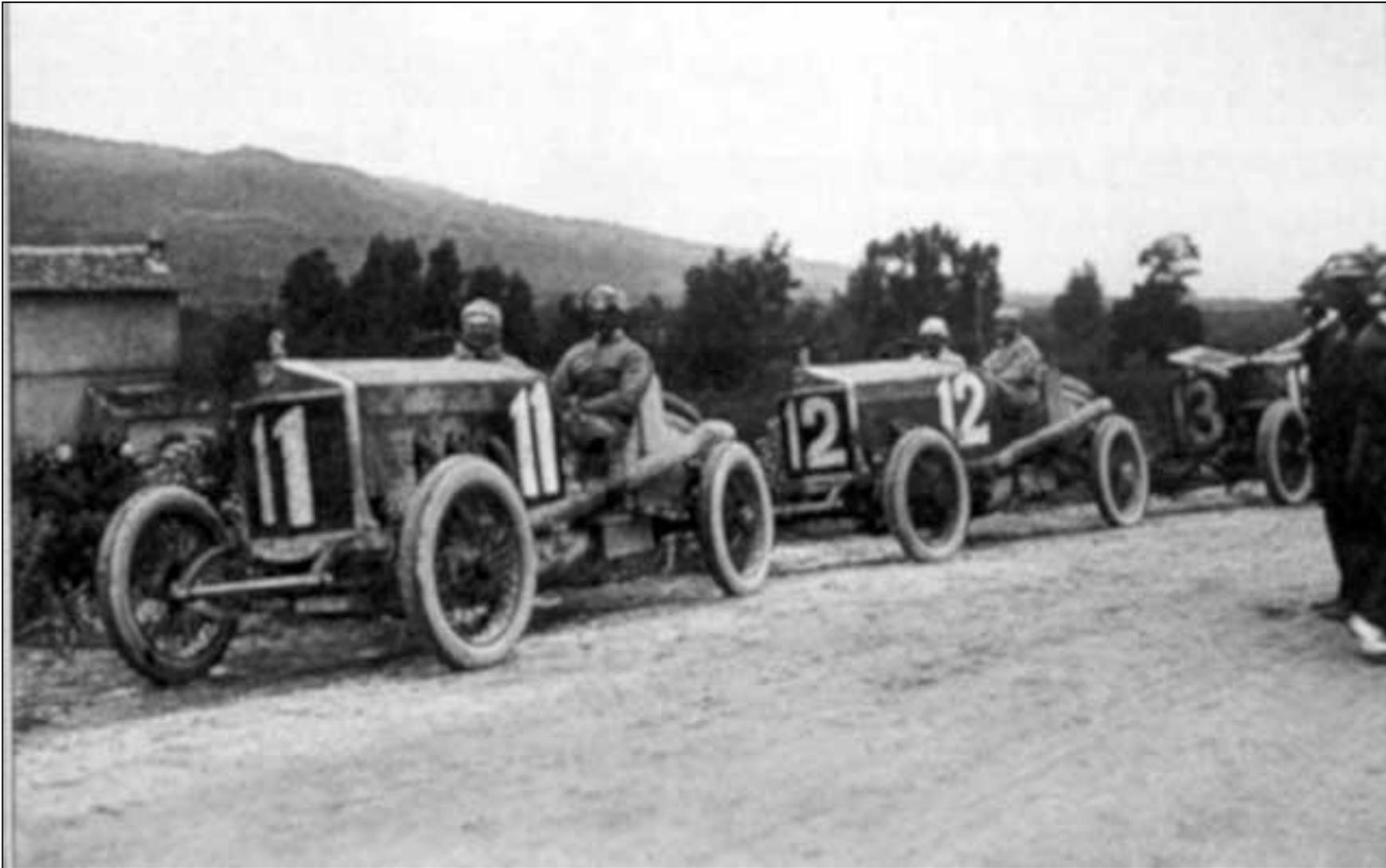
ERNESTO CEIRANO



Ernesto CEIRANO (a sinistra)

ed il copilota GIGI MUCERA

alla Targa FLORIO nel 1921.



Altre due SCAT , coi numeri 1 e 2 , partecipanti alla FLORIO 1921 ma ritiratesi.

1911

- 1911 (14 maggio / VI edizione / Grande circuito Madonie / km 148,823 × 3 giri / km 446,469)

1° Ernesto Ceirano - SCAT 22/32 HP (4398 cm³) - 9h 32 min 22,2 s/5 - km/h 46,801

2° Mario Cortese - Lancia - 9h 58 min 20,2 s/5 - km/h 44,770

3° Basilio Soldatenkoff - Mercedes-Benz - 10h 23 min 23,2 s/5 - km/h 42,971

Giro più veloce: Mario Cortese - Lancia - 2h 55 min 43,1 s/5 - km/h 50,815

1912

- 1912 (25 e 26 maggio / VII edizione / :1° Giro di Sicilia / km 1050,000 non frazionati)

