

RAPID

Ceirano & C., Welleyes, F.lli Ceirano, STAR Rapid, Matteo C. & C., Itala, Ceirano-Ansaldo, SPA, Junior, SCAT, S.A. Giovanni Ceirano: sono undici aziende, accomunate da due denominatori, sono tutte nate a Torino e sono tutte sorte per iniziativa di uno o dell'altro dei fratelli Ceirano.

Addentrarsi nelle vite e nelle frenetiche attività dei quattro fratelli, distinguendo l'apporto di ciascuno, non è facile. I Ceirano sono una famiglia piemontese, originaria di Cuneo, composta da padre, madre e quattro fratelli: Giovanni Battista, nato nel 1860, Giovanni, nato nel 1865, Matteo, il viveur della famiglia, di cinque anni più giovane, ed Ernesto, nato dopo altri cinque anni. A questi si aggiunge in un secondo tempo il figlio di Giovanni che, con una certa mancanza di fantasia, è battezzato Giovanni e chiamato Ernesto. Come si vede, ci sono già i presupposti per una bella confusione, anche a prescindere dai rispettivi caratteri, che sicuramente devono essere stati piuttosto determinati, per non dire litigiosi e testardi, anche perché uno dopo l'altro si consacrano al medesimo mestiere: fondare aziende automobilistiche. Fondare, per poi andarsene, o fonderle con altre, o scioglierle, o rilevarle, in un caleidoscopio di società che vivacizzarono ed arricchirono molto il panorama industriale torinese ed italiano.

Il primo a muoversi è naturalmente Giovanni Battista, il più anziano. Fonda la Ceirano & C. nel 1898 e la Welleyes nel 1899; quindi nel 1901, insieme a Matteo, la F.lli Ceirano, in corso Vittorio Emanuele 9. Liquidata questa nel 1903, nel 1904 trasforma la Ceirano & C. in STAR, Società Torinese Automobili Rapid, oggetto di questa breve indagine. La Rapid durerà fino al 1921: dunque cessa la sua attività esattamente ottant'anni fa. Matteo, il terzogenito, fonda nel 1903 la Matteo C. & C. in via Guastalla; ma passa alla storia soprattutto come fondatore, nel 1904, della Itala, destinata a trent'anni di storia gloriosa. In realtà Matteo già nel 1905 l'ha lasciata, per fondare la Ceirano-Ansaldi, che nel 1906 diviene la Spa, anch'essa marca longeva. Il secondogenito Giovanni è più intraprendente ancora. Nel 1904 fonda la Junior in corso Massimo d'Azeglio 56; due anni dopo lascia l'azienda e dà vita alla SCAT, tra via Madama Cristina e corso Raffaello, che nel 1907 trasloca in corso Francia e dieci anni dopo, nel 1917, è ceduta alla Hispano Suiza. Nel 1920, insieme al figlio che aveva per distrazione battezzato con il suo stesso nome e che fu detto, per distinguersi, Ernesto, fonda la S.A. Giovanni Ceirano, in corso Lecce, ma nel 1923 viene preso da nostalgia e riacquisisce la SCAT. Dal 1925 vi è una serie di movimenti societari che sfociano nella creazione del "Consortium Fiat", e infine all'abbandono del Ceirano nel 1931, un abbandono che, anche se non ci credeva nessuno, è definitivo. Non abbiamo citato Ernesto, il quartogenito:

è quello che dal punto di vista automobilistico da' meno soddisfazioni, rimane un po' in disparte e si limita a collaborare con il suo fratello maggiore.

Sono dunque oltre trent'anni di multiforme attività, contrassegnati da continui litigi fra i fratelli i quali si somigliavano molto di più di quel che erano disposti ad ammettere: per esempio nessuno nutrivava la benché minima preoccupazione per l'aspetto finanziario delle proprie imprese. Questo può anche spiegare il perché di tante società: si divertivano a mettersi continuamente in concorrenza tra loro con iniziative sempre nuove, facendosi la guerra e contrapponendo l'uno all'altro società su società. Inoltre, a loro modo, erano degli artisti, dei creatori, non certamente dei commerciali o dei tecnici, e li attirava soltanto la fase creativa, quella della fondazione, costituzione, impostazione di una nuova società. Una volta che questa era avviata, o addirittura ingrandita, non costituiva più motivo di interesse, per nessuno di loro.

