

Siata story

Piccola grande marca

***Le alterne vicende della
casa torinese che dalla
elaborazione dei motori
Fiat passò alla costruzione
di autovetture.***

***Il periodo d'oro dal '49
al '54, la crisi e il ritorno
alla elaborazione
dei modelli Fiat***





Nel 1949 compariva, per la prima volta in Italia, una nuova marca di automobili: la Siata. Questo marchio, tuttavia, non era del tutto nuovo per gli automobilisti sportivi, anzi, risultava già famoso per aver fatto superare alla popolare Fiat 508 Balilla il fatidico muro dei 100 chilometri orari.

La Siata (Società Italiana Applicazioni Trasformazioni Automobilistiche) era infatti stata fondata nel 1926 a Torino da Giorgio Ambrosini e aveva come scopo sociale l'elaborazione sportiva di automobili di serie. Le sue trasformazioni riguardavano principalmente l'applicazione, in massima parte su vetture Fiat, di testate speciali che consentivano alle vetture così

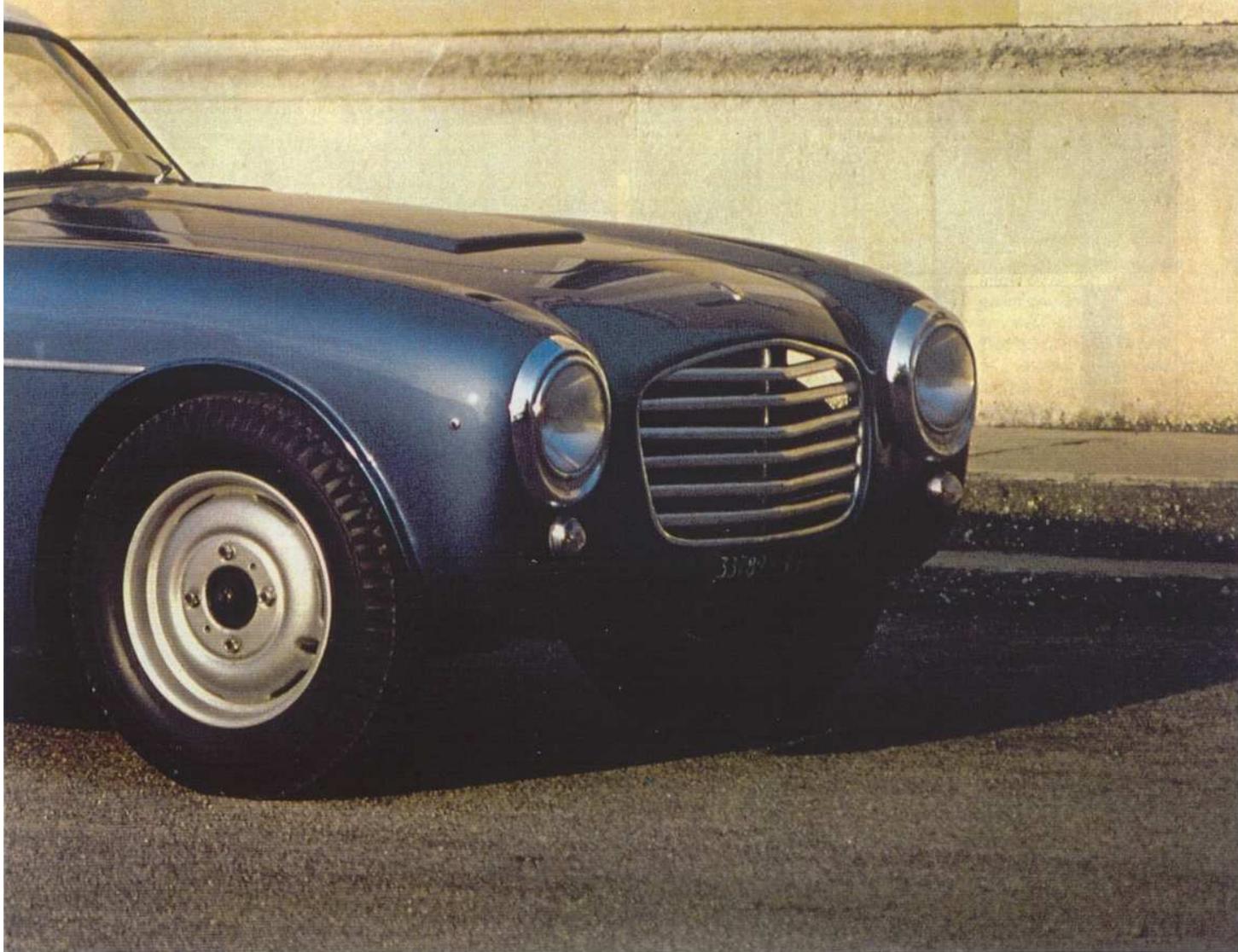
elaborate un sensibile incremento di potenza; in alcuni casi la Siata effettuava anche il montaggio di un compressore.

Grazie a queste preparazioni, diverse automobili Fiat si aggiudicarono interessanti vittorie che contribuirono a rendere sempre più nota la casa di Giorgio Ambrosini, torinese d'adozione in quanto nato nel 1890 a Fano in provincia di Pesaro e Urbino.

Determinante per la definitiva affermazione della Siata nel settore dell'elaborazione dei motori fu il lancio della Fiat 508 Balilla; infatti la trasformazione preparata per questo diffuso modello la rese molto famosa anche al di fuori degli ambienti sportivi. Le Balilla, in seguito a

questa semplice e rapida elaborazione, consistente nel montaggio sul monoblocco originale di una testa con valvole comandate da aste e bilancieri, miglioravano sensibilmente le proprie prestazioni senza pregiudicare la durata del motore; particolarmente brillanti risultavano poi le Balilla Spider Sport elaborate Siata.

