

## STORIA DELLA JUNIOR

Ma la Junior esistette veramente? Fu veramente fondata nel 1904, come affermano le cronache “a posteriori”, o, nel “mare magnum” delle aziende che sorsero come per incanto tra il 1904 e il 1907, magari quotate in borsa prima ancora di avere uno stabilimento, degli operai, un progetto a cui lavorare (per non parlare di un mercato), anche la Junior si rivelò una delle tante speculazioni finanziarie del periodo, destinate a fare la fine di una bolla di sapone?

Sorge il dubbio della effettiva esistenza di questa azienda, visto che di un atto di fondazione, nelle riviste e nei documenti d'epoca, non c'è traccia. Su “Auto” del 1904 campeggia, fin dai primi fascicoli, una pubblicità della “Fabbrica di Automobili G.G.F.lli Ceirano”, ossia della società formatasi tra Giovanni e Giovanni Battista Ceirano. La vettura proposta è, naturalmente, “semplice-pratica-economica-sicura”, ed è fornita in due diverse motorizzazioni da 9 e da 12 HP. Dei fratelli Ceirano Auto d'Epoca si è già occupata (vedi storia della Rapid nel numero del giugno 2001), e già perciò sappiamo di questi quattro fratelli cuneesi che, grazie alla loro “esuberanza” imprenditoriale, alla loro litigiosità e vivacità diedero vita a ben undici fabbriche automobilistiche diverse, nell'arco di anni tra il 1898 e il 1919. Alcune di queste ebbero vita brevissima, altre, come Itala, diventarono così importanti da porsi come l'unica vera rivale della Fiat, di altre ancora si sa poco, altre ancora acquistarono un ruolo, come la Spa, nel settore dei veicoli pesanti. Ma tutte comunque lasciarono un segno, e nell'insieme i Ceirano possono essere considerati non soltanto dei pionieri ma i veri e propri padri fondatori dell'industria automobilistica italiana.

Loro non sapevano di esserlo. Si limitavano a vivere giorno per giorno la loro passione per la meccanica e per l'automobile, chiusi nei loro sogni e nei loro progetti, più simili l'uno all'altro di quanto fossero disposti ad ammettere, e forse proprio per questo incapaci di andare d'accordo tra loro, oltre che con il mondo esterno. Questo forse spiega il perché delle tante aziende create: facevano e disfacevano società, officine e fabbriche con la stessa facilità e leggerezza con cui si cambia casa, pur di essere gli unici e soli artefici di ciò che stavano facendo. Ad accrescere la confusione, contribuì la scarsa fantasia dei loro nomi di battesimo. Il padre, orologiaio, si chiamava Giovanni, come il primogenito dei suoi figlioli, nato nel 1860 (e morto nel 1912). Per distinguerlo dal padre, veniva chiamato Giovanni Battista, tanto più che si decise di chiamare Giovanni anche il secondogenito (1865-1948). Sul terzo si trovò la forza di battezzarlo Matteo (1870-1941), e il quarto fu Ernesto (nato nel 1875), l'unico a occuparsi molto poco di auto (lo troviamo come “Capo del Montaggio”, nella “fabbrica di velocipedi e vetture automobili Ceirano Giovanni”, fondata a Torino in corso Vittorio Emanuele 9 nel 1898, quindi non se ne parlò più). Siccome i Giovanni parevano pochi, si pensò di utilizzare questo nome anche per il figlio di Giovanni (1889-1956); e siccome non si voleva dare adito a confusioni (erano figli di un orologiaio, dopotutto) gli si diede il soprannome di Ernesto.

Il primo a cominciare fu, come si conviene, il più anziano, Giovanni Battista che, quando fondò nell'autunno del 1898 la sua Società in accomandita “per lo

sfruttamento dei brevetti ing. Faccioli”, si era già fatto una certa fama costruendo apprezzate biciclette, le Welleyes. Questa società permise al Ceirano e all’ing. Faccioli, un ottimo tecnico che stava specializzandosi in motori a benzina, di associarsi a personalità di spicco del mondo aristocratico torinese, come Emanuele di Bricherasio, Cesare Goria Gatti, Pietro Fenoglio e Attilio Caligaris, incuriositi dal nuovo mezzo di locomozione e disposti a rischiarvi sopra qualcosa delle loro consistenti fortune. L’esperimento riuscì perché grazie ai loro capitali Ceirano e Faccioli furono in grado, nel giro di sei mesi, di realizzare una prima vettura, battezzata Welleyes (nella famiglia Ceirano evidentemente “repetita juvant”), munita di un motore posteriore a due cilindri, raffreddamento ad acqua, tre cavalli di potenza. Una vettura di tutto rispetto: che piacque così tanto che i quattro finanziatori decisero di ... fare il grande salto. Si unirono ad altri finanziatori, e fondarono l’11 luglio 1899 una società dal nome di “Fabbrica Italiana Automobili Torino”, che dopo quindici giorni comperò in blocco, per trentamila lire, impianti, materiali, brevetti e persino il personale della Ceirano & C., oltre naturalmente al progetto della vettura. Era nata la Fiat.