La Rapid non è tra le fabbriche automobilistiche del passato più note, e per questo vale la pena raccontarne la storia, che durò un po' meno di venti anni. Giovanni Battista la fonda nel 1904 rilevando le ex Acciaierie Bianchi di Barriera Nizza, un'area contrassegnata sempre da insediamenti industriali importanti (vi andò, dopo la Rapid, la RIV). Al momento della costituzione, la Rapid copre un'area di 50.000 metri quadrati. e da' lavoro a 500 operai; il capitale sociale iniziale é di due milioni di lire, di cui seicentomila versate, elevato l'anno dopo a cinque milioni, di cui uno e mezzo versati.

"Ci pregiamo partecipare alla Signoria Vostra Illustrissima che si è costituita a Torino una Società Anonima sotto la denominazione Società Torinese Automobili Rapid, già Ceirano & C., allo scopo di esercitare l'industria e il commercio di automobili. Per la stagione 1905 la Società Torinese Automobili Rapid sarà in grado di presentare un nuovo modello di Vetture leggere con motori a quattro cilindri, della forza rispettiva di 16, 24 e 50 HP, ispirandosi alle migliori norme della meccanica moderna, ed ai più pratici criteri adottati dalle più rinomate fabbriche esistenti. Né tralascierà la fabbricazione di Veturlette del tipo "Popolare" della cessata Ditta G. F.lli Ceirano, già tanto favorevolmente accolto dal mondo automobilistico". E' il testo iniziale di una garbata lettera inviata nell'ottobre 1904 ad un elenco selezionatissimo di potenziali clienti, su carta intestata Rapid, con tanto di disegno dello stabilimento e ciminiera in piena attività. Dispongono di due garages di vendita, in corso Vittorio Emanuele 9, un indirizzo sacro per la storia dell'automobile di Torino, perché vi sono passati i Ceirano, Lancia, Nazzaro e tanti altri pionieri, e il secondo a Milano, via Porta Tenaglia n. 9. Il Presidente è un certo signor

A. Bianco, Direttore Generale per la parte tecnica Giovanni Battista, e G. Peroni, per quella amministrativa, mentre per la progettazione il responsabile è S. Bertolà.

Il 1905 è un anno di rapida crescita per la giovane marca: ne sono prova le fastose partecipazioni alla Seconda Esposizione di Automobili in Torino, svoltasi tra gennaio e febbraio, e alla Mostra del Ciclo e dell'Automobile di Milano, tra maggio e giugno. In quest'ultimo salone la Rapid espone già vetture complete (a Torino vi erano stati solo chassis), e addirittura fa circolare la voce che sorgerà presto a Napoli una seconda officina per soddisfare le numerose ordinazioni ricevute. La consacrazione avviene con il bell'articolo pubblicato sull'Automobile, sul numero speciale di dicembre dello stesso anno, interessante anche perché compaiono tre immagini dell'interno della fabbrica: la sala delle macchine, la sala montaggio telai e la sala finizioni. Sono immagini mute, non compare nemmeno un operaio (e ce ne sono circa cinquecento al momento); gli spazi sono luminosi, ordinatissimi, puliti, ed è impressionante, per una fabbrica nata da così poco, la sfilata di chassis in lavorazione. Ancora più interessanti sono le foto pubblicate in un altro grande servizio dedicato alla RAPID dall'Automobile nel maggio 1906, perché stavolta il reparto montaggio e il reparto motori sono animati, con tutti gli operai disciplinatamente in posa. Si vedono visi di giovanissimi e di meno giovani; ciascuno indossa l'abito da lavoro e ha gli attrezzi del mestiere in mano. Sono tutti in piedi (non era prevista una postazione di lavoro seduta), e accanto a loro sono fotografati anche gli odiati controllori, coloro che prendevano il tempo della lavorazione: dall'aspetto severo, sono gli unici ad indossare cappello, giacca e cravatta. Vi è anche un'impressionante immagine del reparto macchine, che si stendeva su seimila metri quadrati e comprendeva oltre trecento macchine messe in azione da una forza motrice di duecento cavalli. In questa foto (che nella rivista è ripiegata più volte perché ha una dimensione di un metro per 25 cm), non compaiono figure umane, probabilmente per dare più risalto all'infilata di macchinari.

Nell'articolo, pieno di elogi, si riferisce di un'ordinazione giunta alla Rapid dall'Inghilterra per quindici milioni di vetture, da fornirsi in soli tre anni! La notizia è talmente inverosimile, in tempi in cui una produzione annua di mille vetture è già ragguardevole, che non può nemmeno essere commentata. E' evidente comunque che si respira un'aria di entusiastico ottimismo nell'avvenire.

