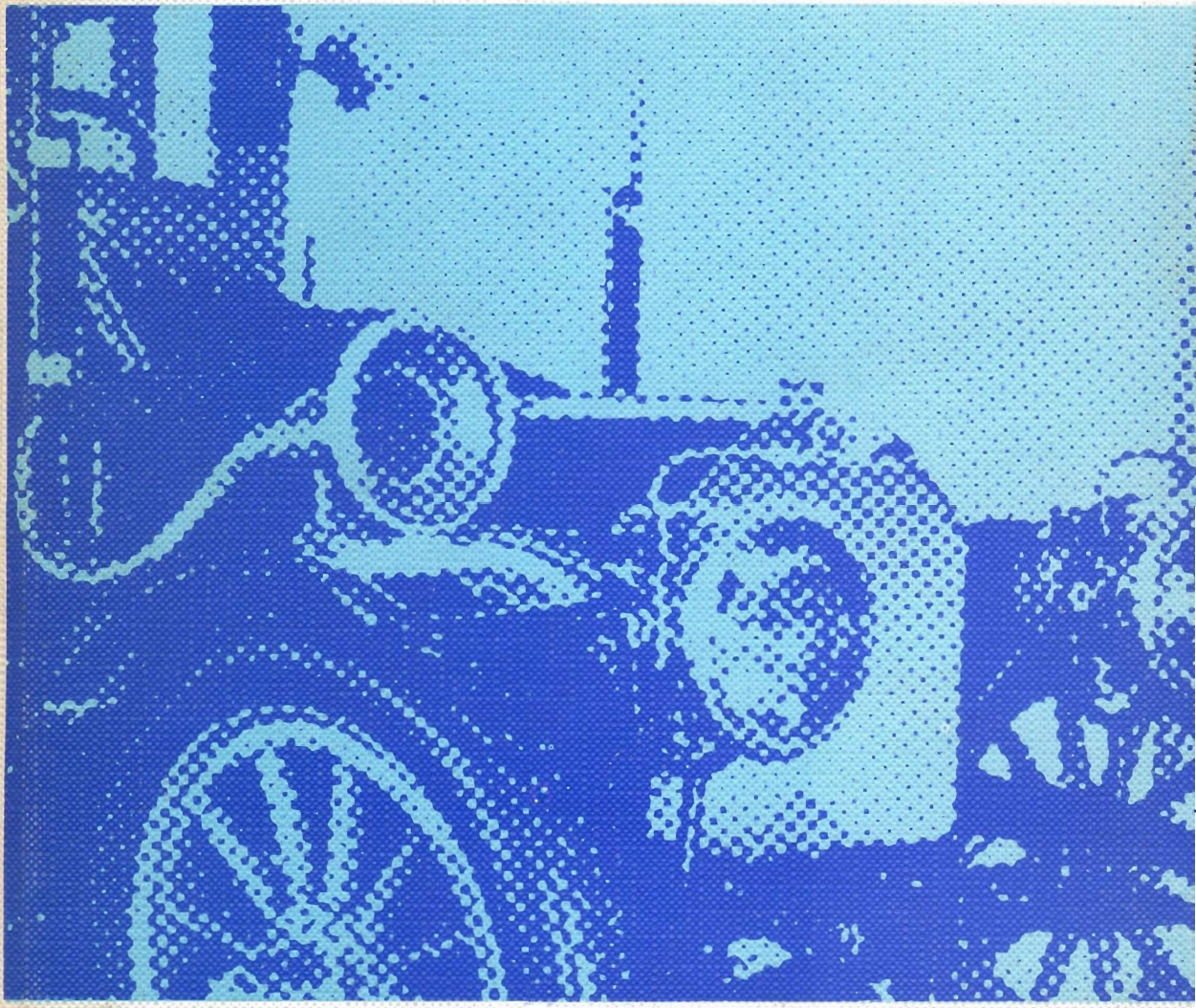
MARCHE ITALIANE SCOMPARSE



MUSEO DELL'AUTOMOBILE

Edizioni del Centro di Documentazione del Museo dell'Automobile

Hanno curato la redazione di questo volume
Giancarlo Amari e Matilde Barberis

1ª edizione 1972
2ª edizione 1977

La pubblicazione di notizie, fotografie e dati contenuti nel presente volume è unicamente consentita dopo preventiva autorizzazione.