Ceirano fu nominato agente unico di vendita delle vetture Fiat, ma resistette poco in un’impresa ormai non più sua. Nel 1901 se ne andava, per fondare insieme al fratello Matteo la F.lli Ceirano, dalla vita così breve che nel 1903 era posta in liquidazione. Matteo, da solo, andò a costituire la “Società in accomandita Matteo Ceirano”, la futura Itala (vedi Auto d’epoca di marzo 2004), e Giovanni Battista, senza scoraggiarsi, fondò insieme all’altro fratello (qualcuno che ci stesse c’era sempre) la “G.G.Ceirano”, che costruiva vetturelle derivate direttamente dal famoso modello “Populaire” della De Dion & Bouton, tanto da essere commercializzate con il nome di “Auto Popolare”. Si stufò presto, però, ed optò allora per una nuova società, la Società Torinese Automobili Rapid, forse con il fratello Giovanni, forse no; fatto sta che questi, nel 1904, pensò bene di fondare la “Ceirano junior”, forse per distinguersi dal maggiore. L’anno dopo Matteo, stanco dell’Itala, se ne ritirò per unirsi a Michele Ansaldo e dar vita alla Ceirano-Ansaldo, che ebbe vita brevissima, e scomparve nel 1906 lasciando il posto alla SPA, Società Piemontese Automobili. Anche Giovanni, peraltro, si stancava facilmente delle sue imprese: nel 1906, lasciata la Junior, fondava la SCAT, Società Ceirano Automobili Torino.

Tutto questo succedeva in appena otto anni da quando i tre fratelli avevano deciso di darsi all’automobile...

La G.Ceirano Junior, fondata come si è visto da Giovanni, partecipò con un bellissimo stand in pieno stile liberty alla Seconda Esposizione di Automobili in Torino (febbraio 1905), esponendo due chassis, un monocilindrico (9,5 HP) e un bicilindrico (12-14 HP). Si trattava di tipi dalla costruzione raffinata: trasmissione a cardano, radiatore a nido d’api, cambio a quattro marce avanti e retromarcia, freni sulle ruote posteriori e sull’albero motore. La Ceirano costruiva anche un tipo a quattro cilindri, 16-20 HP, come racconta la rivista “L’Automobile” del febbraio 1905. Nel descrivere la nuova marca, si leggeva: “E’ questa una nuova fabbrica di automobili stabilita in Torino e diretta da un membro della nota famiglia Ceirano che dell’industria automobilistica ne ha fatto quasi un apostolato. Scopo principale di

questa nuova fabbrica non è quello di costruire macchine potenti e veloci, ma quello di dotare gli automobilisti di un tipo di vettura economica, perfetta e di regolare funzionamento. Per il turista, il quale non voglia fare il grande turismo, occorre una vettura robusta e semplice che non avendo una velocità molto grande abbia invece una facilità di manovra e di riparazione e presenti il meno possibile le noiose "pannes". Riecheggia in queste parole l'aspirazione (che sul mercato italiano durò fino alla metà degli anni cinquanta) a realizzare una vettura acquistabile da tutti per un servizio da "utilitaria". Un anno dopo, la Ceirano Junior si trasformò in Fabbrica Torinese Automobili Junior, con capitale di 500.000 lire. La rifondazione si era resa necessaria perché Ceirano aveva annunciato la sua volontà di andarsene? O c'entrava anche la volontà di accedere al mercato borsistico?