Quest'impressione è ancora confermata dalla presentazione della produzione, prevista in 600 vetture l'anno, sul bel catalogo, elegante e dettagliato, stampato poco dopo. E' riportato, cosa rara nei cataloghi di quel periodo, il prezzo di listino di ogni modello, ed è ampia la varietà di modelli offerti. Si parte dal Tipo 12-14 HP, il cui telaio è offerto a ottomila

lire (insieme al telaio veniva anche consegnata una cassa completa di utensili, per le future pannes, e una pompa per pneumatici), e che può essere allestito anche come "furgoncino postale". Fu adottato infatti dalle Regie Poste Italiane. Segue il Tipo 16-20 HP, il cui telaio costa diecimila lire; il Tipo 28-40 HP, offerto a 17.000 lire; il Tipo 50-70 HP, presentato in versione double phaeton, oppure come omnibus per 24, 16 o 10 posti. Perla del catalogo è l'innaffiatrice automobile, coperta da brevetto e venduta al prezzo di 20.000 lire. Si tratta effettivamente di un veicolo curioso e interessante, dotato di due idranti posteriori con getto a ventaglio, in grado di innaffiare una strada larga venti metri. E' una pratica piuttosto diffusa, quella di bagnare le strade, anche perché era uno dei pochi sistemi per prevenire l'alzarsi della polvere al passaggio di carrozze e vetture. Il veicolo è sicuramente efficace, ed è adottato dalle municipalità di Roma e di Torino, con conseguente cospicua commessa per l'azienda torinese.

Di lì a poco però succede il terremoto. Ceirano evidentemente abbandona la sua creatura, tra l'altro ha problemi di salute non indifferenti, nonostante non sia certo anziano (46 anni). Ne da' indiretta notizia lo scarno comunicato riportato da "La Stampa Sportiva" del 2 dicembre 1906, che segnala l'avvenuta nomina a direttore generale dell'ing. Ettore Morelli; direttore commerciale diviene l'ingegner Giovanni Battista Mazzi, direttore amministrativo l'ingegner Gilberto Dumontel e nuovo membro del Consiglio di Amministrazione il cavalier Leumann. Non è specificata l'uscita del Ceirano, ma ne è prova la cooptazione nel Consiglio di un nuovo membro, per raggiungere, evidentemente, il numero prescritto.

Seguono alcuni mesi di silenzio, dei quali poco si sa, se non che la Rapid deve affrontare le difficoltà derivanti dal nuovo assetto societario e soprattutto la crisi economica del 1907, che colpisce pesantemente il comparto industriale, in particolare quello, emergente, dell'automobile, che allora era considerato alla stregua dell'odierna "new economy": un terreno potenzialmente redditizio, ma spesso infido e traditore. E' significativa una pubblicità finalmente ricomparsa sulle riviste alla fine del 1908. Recita: "*Perché la RAPID non fa réclame? COLPITA fin dal suo inizio da disgraziati eventi, PREGIUDICATA durante quattro anni dalle aspirazioni di troppe energie, AFFLITTA, diffamata, solo sorretta dalla fiducia delle proprie forze, PAZIENTE e modesta lavorò durante la crisi che superò in silenzio, SI LIBERO' colle sole attività da debiti, oneri, angherie e MANTENNE il lavoro per tutto il 1908 a quasi 300 operai. RAPID, risorta ora a novella vita industriale, mostra al pubblico nei nuovi tipi il frutto del suo lavoro e la fiducia nel suo avvenire*". E' un messaggio, oltre che prolisso, volutamente oscuro e allusivo. Non si capisce infatti a cosa si