1° Cyril Snipe / Pedrini - SCAT 25/35 HP (4712 cm³) - 24h37'19"1/5 - km/h 42,644

2° Agostino Garetto/Ernesto Guglielminetti - Lancia - 25h07'38"3/5 - km/h 41,787

3° Giuseppe Giordano/ Ascone - Fiat - 25h41'04"3/5 - km/h 40,880

1914

- 1914 (24 e 25 maggio / IX edizione / :3° Giro di Sicilia / km 1050,000 in due tappe)
 - 1° Ernesto Ceirano - SCAT 22/32 HP (4398 cm³) - 16h51'31"3/5 - km/h 62,282 (nuovo record per il Giro di Sicilia; resterà la migliore prestazione sulla distanza, sul percorso di 1050 km)
 - 2° Alberto Marani[*] - De Vecchi 25/35 HP (5702 cm³) - 18h41'54"4/5 - km/h 56,154
- [*] Alberto Marani corre sotto lo pseudonimo di "Gloria"*
- 3° Luigi Lopez - Fiat - 19h45'26" - km/h 53,145

Le SCAT che parteciparono alle targhe FLORIO sono di DUE tipi :

La 22/32 HP di 4398 cm³

La 25/35 HP di 4712 cm³

Cambia la cilindrata ma il telaio forse è lo stesso.

Vediamone quindi l'aspetto esterno.







Una SCAT rimessa a nuovo partecipa al GIRO di SICILIA nel 2009.

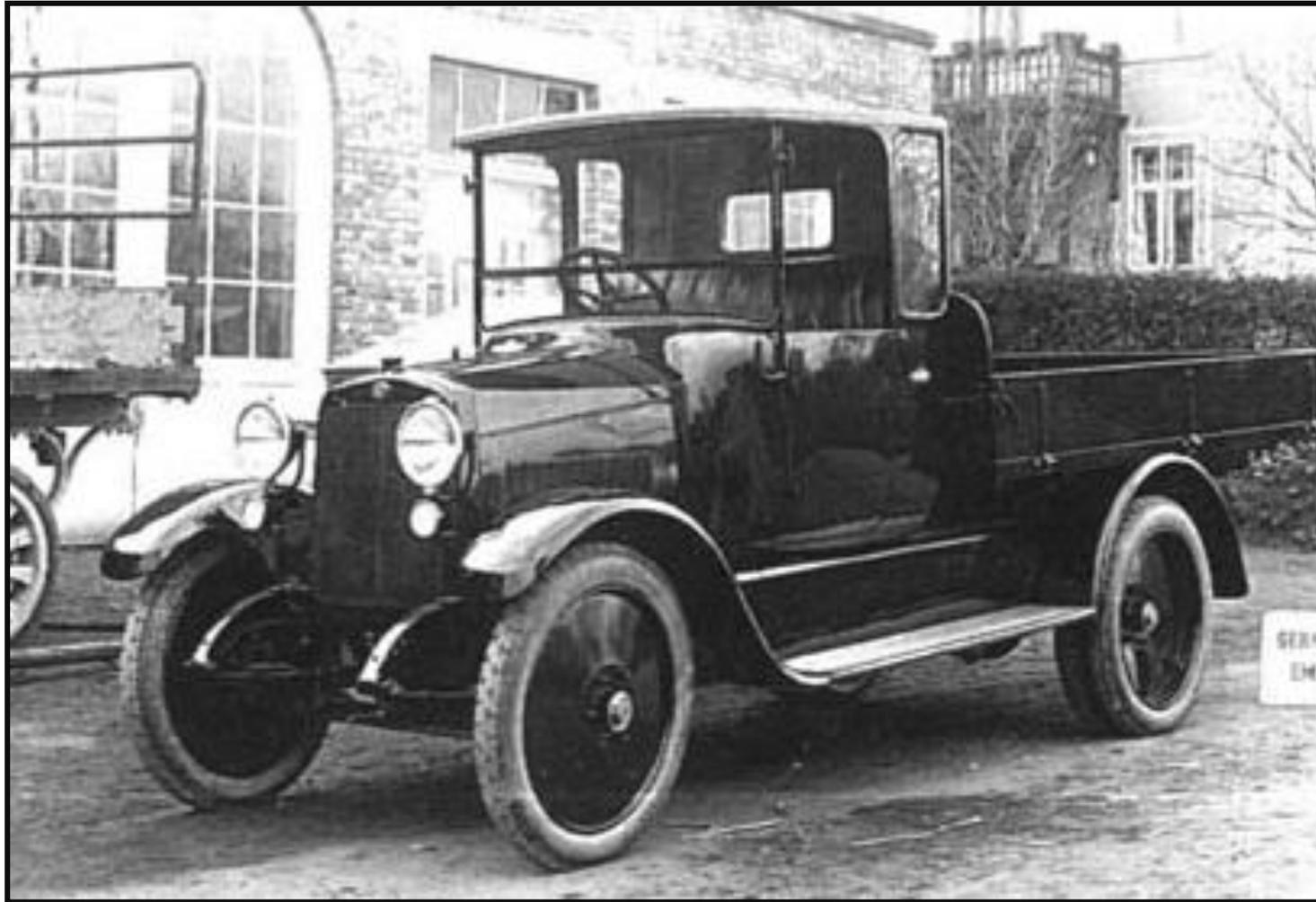


SERBATOIO ARIA COMPRESSA

La SCAT fu esportata anche in RUSSIA , ove esisteva una SUCCURSALE SCAT.



Un AUTOCARRO prodotto dalla SCAT.



BENDINELLI Mario su CEIRANO SCAT monoposto 150N vince la COPPA VERONA nel 1924

battendo E. FERRARI su ALFA ROMEO