Ad un'ulteriore ascesa del marchio del preparatore torinese contribuì in modo ancora più rilevante il lancio di un'altra popolare automobile Fiat: la 500 Topolino. Questa minuscola vettura con il motore elaborato Siata a valvole in testa ottenne eccezionali risultati; sull'onda del successo riscontrato la Siata cominciò ad inserirsi nel campo dei costruttori di au-





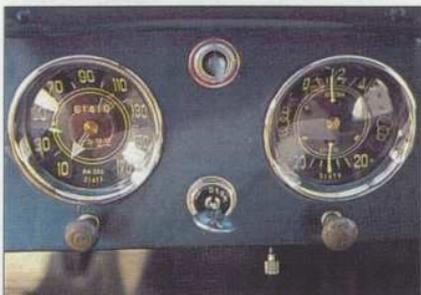
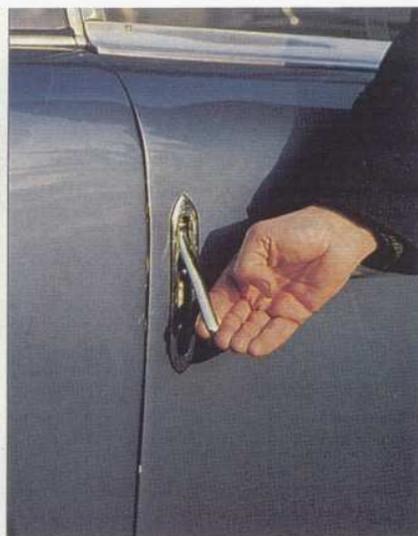
tomobili con l'allestimento in serie di un discreto numero di Topolino Siata in versione cabriolet denominate Amica, nome che verrà anche ripreso successivamente.

Lo scoppio della seconda Guerra Mondiale determinò un repentino cambiamento dei programmi costringendo l'azienda a dedicarsi soprattutto a lavorazioni per le forniture militari.

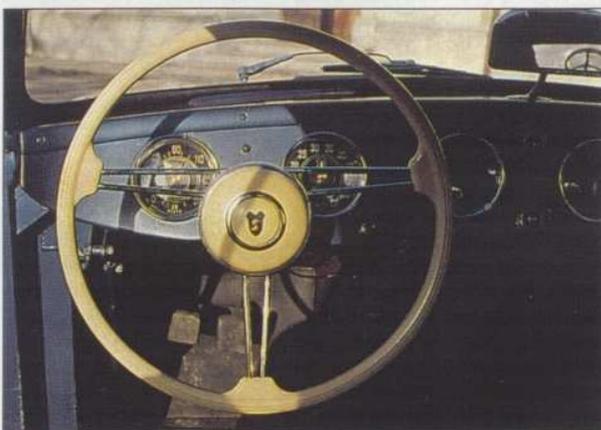
Nel 1943 lo stabilimento Siata di Via Leonardo da Vinci 23/25 venne bombardato dall'aviazione americana e gravemente danneggiato; risorse sulla stessa area alla fine del conflitto e all'inizio del 1946 ritornò di nuovo in piena attività.

Le ostilità avevano completamente sconvolto il nostro Paese; i danni di guerra erano ingenti e quasi tutto doveva essere ricostruito o rimesso in efficienza. Per le prime e più immediate necessità di movimento la bicicletta risultò ancora il mezzo ideale: pertanto alla ripresa delle normali attività la fabbrica di Giorgio Ambrosini lanciò un motorino ausiliario per biciclette battezzato "Cucciolo", in seguito passato alla Ducati di Bologna, che incontrò un immediato successo tanto da consentire alla Siata, trasformatasi nel frattempo in "Società Italiana Auto Trasformazioni Accessori", di diventare una vera e propria marca costruttrice di automobili.

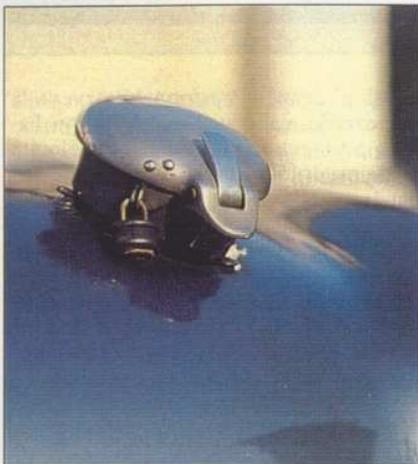
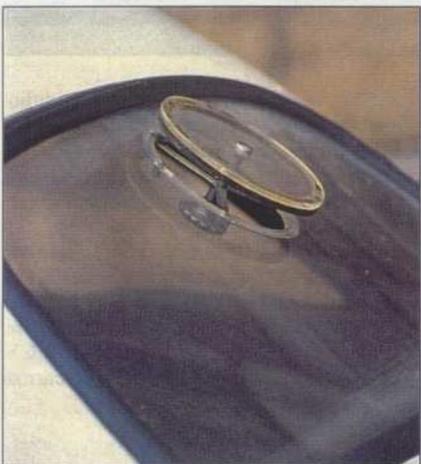
Nel 1949, dunque, con questa ragione sociale presentò un'elegante piccola cabriolet battezzata Amica, come quella anteguerra, caratterizzata dal telaio tubolare e dotata di meccanica della Fiat 500 B e successivamente C elaborata dalla stessa Siata. La produzione della carrozzeria, disegnata dalla Siata, fu affidata a Bertone. Il motore a quattro cilindri con alesaggio e corsa di mm 52x67, per una cilindrata totale di 569 cc, era in grado di erogare una potenza di circa 20 CV tanto da far raggiungere agevolmente all'elegante vettura una velocità massima di circa 100 Km/h. A questo punto, però, è giusto ricordare come già nel 1948 la Siata avesse ripreso la costruzione di automobili sportive, realizzando la Siata-Fiat TC 750 Sport Competizione, vincitrice nella sua classe del Campionato Italiano, e un'altra vettura da competizione denominata "Bersagliera" che si distingueva per il motore posteriore. Ritornando alla produzione di automobili non da competizione ma ugualmente sportive oltretutto eleganti, all'Amica venne affiancata nel 1950 la Daina, una vettura da gran turismo con meccanica derivata da quella della Fiat 1400 e telaio scatolato di progettazione Siata; era prodotta in due versioni di carrozzeria: coupé e trasformabile. Quest'ultima venne presentata al Salone di Ginevra dello stesso anno in contemporanea con la presentazione della nuova 1400 Fiat; vale a dire che la Fiat aveva fornito alla Siata gli organi meccanici della sua nuova vettura prima ancora del debutto. Segno di una reciproca collaborazione, iniziata vent'anni prima e destinata a durare ancora per molto tempo. Il motore della Daina era a quattro cilindri con alesaggio e corsa di mm 82x66, per una cilindrata totale di 1.393 cc, arrivava ad erogare una potenza di 65 CV invece dei normali 44 e disponeva di un cambio di velocità a cinque marce avanti e retromarcia: la Siata Daina nelle