Sirea Print | via belfiore 60 | 10126 torino

Ci siamo proposti con questo volume il tentativo di integrare le pubblicazioni riferite all'automobilismo d'epoca in Italia, descrivendo le iniziative automobilistiche intraprese nel nostro Paese e corredando le notizie di carattere storico con le principali caratteristiche tecniche della produzione di vetture e con una documentazione fotografica spesso inedita.

La nostra indagine ha deliberatamente tralasciato le Case attualmente esistenti, per alcune delle quali del resto sono uscite ancora recentemente opere assai dettagliate. Abbiamo pure omesso di parlare, salvo brevissimi accenni, del settore dei veicoli industriali le cui schede tecniche sarebbero state di ardua compilazione per le difficoltà di rintracciare gli opportuni elementi.

Sono invece ricordati i nominativi delle Aziende che hanno un tempo fabbricato vetture e si dedicano oggi ad una diversa attività.

Le nostre fonti sono consistite essenzialmente in pubblicazioni dell'epoca, cataloghi, libretti uso e manutenzione. La documentazione fotografica può lasciare talvolta a desiderare, trattandosi di riproduzioni riprese da vecchi libri e riviste.

Ci siamo limitati, nel descrivere la storia delle Aziende, a riportare fatti a noi noti e sui quali siamo documentati, astenendoci da considerazioni di carattere soggettivo e da supposizioni che, fatte a distanza di molto tempo, correrebbero il rischio di non essere inquadrate nella loro giusta prospettiva storica.

Le Imprese, grandi e piccole, e i privati – che dalla fine del secolo scorso hanno costruito automobili in Italia – sono circa trecento. Abbiamo raccolto duecento nominativi.

Di parecchi altri conosciamo la ragione sociale e il probabile periodo nel quale sono vissuti, ma ignoriamo come si è concretata la loro attività.

Saremo quindi grati a quanti fossero in grado di darci notizie dettagliate come pure di segnalare eventuali manchevolezze e inesattezze del testo. I loro suggerimenti saranno senz'altro tenuti presenti nelle successive edizioni.

Desideriamo infine doverosamente ricordare i precursori italiani dei motori a vapore e a combustione interna. Fra i primi Luigi Pagani, i cui esperimenti risalgono al 1830, Virginio Bordino e Enrico Pecori con le loro realizzazioni rispettivamente del 1854 e 1891, fortunatamente sopravvissute e conservate oggi nel nostro Museo, e ancora E. Riva costruttore nel 1873 di un prototipo.

Fra i secondi Eugenio Barsanti e Felice Matteucci, inventori e costruttori di propulsori atmosferici a due tempi fra il 1850 e il 1860. Dell'attività di Enrico Bernardi, altro illustre pioniere e scienziato, abbiamo invece accennato sotto la voce Miari, Giusti & C. costituita nel 1896 per sfruttare i suoi brevetti su base industriale.

Terminiamo questi accenni introduttivi con una annotazione di carattere statistico.

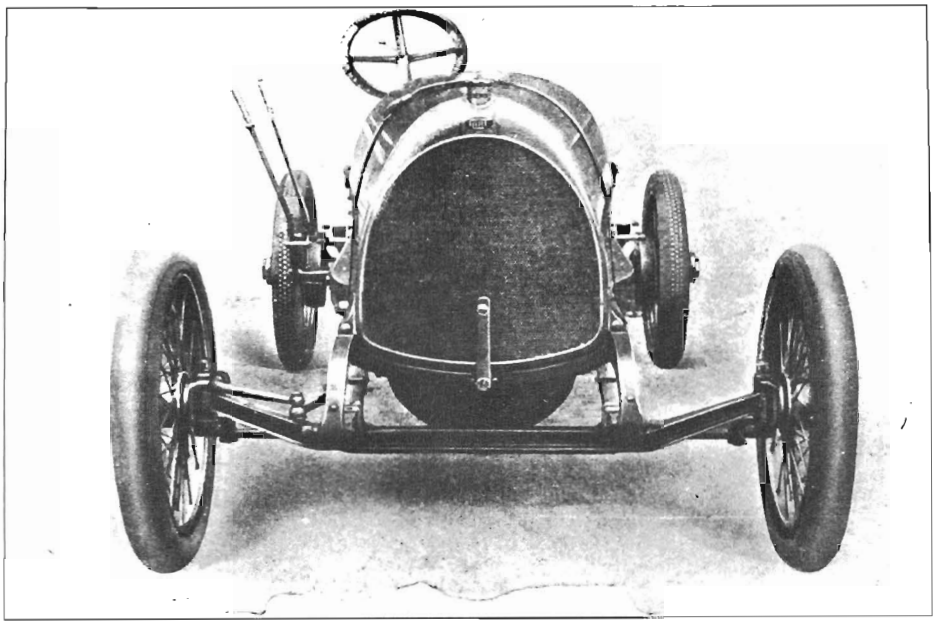
Le Società elencate nelle pagine seguenti – fornite di cospicui