Il momento, infatti, era più che propizio. Nel 1904 il capitale delle anonime automobilistiche non superava gli otto milioni di lire, pari ad un tredicesimo dell'ammontare complessivo del comparto, stimato sui cento milioni. Nel 1905 l'aumento fu tale da far registrare 41 milioni investiti, che raddoppiarono l'anno successivo. Se nel 1904 nacquero sei nuove fabbriche d'automobili, tra il 1905 e il 1906 ne furono fondate oltre 40. Nella pubblicazione edita come album ricordo della IV Esposizione Internazionale di Automobili di Torino, svoltasi nel 1907, il giornalista Marengo fa un censimento del comparto automobilistico italiano e delle società ad esso collegate, stimandole a 111, tra industrie automobilistiche propriamente dette, carrozzerie, garages, fabbriche di pneumatici, cuscinetti a sfera, fanali, ruote, radiatori, freni ecc. Il capitale nominale complessivo di questo settore è valutato intorno ai 122 milioni di lire, mentre quello effettivo (luglio 1906) a circa 250 milioni. Tanto più pesanti furono perciò gli effetti della crisi che, originatasi negli Stati Uniti, si abbatté come una scure sul settore automobilistico italiano a partire dai primi mesi del 1907: un settore ancora debole, sovrastimato, senza radici salde in un tessuto economico solido. A metà gennaio del 1907 il capitale effettivo era già scivolato a 152 milioni, con una diminuzione di circa 1/3 del valore totale. E la crisi era soltanto all'inizio.

Anche la Junior aveva partecipato al "festino" borsistico: le sue azioni, emesse a 25 lire, tra la fine del 1906 e l'inizio del 1907 avevano raggiunto le 40 lire. Gli stessi operai percepivano una paga giornaliera media di 3,20 lire, tra le più alte del periodo. Le prospettive infatti parevano buone: la produzione, che continuava con i modelli a motore De Dion, ad uno, due e quattro cilindri, sembrava trovare buona accoglienza nel pubblico. Così per lo meno dice "L'Automobile", del dicembre 1905 riportando i prezzi, curiosamente in franchi, a cui erano venduti gli chassis: 5.000 franchi per il 9,5 CV, 7500 franchi per il 12-14 HP. Del tipo a 4 cilindri, presentato come il modello di punta della produzione 1906, veniva citata una caratteristica insolita: la trasmissione a catena. Tutte le aziende passarono dal modello con trasmissione a catena a quello con trasmissione a cardano e la Itala, che applicò il cardano fin dalle sue prime vetture anche da corsa, destò sensazione. La Junior fece esattamente il contrario, ma non è l'unica cosa che colpisce. Vi è anche una frase misteriosa con cui termina l'analisi dell'"Automobile", che dice: "Si conta di intraprendere la produzione in serie non appena una nuova grande società avrà arrotondato il capitale

già importante e ingrandito gli ambiziosi progetti della casa cui prepara l'avvenire il giovane e valente ingegner Negro". Di quale società si sta parlando? A dicembre del 1906, nella consueta analisi di fine anno, la rivista non parla di un aumento di capitale, ma cita l'entrata in produzione del nuovo modello da turismo, il 28-40 CV, a 4 cilindri. Segnala anche i successi oltre frontiera della marca, particolarmente quelli conseguiti in Inghilterra. Nei dintorni di Lynsmouth, una località dell'Inghilterra meridionale, vi era una salita particolarmente famosa per essere meta dei gentlemen drivers più in vista, che si cimentarono nella sua scalata più riprese, senza successo. Una sola volta si riuscì a superarla, con una Napier da 40 CV e con una Mercedes altrettanto da 40 CV. Quest'ultima però aveva dovuto addirittura compiere il primo tratto in retromarcia, perché era l'unico modo per superare una salita del 33%. Destò perciò una grande eco l'impresa del Barone Guido De Martino, noto sportsman e socio dell'azienda torinese, che con una Junior da 18 CV riuscì a compiere l'impervio tragitto il 5 settembre 1906, per tre volte consecutive, di fronte ad un pubblico sbalordito, la prima e la seconda volta con due persone a bordo, la terza addirittura con quattro. Divenne l'impresa del momento, e ne parlarono tutti i giornali. De Martino, tra l'altro, continuò le sue imprese sportive con la Junior, partecipando anche alla targa Florio dello stesso anno, dove sarebbe giunto sicuramente ad un ottimo piazzamento se un guasto ad una ruota non l'avesse eliminato\*.

Un anno dopo, alla fine di ottobre del 1907, il valore di borsa dell'intero settore automobilistico italiano era ulteriormente precipitato a 28 milioni di lire, con una discesa complessiva dei titoli pari al 78%. Era un durissimo colpo per le migliaia di persone che lavoravano a Torino nel settore: circa cinquemila, tra operai direttamente alle dipendenze di aziende costruttrici d'automobili e l'indotto. Fu un colpo altrettanto duro per tutti gli sprovveduti e gli speculatori che avevano contribuito insieme a gonfiare artificialmente la borsa, irretiti da "fabbricanti di società, le quali dovevano ancora acquistare il terreno su cui sarebbe sorto lo stabilimento, sorvegliato da operai che ancora attendevano ai lavori rustici, diretto da ingegneri che ancora studiavano sui banchi di scuola, mercé i quali operai ed ingegneri, macchine e stabilimenti e terreni futuri si sarebbero fabbricate vetture automobili di marche non ancora sperimentate", secondo l'ormai famosa descrizione di Luigi Einaudi.