In queste pagine e nelle precedenti: la Siata Daina Sport del 1952 oggetto del nostro servizio fotografico ben simboleggia l'epoca d'oro della produzione in serie della piccola casa torinese; questa vettura in particolare ha una carrozzeria in alluminio (normalmente era in acciaio) poiché destinata ad un utilizzo agonistico (vedi pagg. 46 e 47). Si ringrazia il signor Crispino Moretti per la collaborazione fornita nella realizzazione del servizio.



La sequenza fotografica sottolinea alcuni particolari della vettura che porta il numero di telaio 0274. Da notare gli strumenti originali recanti il marchio Siata, l'aeratore al lunotto e il bocchettone esterno del serbatoio del carburante. La vettura, a parte le aggiunte dovute all'introduzione del nuovo codice della strada alla fine degli anni '50, è rimasta in condizioni originali.



Una stagione felice

Le gare più significative disputate nel 1952 dalla Siata Daina Sport 1500 di Alberto Comirato e Lia Dumas, la stessa vettura protagonista del nostro fotoservizio

(C.A.G.) L'attività agonistica della Siata Daina Sport di 1.500 cc, quello stesso esemplare oggetto del nostro fotoservizio a colori, visse momenti di gloria nel 1952 col pilota veneto Alberto Comirato.

Costui era già noto nell'ambiente delle gare di velocità su strada e in pista soprattutto per il secondo posto assoluto ottenuto alla Mille Miglia del 1948 in coppia con Lia Dumas, al volante di una originale barchetta Fiat-Comirato 1100 Sport da lui stesso allestita. Vincitrice di quella Mille Miglia fu la coppia composta da Biondetti e Navone, alla guida di una Ferrari 166S coupé Allemano.

Nel 1952 la Siata allestì due Daina Sport 1500 con carrozzeria interamente in alluminio. Alberto Comirato, in veste semiufficia-



Qui a lato e in basso: la Daina Sport 1500 di Alberto Comirato partecipante alla Mille Miglia del 1952 si classificò al quinto posto della classe fino a 1.500 cc della categoria Gran Turismo Internazionale.

le, iscrisse una di queste vetture alla diciannovesima edizione della Mille Miglia, che si svolgeva nei giorni 3 e 4 maggio. La sua vettura portava il numero di gara 326 ed era iscritta nella classe fino a 1.500 cc della categoria Gran Turismo Internazionale. Numerosa era la concorrenza di vetture appartenenti alla stessa classe. Considerato che questa era composta da vetture che avevano motori di cilindrata compresa tra i 751 e i 1.500 cc, le vetture più temibili sulla carta non erano certo le Fiat 1100 fuoriserie, le Cisitalia oppure le Porsche 356 di 1.100 cc, bensì altre Siata Daina Sport e Gran Sport, una Fiat 1400 berlinetta Touring, alcune Maserati A6 1500 e soprattutto le Porsche 356 di 1.500 cc.

Partiti dunque alle ore 3,26 da Brescia, Alberto Comirato e Lia Dumas transitarono da Roma dopo 8 ore e 41 minuti, il che voleva dire essere al settimo posto di classe al giro di boa della grande corsa su strada. Il ritiro della Fiat di Walters-Crivellari e la perdita di posizioni da parte di vetture come la Cisitalia 202B di Musitelli-Musitelli e la Fiat 1100 Zagato di Martinengo-Zagato, fecero aumentare le possibilità di ben figurare alla Daina Sport dei Comirato. Alla fine infatti, nonostante quattro fermate per la sostituzione del tergicristallo, la vettura terminò la gara al quinto posto di classe nonché in sessantaduesima posizione assoluta, su trecentodieci vetture partite e su duecentosettantadue giunte al traguardo di Brescia. Fu do-



versioni coupé e trasformabile aveva la carrozzeria realizzata da Stabilimenti Farina e poteva raggiungere una velocità massima di 150 Km/h. Il disegno della calandra, simile a quello della MG TD, portò nel 1951 alla realizzazione del modello Rallye 1400, una vera e propria imitazione della vettura inglese; la gamma intanto si era arricchita con i telai a passo normale e allungato e con le versioni limousine a sei posti e giardinetta di legno.

L'evoluzione della Daina culminò nel

1952 con il modello 1400 Gran Sport, una elegante e filante spider di 65 CV, e con la Daina Sport, una coupé dalla linea particolarmente sportiva; in entrambe le versioni, realizzate da Stabilimenti Farina, la calandra a scudo dal disegno classico era stata abbandonata a favore di una di linea più moderna ad andamento orizzontale. Anche la Daina Sport era basata sul motore Fiat 1400 ma poteva essere fornita a richiesta con un propulsore di 1.500 cc da 75 CV. Sia la coupé che la spider avevano carroz-

zeria in lamiera ma risulta che ne siano stati costruiti esemplari in alluminio per un impiego agonistico, come ad esempio la Daina Sport 1500 del nostro fotoservizio.