mezzi finanziari e sorrette da una adeguata base tecnica e commerciale con conseguente volume di produzione più che consistente, differenziato in vari modelli e protratto in un arco di tempo di vasto respiro — non sono state più di una dozzina. La rimanenza è rappresentata da Aziende anche di riguardevoli dimensioni ma con vita effimera, piccole e medie Imprese, artigiani, privati.

Alcune delle Società maggiori sono sopravvissute fino all'inizio degli anni trenta.

Altre hanno resistito fino a questo dopoguerra, abbandonando peraltro la produzione delle vetture per dedicarsi unicamente a quella dei veicoli industriali.

notevole successo commerciale.
Questa iniziativa cade però nel nulla nel giro di un anno.

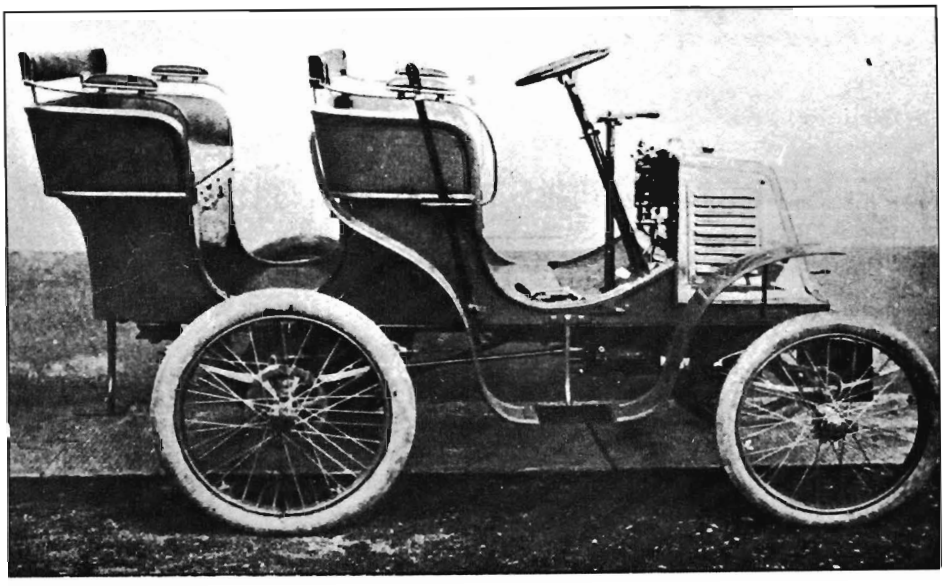


La FLIRT del 1913 con il caratteristico radiatore ovoidale.

	FLIRT 20/30 HP
Anno di costruzione	*1913-1914*
Cilindri	*4 vert. monoblocco*
Alesaggio e corsa mm	*85 x 120*
Cilindrata cmc	*2724*
Potenza HP	*33*
Numero giri/m	--
Disposizione valvole	*bilaterali*
Comando valvole	*2 assi a camme nel basamento*
Accensione	*magnete A.T.*
Cambio	*4+RM*
Trasmissione	*cardanica*
Peso autotelaio Kg	*740*
Velocità max Km/h	*100*