riferiscano "le angherie", cosa siano stati "i disgraziati eventi" che l'hanno colpita fin dagli inizi. Il tutto inoltre contrasta non poco con il tono con cui l'azienda è stata presentata nel biennio 1905/1906. Ed ecco la frase conclusiva: *"Forte di una officina capace di 1000 operai, VENDE durante il corrente inverno a prezzi di assoluta concorrenza e colle più ampie garanzie le vetture tipo 1908, che, provate ai più duri cimenti, bastarono a portare salva la Società tra i più insidiosi disagi e cattivarle la fiducia di chi volle conoscerla"*. Si tratta dunque di smaltire una rimanenza di magazzino considerata non più all'altezza della concorrenza; rimangono però sempre misteriosi gli accenni alle insidie patite. "Motori Cicli & Sports" dà notizia della Rapid nel dicembre 1908 scrivendo: *"La Rapid più che un periodo di crisi ne ha attraversato uno di aggiustamento, di restaurazione silenziosa. Durante il 1908 essa ha fatto ben poco parlare di sé, quasi che si volesse far dimenticare. Niente réclame, niente corse, niente novità. Ma viceversa questa casa, che taluno poteva credere dileguata, è una di quelle che hanno lavorato seriamente di più. Da molti mesi l'officina dà lavoro continuativo a oltre 300 operai impiegati così nella costruzione delle vetture da turismo come degli omnibus e carri innaffiatori, e da molti mesi, sia in Italia sia all'estero si vendono senza rumore ma effettivamente molti chassis Rapid che la clientela mostra di preferire e di gradire straordinariamente"*. Effettivamente, in quelle settimane la Rapid partecipa sia al Salone dell'Olympia, a Londra, sia a quello di Parigi, e non erano certo costi leggeri.

Gli anni successivi trascorrono senza che la stampa registri particolari vicissitudini, se ci eccettua l'allargarsi dell'offerta, dai cinque modelli offerti alla clientela nel 1908 agli otto del 1910. Sono il 50/70 Hp a cilindri separati di quasi 10.000 cc; il 20/30 HP biblocco, 5195 cc; il 9/12 HP versione taxi, monoblocco, 1570 cc; il 12/14 HP, biblocco, 2111 cc; il 15 HP monoblocco, 2614 cc; il 16/20 HP biblocco, 3054 cc; il 28/40 HP biblocco, 7964 cc; il 16/24 HP biblocco, 3308 cc. Poco si sa per i due o tre anni successivi, finché si arriva alla grande guerra, e la produzione si restringe necessariamente ad un tipo unico denominato 10/12 HP. È dato invece molto impulso alla produzione bellica: si crea un nuovo reparto per la fabbricazione di proiettili (circa 4000 al giorno già nel 1916, da 65 fino a 210 mm), e di parti per mitragliatrici, cannoni e motori aeronautici. Naturalmente prosegue in contemporanea la costruzione di autocarri, stavolta destinati non ad innaffiare le strade bensì all'esercito.

Il Tipo Unico offerto in catalogo è un quattro cilindri monoblocco, di appena 1590 cc di cilindrata, dotato di tre marce avanti e retromarcia, e dal 1916 disponibile anche nella versione con messa in marcia ed illuminazione elettrica. Sospesa la produzione civile nel 1917 e nel 1918,

questo modello è ripresentato quasi senza modifiche al riavvio della produzione "normale", nel 1919.

In realtà l'ingegner Mussino, che già aveva guidato la Rapid in tempo di guerra, ha un'idea decisamente interessante: puntare, più che sulla produzione di vetture nuove, sicuramente difficili da smerciare in periodo di dopoguerra, sulla riparazione di quelle vecchie. Così è messa in piedi una grandiosa officina di riparazioni, per ogni tipo e marca di autocarri, autobus, veicoli militari e industriali, e vetture da turismo.

L'iniziativa è, sulla carta, quella giusta: non solo l'attività di riparazioni prende subito piede, e ne approfittano sia l'Amministrazione Militare sia le grandi Case costruttrici; ma in parallelo si organizza un reparto di fabbricazione di parti staccate, specializzato in valvole. Le vetture da riparare arrivano, riferisce la stampa, a centinaia alla volta.

Purtroppo non serve a salvare l'azienda. Nel 1921, a diciassette anni dalla fondazione, la STAR viene messa in liquidazione. Gli stabilimenti sono acquisiti dalla SPA, mentre i residui di magazzini sono rilevati dalla C.I.P. Cyclecar Italiano Petromilli, di Costantino Petromilli, che li mette in vendita mantenendo il nome STAR. Quattro anni dopo, il 25 giugno 1925, è terminata la liquidazione. Dal rendiconto risulta una eccedenza attiva di 107 mila lire, da ripartire in oltre 70.000 azioni ordinarie del valore di 25 lire ciascuna, con una quota di riparto pari a una lira e cinquanta.

Un ultimo gioco del destino risiede in quella acquisizione degli edifici e dei macchinari da parte della SPA, azienda fondata dal fratello Matteo, nel 1906. Dei fratelli ormai lavora soltanto più Giovanni, e di lì a poco si ritirerà anche lui, ma le loro aziende continuano ad incrociarsi e a confondersi l'un l'altra.

Donatella Biffignandi

Centro di Documentazione del Museo Nazionale dell'Automobile di Torino

2001