Sempre nel 1952, a Ginevra, la Fiat lanciava la sua 8V. All'allestimento del prototipo aveva collaborato la Siata Automobili, denominazione che ormai frequentemente figurava sotto il marchio della casa torinese, la quale non mancò di presentare un proprio modello, denominato 208 S, basato su quel prodigioso propulsore Fiat.



po questa Mille Miglia che Alberto Comirato acquistò la vettura dalla Siata.

Meno di un mese dopo, il 1° giugno, ritroviamo la vettura iscritta col numero di gara 1128 alla quarta edizione della Coppa della Toscana, una gara di velocità su strada nata nel 1949 dalla collaborazione degli Automobile Club della regione. La Siata Daina Sport 1500 della coppia Comirato-Dumas si presentò alle verifiche nella stessa livrea della Mille Miglia, con la targa prova TV 14 alla cui sinistra era stato applicato l'emblema triangolare della Weber, la casa bolognese costruttrice di carburatori. La Coppa della Toscana prevedeva partenza ed arrivo a Firenze, dopo una cavalcata di ben 736 chilometri. Duecentotredici furono le vetture partite, centoventuno quelle giunte al traguardo, a conferma della durezza della gara. La Siata di Comirato fu comunque costretta al ritiro, causa la rottura della scatola del differenziale che per l'occasione era stata costruita a scopo sperimentale in alluminio.

Alberto Comirato iscrisse la sua Daina Sport anche alla quarta edizione della Coppa Intereuropa, gara di velocità da disputarsi il 7 settembre 1952 sulla pista dell'Autodromo

In alto e qui a lato: la Siata Daina Sport 1500 della coppia Comirato-Dumas alla Coppa della Toscana del 1952. Sarà costretta al ritiro a causa di un guasto alla trasmissione. La vettura si presenta oggi nella stessa livrea blu e bianca di allora e ha mantenuto molti dettagli, come l'aeratore al lunotto e il bocchettone esterno del serbatoio del carburante.

di Monza. Alla fine delle due ore di gara si piazzò al terzo posto della classe II della categoria Gran Turismo Internazionale, quella consueta delle vetture con motore da 751 a 1.500 cc.

Ma i buoni piazzamenti della vettura blu e bianca del pilota privato non finirono qui. La Daina Sport di Comirato si fece onore lungo gli oltre 14 Km del percorso che da Vermicino portava a Rocca di Papa, conquistando il primo posto di classe. In quella occasione ben sessanta concorrenti avevano onorato questa antica gara laziale di velocità in salita, meglio

conosciuta dal 1932 come Coppa Gallenga.

Il 1952 fu l'ultimo anno di gare di Alberto Comirato, che era nato nel 1899. Non sappiamo esattamente la storia successiva della sua Siata Daina Sport 1500 che tante soddisfazioni gli aveva dato. Facendo un salto in avanti fino ai nostri giorni sappiamo solo che la vettura è ancora lì nella solita livrea della sua epoca agonistica migliore e, a detta dell'attuale proprietario, con quegli stessi guai al tergitristallo che avevano tormentato Alberto Comirato e Lia Dumas alla Mille Miglia di quel lontano 1952. ■



L'aggressività della carrozzeria coupé, realizzata da Stabilimenti Farina, veniva accentuata dal caratteristico disegno della calandra detta a "muso di squalo". Quando Farina chiuse i battenti la produzione della 208 S fu continuata dalla Carrozzeria Balbo, che ne addolcì il frontale; inconsueti per quell'epoca rimanevano comunque i fari anteriori a scomparsa. La 208 S, che abbinava all'8V Fiat un cambio di velocità Siata a 5 rapporti, venne allestita anche in versione spider. In tutte le sue varianti,

AUTO D'EPOCA, MARZO 1992

compreso uno speciale autotelaio 200 CS con motore 8V Chrysler, la Siata 8V ebbe particolare successo negli Stati Uniti.

L'evoluzione del mercato automobilistico e un possibile rapido sviluppo della motorizzazione di massa, nel 1954 fecero ritenere alla Siata giunto il momento di lanciare una vettura utilitaria, più propriamente una microvettura, la Mitzi, ideata fin dal 1948 ed equipaggiata con un motore a due cilindri verticali di 434 cc; benché accolta favorevolmente dal pubblico non

entrò mai in produzione in Italia ma venne costruita su licenza in Argentina.

Dopo il fallimento del progetto Mitzi la Siata attraversò un periodo di difficoltà. La seconda metà degli Anni Cinquanta vide pertanto la Siata ritornare alla semplice elaborazione delle Fiat 600 e 1100, ma ormai i carrozzieri e preparatori impegnati in questo tipo di attività si contavano a decine. Nel 1959 stipulò pertanto un accordo di collaborazione con l'Abarth in seguito al

segue a pag. 51

Chi poteva immaginare il contrario?