FLORENTIA *Fabbrica Automobili 1903 - 1910*

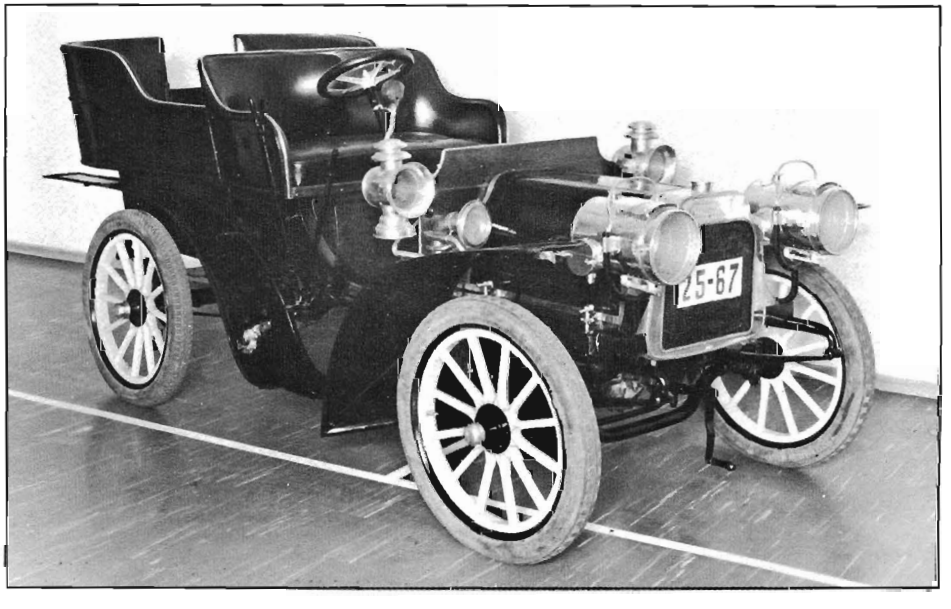
Nel 1901 si costituisce a Firenze la F.T.A. Fabbrica Toscana di Automobili per la costruzione di vetturette fornite di motore licenza Buchet (Société Buchet, Parigi). Una di queste prende il nome Florentia



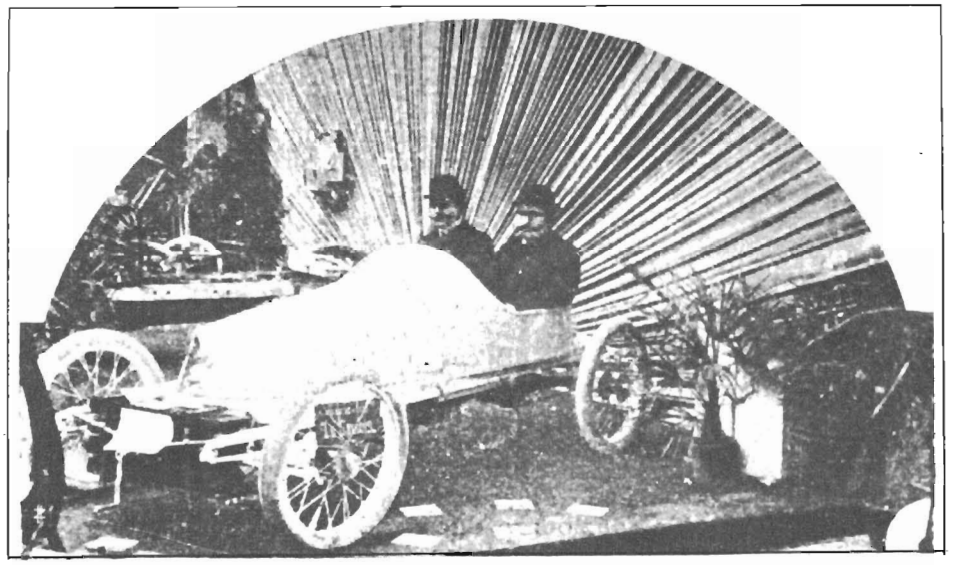
La vetturetta F T A 1901 con motore Buchet.

che sarà poi assunto come ragione sociale dalla nuova società, nata nel 1903 con capitale di Lit 500.000, rilevataria della F.T.A.

La produzione inizia con una probabile derivazione della vetturetta Florentia a due cilindri, di cui l'unico esemplare esistente è oggi conservato nel Museo dell'Automobile di Torino. Nel 1904 fa la sua