La maggior parte delle imprese automobilistiche reagì alla bufera finanziaria con decisioni spesso rischiose. Il ricorso alle banche fu spesso impraticabile perché, a fronte di una domanda d'un tratto azzeratasi, le banche non erano affatto disposte ad aprire crediti sostanziosi per ripianare le perdite d'esercizio. Alcune marche misero sul mercato telai a prezzi bassissimi, assolutamente non remunerativi, altre si trovarono i magazzini pieni di modelli invenduti e ormai invendibili per la rapida evoluzione dell'automobile di quegli anni; altre si svenarono per partecipare ad esposizioni internazionali e rinsanguare il carnet degli ordini. Pesava nei bilanci, per molte aziende, la voce di ammortamento dei nuovi stabilimenti che si erano voluti costruire sull'onda di una domanda che pareva in netta e inarrestabile ascesa. Nel 1906 anche la Junior era caduta in questa trappola, acquistando i locali della Peugeot Croizat, in corso Massimo d'Azeglio. Fu soprattutto in ragione di questo investimento che il capitale sociale, che al momento della rifondazione del 1905 era

di 500.000 lire, fu aumentato a 1 milione di lire, in concomitanza con l'uscita del fondatore Ceirano dall'azienda. Nei mesi successivi la dirigenza della Junior parve non voler tenere conto dell'andamento del mercato e, forse in vista di una ripresa che invece tardò, cercò di proseguire sulla strada della modernizzazione dei macchinari. Fu così che ancora nell'estate del 1907, a bilanci ormai traballanti e con nessuna speranza di accedere a finanziamenti bancari, si continuò l'acquisto di macchine: sei torni tipo Norton costruiti dalla Zimmermann di Chemnitz e un trapano americano vendute dalla piemontese Lavini e Rampone per una spesa complessiva di 15.000 lire. Si perseverò anche sulla strada dei risultati sportivi, una ribalta pubblicitaria inestimabile (se le cose andavano bene). Il risultato più eclatante fu quello conseguito nel marzo 1907, alla riunione di Verona. La Junior, guidata da Tocanier e da Tolotti, riuscì a vincere alle diverse gare quattro primi premi, compresa la Coppa dell'Automobile Club Veneto, e la medaglia d'oro dell'Automobile Club di Milano per il miglior tempo complessivo della categoria turisti. "Ecco invero uno splendido successo per la giovane ed intraprendente marca torinese! Non si poteva debuttare meglio di così", commentò "L'Automobile". Furono nei mesi successivi ingaggiati altri due piloti, Tamagni e Piccioni, che avrebbero formato squadra "insieme ad altro notissimo corridore", avvertiva la Stampa Sportiva. Ad aprile la marca partecipò alla Targa Florio, con De Martino, che come abbiamo visto ebbe sfortuna, e Gremo, arrivato 16°. A settembre la Junior, con Tamagni, Piccioni e Brun (che fosse lui il pilota notissimo?), si iscriveva alla Coppa Florio del 1° settembre, ma i risultati non furono tali da lasciare il segno. Il miglior tempo spettò a Piccioni, dodicesimo.