AL X CONCORSO DI ELEGANZA PER AUTOMOBILI

Torino, 28-29 Maggio

LA VETTURA

"AMICA"

elaborazione sportiva di lusso su FIAT 500 si aggiudica il

1° PREMIO

EX AEQUO (cat. trasformabili 750)

Autorevole conferma del pubblico internazionale su questa superba creazione del buon gusto italiano

S. A. SIATA - Via Leonardo da Vinci, 25 - TORINO



"AMICA 49,,

è la nuova vetturola di lusso realizzata dalla

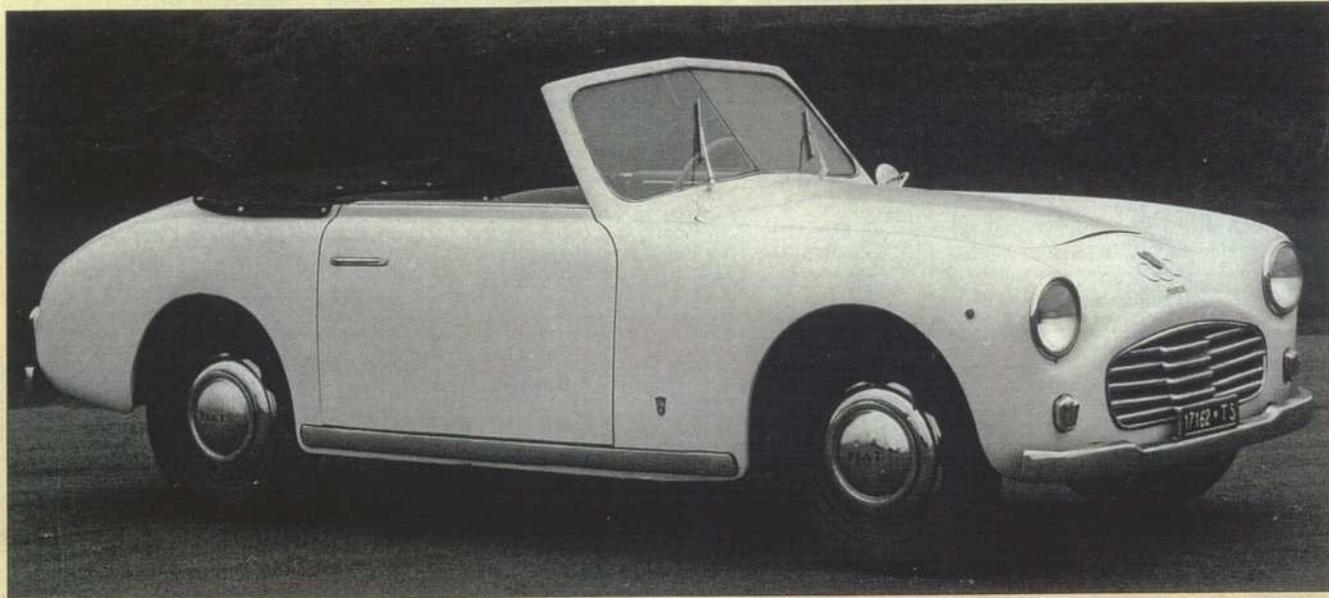
S. I. A. T. A.

per l'automobilista raffinato

- Telaio tubolare rigidissimo
- Motore Fiat 500 con testate SIATA
- Cambio sotto il volante SIATA
- Carrozzeria trasformabile due posti con finiture di gran lusso
- 100 Km. all'ora - meno di 6 litri per 100 Km.

"AMICA 49": felice sintesi della meravigliosa Fiat 500 con la avanzatissima tecnica SIATA

S. I. A. T. A. - Via Leonardo da Vinci N. 23-25 - TORINO



In alto: due pubblicità, rispettivamente del 1939 e del 1949, testimoniano che il nome Amica venne usato dalla Siata per una cabriolet basata sulla meccanica della Fiat 500 Topolino. La Siata Amica postbellica (qui sopra in una foto della Carrozzeria Bertone e qui sotto ad un concorso di eleganza dell'epoca) venne realizzata e costruita da Bertone su disegno della casa.

SIATA TORINO

per il gusto di guidare l'automobile... per gli automobilisti di buon gusto...

"Amica '50"
la piccola vettura di gran lusso derivata dalla FIAT 500

- motore 1200cc. benzina
- cambio a 5 rapporti con 4 marmitte
- velocità massima di 110 Km. all'ora
- carrozzeria a Bertone

il coupé "Daina"
"Daina", la vettura per il gran turismo veloce derivata dalla FIAT 1400

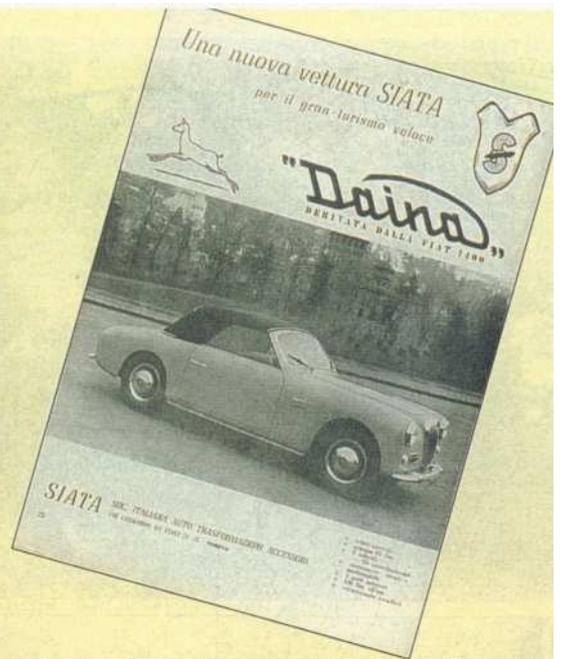
- telaio tubolare rigidissimo
- motore 1200cc. a iniezione
- cambio a 5 rapporti con 4 marmitte
- velocità massima di 110 Km. all'ora
- carrozzeria a Bertone