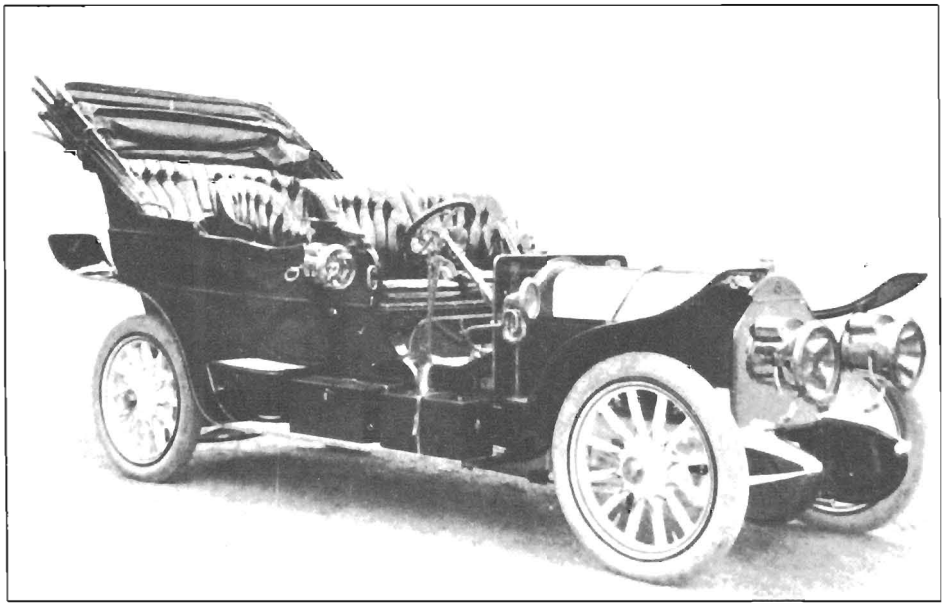


La Florentia 10 HP 1903 della Collezione del Museo dell'Automobile di Torino



La Florentia da corsa 20 HP esposta al Salone dell'Automobile di Torino 1904.

apparizione anche una macchina da corsa di 20 HP, esposta al Salone dell'Automobile della nostra città.
Nel 1905 è assunta la licenza di fabbricazione delle vetture Rochet--Schneider e conseguentemente la produzione ripete gli orientamenti costruttivi della Casa francese.



Un phaeton Florentia 40/50 HP del 1906, modello con il quale cessò l'attività automobilistica della Casa.

L'anno successivo l'Assemblea degli Azionisti prende una decisione che molto probabilmente segnò la fine dell'Azienda. E' infatti deliberato l'acquisto dei cantieri SVAN di Venezia, dove si costruivano canotti automobili, ma questa iniziativa non si rivela felice poichè il concentramento delle risorse nel settore motonautico (dal 1907 è infatti inutilizzata la licenza Rochet-Schneider) non dà i frutti sperati, tanto che nel 1910 la Florentia è posta in liquidazione, dopo avere abbandonato la produzione automobilistica già negli anni precedenti.

Stelvio 1903	:	4 cilindri vert. biblocco – 4 marce AV+RM
10 HP 1903	:	2 cilindri vert. monoblocco – mm. 90x110 – :cmc 1400-3 marce AV+RM
16 HP 1905	:	4 cilindri vert. biblocco – 4 marce AV+RM
35 HP 1905	:	4 cilindri vert. biblocco – 4 marce AV+RM
18/24 HP 1906-1907	:	4 cilindri vert. biblocco – mm. 100x140 – cmc 4398 – 4 marce AV+RM – passo mm 2750 – prezzo autotelaio Lit 12.000
24/32 HP 1906-1907	:	4 cilindri vert. biblocco – 4 marce AV+RM
40/50 HP 1906-1907	:	4 cilindri vert. separati – 4 marce AV+RM.

FLORIO *1906*

Società costituita a Palermo nel 1906 tra il comm. Ignazio Florio e suo fratello Vincenzo con capitale di Lit 1.000.000.
Le vetture avrebbero dovuto uscire sotto il marchio Florio ma in pratica non ne fu costruita alcuna.
Si ha comunque notizia che una Panormitan (nome sul quale si era poi ripiegato) si iscrisse alla Coppa Florio del 1907 ma venne esclusa dalla competizione perchè il Comitato Organizzatore si accorse che non era niente altro che una Fiat modificata.
Il nome Florio ritorna poi abbinato a quello delle Officine Meccaniche Beccaria (al quale rimandiamo il lettore) nel periodo 1906-1913.

FOD *Fonderie Officine De Benedetti 1924-1927*

Il 1° agosto 1925 è fondata in Torino la F.O.D. Fonderie Officine De Benedetti, rilevataria delle Fonderie Officine Francesco De Benedetti

MUSEO DELL'AUTOMOBILE TORINO
CARLO BISCARETTI DI RUFFIA