Si mise in campo però anche un'altra strategia: la fusione con altre imprese, in modo da praticare sinergie di costi di produzione e promozione. In quei mesi cominciarono i contatti con Max Turkheimer, fondatore, consigliere delegato e direttore generale della O.T.A.V. – Officine Turkheimer per Automobili e Velocipedi – di Milano. Scrive "Auto d'Italia" nel numero speciale del 1907 dedicato al Salone di Milano: "Le belle linee del vigoroso programma delle Officine di via Lambro (a Milano, n.d.r.) trovano un superbo completamento nella fusione che la OTAV ha or ora operata colla giovane ma pur valorosa casa torinese Junior, i cui recenti successi veronesi, in una gagliarda competizione internazionale, stabilirono una decisa e sicura fama. Perciò alle graziose vetturette, ed ai motocicli e cicli Turkheimer, di ormai antica e gloriosa reputazione... si aggiungeranno le poderose ed eleganti vetture a gran turismo e di città di tipo Junior". Queste ultime parole adombrano la sostanza dell'accordo tra le due marche: una divisione del mercato che lasciava mano libera alla Otav nel campo delle vetturette di piccola cilindrata, in cui la marca milanese aveva già maturato grande esperienza, mentre la Junior avrebbe continuato a produrre vetture di tipo medio. Il vantaggio consisteva in una condivisione dei costi per l'organizzazione commerciale e le campagne pubblicitarie. Il progetto era, sulla carta, tutt'altro che mal studiato perché la OTAV, fondata nel 1905, si era già fatta una certa fama costruendo una vetturella da 5,5 HP monocilindrica, che avrebbe voluto diventare la vettura popolare accessibile a tutti. L'accordo fu suggellato con l'apertura di una filiale londinese per la vendita oltremarina delle vetture di marca Junior-Otav. Ne rimane testimonianza uno smilzo catalogo, su cui campeggia la

scritta “Junior models for 1908. Manufactured by the Officine Turkheimer, Milan and Turin”. La vettura in catalogo era una 4 cilindri 30-40 HP, venduta a 650 sterline il solo telaio, 750 sterline se carrozzata con “standard side entrance body” (carrozzeria ad entrata laterale). Purtroppo non funzionò. Al 28 dicembre di quello stesso 1907 l’Assemblea Ordinaria della Otav doveva rilevare una perdita di bilancio di 442.840 lire “causa la crisi che ha colpito l’industria automobilistica, non solo in Italia, ma anche all’estero, dovuta alla superproduzione e al conseguente arresto delle vendite. Oltre a ciò hanno influito anche le ingenti spese dell’azienda salite nell’anno a £ 689.071”. Era la prima volta che i conti chiudevano in rosso: soltanto dodici mesi prima, l’utile netto era stato di 60.093 lire, con un dividendo del 7% agli azionisti. Per fronteggiare la situazione, il Consiglio di Amministrazione “ha provveduto all’abbandono graduale della produzione automobilistica e allo sviluppo della produzione dei cicli, degli accessori e dei motori industriali”. Si trattava perciò di un ritorno alla produzione originaria di Max Turkheimer, che era diventato noto nel settore per la sua produzione di biciclette, con le quali aveva anche vinto una commessa dell’esercito. Ma non fu l’unica decisione presa. “Esso (il CdA – n.d.r.) ha chiuso lo stabilimento di Torino, ha ridotto il personale e lo ridurrà ancora, in conformità ai bisogni dell’azienda; infine ha posto il veto alle spese non strettamente necessarie, che prima erano richieste dal carattere speciale dell’industria automobilistica”. Era lo stabilimento della Junior quello di cui si annunciava la chiusura? Probabilmente sì, anche se le cose non avvennero con la stessa rapidità con cui furono annunciate. Sembra che a promuovere l’accordo tra Junior e Otav fosse stato il milanese Federico Momo, titolare della recentemente costituitasi F.Momo &C., che aveva assunto proprio in quei mesi la rappresentanza della Junior per la Lombardia e il Veneto ed era contemporaneamente riuscito ad entrare in possesso di una quota azionaria della Otav. Di fronte al fallimento della sua iniziativa, Momo decise di rilevare l’intera Junior, nella speranza di una rinascita del mercato. Sulla Stampa Sportiva del gennaio 1909, infatti, leggiamo: “La nota ditta milanese F. Momo & C., già concessionaria della marca di automobili Junior, ci comunica che in seguito all’acquisto fatto di tutto il materiale ed attrezzi della fabbrica torinese ne è diventata esclusiva proprietaria e ne continuerà la fabbricazione nel proprio stabilimento, acquistato in Milano, in via Vigenatese 133, riservandosi di presentare quanto prima i propri tipi 1909”. Niente di tutto questo accadde: semplicemente, la Junior sparì dalla scena.

P.S. (da informazioni ricevute in anni recenti dalla famiglia Marchetti, la Junior fu rilevata da Luciano Marchetti, Direttore Tecnico e Capo Officina della "Fabbrica Milanese Automobili di F. Momo e C.", nell'ottobre del 1912, terminò le auto in costruzione, cambiò il nome in "Fratelli Marchetti" e convertì la produzione ad altro settore della meccanica).

- Il Barone De Martino, non ancora trentenne, morì alla Coppa Florio del 1907 pilotando una Brixia Zust.

Donatella Biffignandi

Centro di Documentazione Museo Nazionale dell'Automobile di Torino  
2004