la "Daina" trasformabile

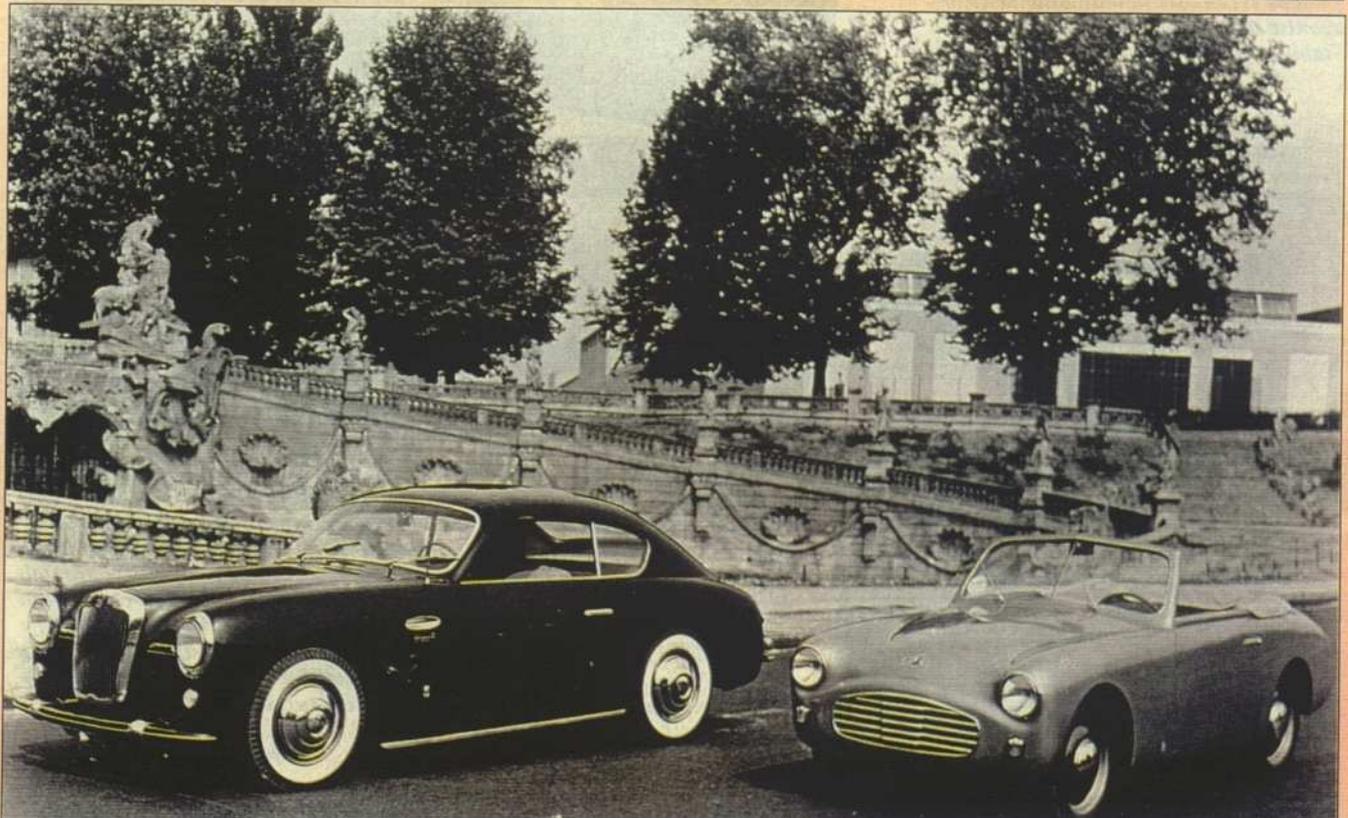
SIATA - Società Italiana Auto Trasformazioni Accessori - TORINO
VIA LEONARDO DA VINCI, 25 - TEL. 011/260000 - 260001 - 260002 - 260003 - 260004 - 260005 - 260006 - 260007 - 260008 - 260009 - 260010



Qui a lato: questo piacevole quanto semplice depliant illustra la produzione di serie Siata del 1950. In alto la Amica '50, la cabriolet basata sulla meccanica della Fiat 500 C Topolino che toccava i 100 Km orari. Al centro la Daina coupé, presentata proprio in quell'anno; la meccanica era di derivazione Fiat 1400 e il motore elaborato Siata raggiungeva una potenza di 65 CV contro i 44 della versione normale. In basso la Daina trasformabile, versione cabriolet della precedente. Entrambe le vetture erano costruite da Stabilimenti Farina.



Qui sopra: una foto ufficiale dell'elegante Siata Daina trasformabile del 1950. In alto a destra: una pubblicità dell'epoca della presentazione. Il telaio scatolato della Daina era di progettazione Siata così come il cambio di velocità a cinque marce con quinta surmoltiplicata e comando a volante. Tra le altre elaborazioni effettuate dalla casa vi era l'installazione di due carburatori Weber doppio corpo e di un albero di distribuzione di propria costruzione. Il tutto consentiva prestazioni eccezionali (65 CV a 5.000 g/m, 150 Km orari) e un grande comfort di guida; la vettura montava gomme di misura 5,90x14 e pesava a vuoto (versione coupé) 950 Kg circa. Qui a lato: una foto ufficiale della versione coupé della Siata Daina. In basso: Siata Daina coupé e Siata Amica ritratte affiancate; da notare la posizione spostata verso l'alto delle prese d'aria anteriori della Daina, la quale non si riscontra in altre immagini dell'epoca.





