

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.

Modelli

12-16 HP; costruita tra il 1906 e il 1909, 4 cilindri vert. Biblocco, 85 x 120, 2724 cc
16-20 HP, costruita tra il 1907 e il 1909, “ “ “ “ 92 x 120, 3190 cc
22-32 HP, costruita tra il 1907 e il 1909, “ “ “ “ 100 x 120, 3770 cc
22-32 HP, costruita tra il 1910 e il 1911. “ “ “ “ 100 x 140, 4398 cc
15-20 HP, costruita tra il 1912 e il 1914 “ “ “ monoblocco, 85 x 130, 2951 cc
15-20 HP, costruita tra il 1910 e il 1911 “ “ “ “ 85 x 120, 2724 cc
25-35 HP, costruita tra il 1912 e il 1920, “ “ “ “ 100 x 150, 4712 cc
60-75 HP, costruita tra il 1912 e il 1915, “ “ “ “ 100 x 250, 6284 cc
12-18 HP, costruita tra il 1914 e il 1920, “ “ “ “ 75 x 120, 2120 cc
18-30 HP, costruita tra il 1915 e il 1916, “ “ “ “ 90 x 140, 3563 cc
18-25 HP, costruita nel 1921, 4 cilindri vert. Monoblocco, 75 x 120, 2120 cc
18-25 HP, costruita nel 1922, 4 cilindri vert. Monoblocco, 76 x 125, 2220 cc
18-25 HP, costruita nel 1922, 6 cilindri vert. Monoblocco, 64 x 115, 2218 cc
30-40 HP, costruita nel 1921, 4 cilindri vert. Monoblocco, 100 x 150, 4712 cc
120 HP corsa, costruita nel 1921, 4 cilindri vert. Monoblocco, 140 x 150, 9236 cc
12-16 HP, costruita nel 1922, 4 cilindri vert. Monoblocco, 67 x 110, 1551 cc
20-30 HP, costruita nel 1922, 4 cilindri vert. Monoblocco, 85 x 130, 2951 cc
SCAT CEIRANO N 150, costruita tra il 1924 e il 1928, 4 cilindri vert. Monoblocco, 65 x 110, 1458 cc
SCAT CEIRANO S 150, costruita tra il 1924 e il 1931, 4 cilindri vert. Monoblocco, 65 x 110, 1458
SCAT CEIRANO 250, costruita tra il 1926 e il 1928, 4 cilindri vert. Monoblocco, 75 x 130, 2297 cc

Donatella Biffignandi

Centro di Documentazione del Museo Nazionale dell'Automobile di Torino