SIATA
AUTOMOBILI

Nuova produzione 1952



1400 Gran Sport

- interni sportivi SIATA
- motore 88 Ccm. (diesel-mercedes Benz)
- motorizzazione S.A. Farina
- pneumatici CEAT

Per gli sportivi:

- 4 cilindri
- motore 1395 cmc. 75 Cvm
- oltre 130 Km/h
- carrozzeria Balbo (Italo)



Daina Sport

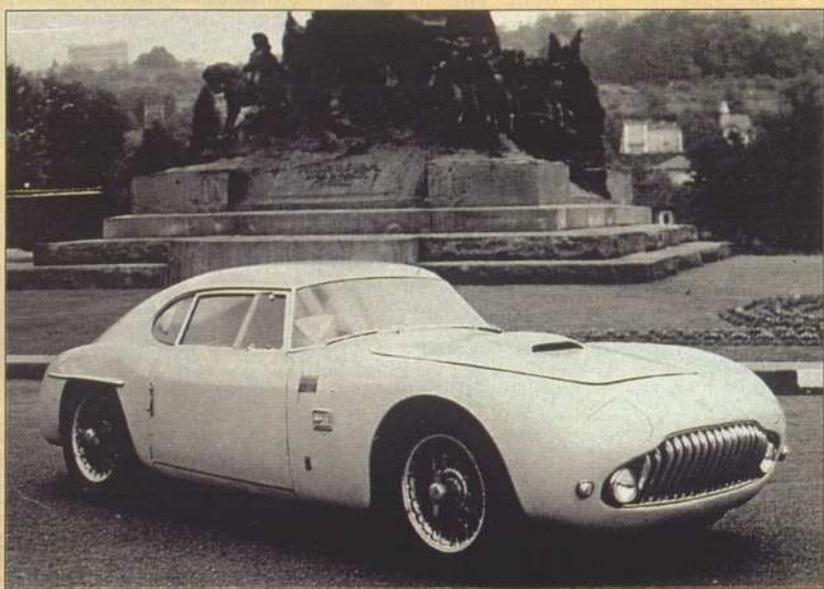
Pronto consegna, dalla nuovissima 2.000 cmc., 8 cilindri a V.

Rivolgersi ai Commissionari SIATA:

BOLOGNA: Rischelmy, Strada Maggiore 10	NAPOLI: Mergese, via Paterno 19-21
COSENZA: USBO, Via Mazzini 23	PERUGIA: R.S.O., via Madi
FIRENZE: Balducci, via Via Nazionale 22	PIACENZA: T. D. Chiaravelli, via San Giuseppe 10
F. O. S. I. A. S. P. A., piazzale Vittoria 10	R. G. M. A. Zaccarini, via Umbria 13-23
GENOVA: MOTTA, via A. Rimassa 182	SIRACUSA: D'Amico Nava, Via S. Maria del
L. F. C. A.: Giorgio Taveraschi, via 900	Siracusa, 20-22
Genova 11	TORINO: Falca, via S. Pietro 7
MESSINA: Cavallotti, via R. Fabiani 84	TRIVIZIO: R. G. M., via San Nicolo 13
MILANO: Nappa, viale Mazzini 38	UDINE: R. E. Belli, via Venezia 8

SIATA - Via Leonardo da Vinci, 21-25 - TORINO

L'autotelaio della 1400 Gran Sport, identico a quello della spider, adottava il motore di 1.395 cc, la velocità dichiarata era di 145 Km/h e il peso a vuoto di 900 Kg circa. La carrozzeria di entrambe le vetture (in acciaio salvo qualche esemplare in alluminio per uso agonistico) venne costruita da Stabilimenti Farina.



Qui sopra: la Siata 208 S coupé del 1952 era motorizzata con il Fiat 8V di 1.996 cc. La carrozzeria era costruita da Stabilimenti Farina mentre il telaio era di costruzione Siata (così racconta Griffith Borgeson nell'articolo citato in bibliografia) e derivava da un precedente studio di telaio per autovettura con motore di 1.900 cc. Il coupé di Farina è caratterizzato dall'aggressivo frontale con la calandra detta a "muso di squalo"; successivamente, dopo che Farina chiuse i battenti, la 208 S coupé venne costruita dalla Carrozzeria Balbo che ne addolcì il frontale. Qui a lato: una pubblicità del 1953 che affianca la 208 S coupé alla 208 S in versione spider. Le Siata 8V nelle differenti varianti e allestimenti fuoriserie riscossero un notevole successo negli Stati Uniti.

AUTO ITALIANA

28 Aprile 1953

SIATA
AUTOMOBILI

...tradizioni sportive che si rinnovano nel modello "208 S"...



...208 S coupé



...208 S spider

SIATA SOCIETÀ ITALIANA AUTO TRASFORMAZIONE ACCESSORI
VIA LEONARDO DA VINCI 21-25 - TORINO - TELEFONO 600.002 - 3 - 4

Il Registro Italiano Siata

Poco più di due anni orsono, nel novembre del 1989, un gruppo di appassionati possessori di Siata, capitanati da Piermarco Meletti Cavallari, attuale conservatore, si sono riuniti fondando il Registro Italiano della marca torinese scomparsa oltre vent'anni fa. Lo stimolo principale era stata la difficoltà di reperimento di notizie sulla Siata e per contro il desiderio di effettuare dei restauri filologicamente corretti.

L'obiettivo del sodalizio, oltre che censire le vetture salvatesi dalla distruzione, è di ricercare e studiare il materiale esistente per poter colmare il vuoto di informazione attorno alla Siata e per facilitare il restauro. L'adesione al registro non comporta il versamento di alcuna quota sociale ma è sufficiente notificare al conservatore i dati e le caratteristiche della vettura posseduta e mettere a disposizione, ovviamente anche in fotocopia, il materiale documentario di cui si fosse eventualmente in possesso.

L'attività sociale è naturalmente molto ridotta e si limita ad una circolare annuale e a scambi di informazioni tra i soci. Molto importante invece la ricostruzione a cura del registro di alcuni particolari introvabili ed ugualmente messi a disposizione. Attualmente risultano censite a livello europeo:

- 11 vetture vari modelli anteguerra
- 22 vetture Daina nelle diverse versioni
- 22 vetture Amica
- 6 vetture 208 S (8V)
- 11 vetture vari modelli dopoguerra

Quest'anno il Registro Italiano Siata ha in programma la partecipazione a Torino dall'1 al 3 maggio al 1° Incontro Marche Sportive Italiane di Ieri che si svolgerà in occasione del 5° Cisitalia International Meeting.

Per informazioni: Registro Italiano Siata, c/o Piermarco Meletti Cavallari, Podere Grattamacco, 57022 Castagneto Carducci (LI), tel. e fax 0565/763840.



Una Amica '50 del Registro Italiano Siata.

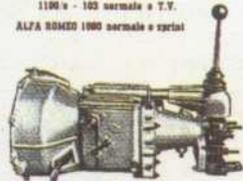
Il comando cambio di velocità

da Voi tanto desiderato sulla Vostra modernissima vettura, è stato progettato e costruito dalla

SIATA

Applicazione semplice ed immediata!

Per la Vostra Fiat 1400
1100 o - 105 normale e T.V.
ALFA ROMEO 1000 normale e sport

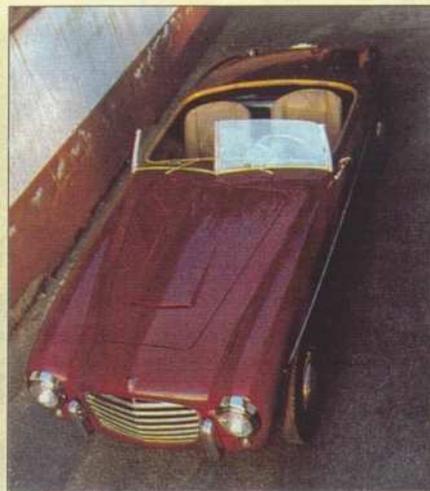


Il nuovo comando cambio di velocità "SIATA... Vi darà:

- La gioia di cambiare marcia con solo manovrare sempre a ritroso.
- La soddisfazione di sentire lo "scatto d'innescata".
- La garanzia di una posizione di guida sportiva pratica ed aderente alla Fiat 1400 vettura.
- Eliminazione del tempo di reazione, richiesta da una moderna vettura sportiva.

SIATA SOCIETÀ ITALIANA AUTO TRASFORMAZIONI ACCESSORI

Via Leonardo da Vinci, 21-23 - 10090 - Tel. 071/9421114 - Savigliano - Italia



Qui sopra: la Siata Gran Sport di Piermarco Meletti Cavallari, conservatore del Registro Italiano Siata. Sia la Gran Sport che la Daina Sport hanno la ruota di scorta alloggiata in un apposito scomparto nella coda accessibile dall'esterno.

segue da pag. 47

quale vennero lanciate le Siata-Abarth 750.

Nel 1961, mutata la ragione sociale in "Siata Auto S.p.A." riprese la produzione di automobili; la presentazione dei modelli Fiat 1300/1500 risulterà infatti per la Siata una nuova favorevole occasione di rilancio.

Questi modelli della Fiat furono particolarmente significativi per la marca torinese; Giorgio Ambrosini aveva intanto preso la decisione di lasciare le redini dell'azienda al figlio Renato. Con alla guida Renato Ambrosini la Siata presentò i nuovi modelli TS che riscontrarono un buon successo di mercato sia in Italia che in Germania e Francia.

La Siata TS prodotta nella versione berlina aveva la stessa carrozzeria della Fiat 1500 e da questa era riconoscibile solamente per alcuni dettagli come la verniciatura bicolore, un diverso fregio sulla calandra e il diverso disegno delle calotte mentre le prestazioni risultavano più brillanti. La coupé invece con la carrozzeria disegnata da Michelotti e costruita dalla stessa Siata era un'elegante vettura dalla linea agile e piacevole; il suo successo è stato tale da essere costruita anche dalla Neckar, ovvero lo stabilimento tedesco di Heilbronn della Fiat. Nel 1964 alla Siata TS Coupé venne aumentata la cilindrata a 1.600 cc e contemporaneamente ridisegnato il frontale. L'andamento favorevole delle vendite prometteva buone speranze per il futuro e con l'evoluzione della produzione vennero realizzati altri modelli con il motore delle Fiat 850 e 1100 R. Per la Siata la metà degli Anni Sessanta sembrò essere un momento davvero felice, le TS avevano riscontrato un ottimo successo commerciale, e la situazione generale risultava favorevole tanto da far tentare il lancio di un'originale cabriolet con meccanica della Fiat 850, la Spring, la cui forma era ispirata dallo stile delle automobili degli Anni Trenta.

La Siata Spring (qui a lato) e-

ra un'automobile giovane e allegra e riscosse un notevole successo, ma lo stabilimento non riusciva a tenere dietro alle richieste, pur producendone una dozzina al giorno. La Spring fu per la marca torinese il "canto del cigno" in quanto la "Siata Auto S.p.A." nel 1970 cessava ogni attività e chiudeva definitivamente i battenti dello stabilimento di Strada di Lanzo 221 in Torino dove da tempo si era trasferita.

L'azienda creata da Giorgio Ambrosini, scomparso nel 1974, ha lasciato una traccia del proprio marchio anche in Spagna dove fino al 1975 era attiva la "Siata Española". Oggi la Siata appartiene alla storia e il suo marchio viene ricordato sia per le brillanti elaborazioni sportive quanto per la sua produzione automobilistica che si distingueva per prestazioni ed eleganza.

Sergio Puttini e Michele Catozzi

Ringraziamenti:

Per le ricerche documentali si ringraziano Donatella Biffignandi (Museo dell'Automobile Carlo Biscaretti di Ruffia), Piermarco Meletti Cavallari (Registro Italiano Siata), Ugo Fadini, Carlo Alberto Gabellieri, Crispino Moretti.

Bibliografia:

Griffith Borgeson, *Siata - The never told tale of a very great marque*, articolo pubblicato su *Automobile Quarterly* n. 2 Primavera 1987, ed. italiana, Gruppo Editoriale Jackson.



spring

cabriolet per strada
con motore Fiat 850
velocità 125 km/h
capote componibile
per strada o da città
per chi ama guidare



SIATA AUTO S.p.A. - TORINO - STRADA DI LANZO 221 - TEL. 011/26000000