Isotta Fraschini Motori

Article Discussion Lire Modifier Modifier le code Voir l'historique Outils

Isotta Fraschini Motori est une entreprise publique italienne, fondée en 1985 à Saronno, dans la province de Varèse, en Lombardie, spécialisée dans la fabrication de moteurs pour la construction navale, civile et militaire. Elle appartient à son siège à Saronno, dans la région des Pouilles. L'entreprise fait partie du groupe italien Fincantieri.

Origines de la société [modifier | modifier le code]

Afrique : Ferrovie dello Stato

À l'origine, l'entreprise était un département de la société mère Isotta Fraschini SpA, un constructeur automobile italien, souvent considéré comme la "Rolls" italienne au début du siècle, créée en 1900 à Milan, spécialisée dans la fabrication d'automobiles de luxe et de course. Elle a été l'une des premières sociétés de moteurs destinés à des utilisations militaires mais aussi sportives. Les moteurs Isotta Fraschini, connus et reconnus pour leurs qualités, facilité et robustesse, ont été utilisés dans l'aviation, dirigeables et des navires de guerre. Durant la Première Guerre mondiale, l'entreprise a également fabriqué des centrales de force pour le transport des troupes.

Historique [modifier | modifier le code]

Fondée par Cesare Isotta et les frères Ernesto et Vincenzo Fraschini à Milan le 27 janvier 1900 sous le nom de **Società Milanese Automobili Isotta, Fraschini & C.**.

Les premières automobiles produites par ce constructeur milanais virent le jour en 1902. Tune équipée d'un moteur 4 cylindres de 699 cm³ ; l'autre d'un moteur à deux cylindres de 2 251 cm³ et le troisième d'un moteur De Dion-Bouton de 785 cm³.

En 1903, Isotta Fraschini présenta un nouveau modèle, le Type 24 HP, équipée d'un moteur de la propre conception et fabrication d'une puissance de 24 ch.

En 1905, l'ingénieur Giustino Cattaneo devint le directeur technique de la marque milanaise et occupa cette fonction jusqu'en 1933. Ingénieur chez Fiorenza puis chez Zust, il y avait entreprise vers la compétition. Il fut le premier à brevéter un système de frainage pulsavoire à l'avant.

Le premier modèle 6° 10 Velanda 6 12 HP 1902

En 1907, Isotta Fraschini signe un accord de coopération avec la société française De Dietrich et lui cède la licence de fabrication pour la construction, en France, de 500 châssis automobiles Isotta Fraschini. Cet accord ne cette époque que la marque engagea ses voitures en compétition et remporta de nombreux succès. Cela est des nombreux succès et le développement d'Isotta Fraschini qui entra dans le club très restreint des marques de prestige.

Isotta Fraschini décroula en 1908 une tête importante victoire aux États-Unis à la vitesse moyenne de 105 km/h. Une vraie révolution pour l'époque. Ce record ne sera égalé que d'autres marques que des décennies plus tard.

Cette même année, Isotta Fraschini présente la Tipo FE, une automobile aux caractéristiques techniques très avancées qui révolutionna le milieu des constructeurs de l'époque. De même trempe sortit la Tipo KM, une automobile sportive produite entre 1911 et 1914, équipée d'un moteur moteur de 10 616 cm³.

À partir de 1911, nombre critiques dans la monde entier pour leur fiabilité, robustesse et avance technologique, les moteurs Isotta Fraschini commencèrent à être recherchés par beaucoup de constructeurs pour des applications très différentes, que ce soit pour des engins militaires, sportifs, des machines d'usinerie et pour les dirigeables.

Les verdoles tarice topite rapides de type MAS utilisés pour d'audacieux coups de main contre la flotte Austro Hongroise durant le premier conflit mondial étaient équipées de puissants moteurs Isotta Fraschini d'une technologie avancée pour l'époque (entre 4 cylindres en 1914). La propagande autour de ces "exploits" militaires, orchestrée par D'Annunzio, contribua largement à la renommée de l'entreprise.

C'est pour satisfaire à la demande importante de la Première Guerre mondiale qu'Isotta Fraschini produisit également des camions lourds et des remorques pour le transport des troupes et du matériel de guerre.

La période de l'entre deux guerres [modifier | modifier le code]

Après la guerre, il la suite des grives difficultés financières de l'entreprise, le Conte Ludovico Mazzotti prit une participation significative dans le capital de la société en devint un des responsables. Le constructeur milanais propose une nouvelle automobile de très haut de gamme, destinée à une très riche clientèle internationale. C'est ainsi qu'apparaît en 1919 la Tipo 8, qui fut la première voiture à recevoir un moteur à huit cylindres fabriquée en très petite série. La Tipo 8 fut reconnue mondialement comme la voiture qui représentait le mieux l'élégance automobile. Vorlara prestigieuse, elle fut la voiture à plus désirée au monde à l'époque. Vendue au prix de 150 000 Eire elle trouva un tel succès que trente exemplaires seulement en Etats-Unis. La Tipo 8 fut construite en trois versions différentes jusqu'en 1932.

Après le décès de Cesare Fraschini, un des fondateurs de la marque, les frères ainsi que l'ouvrier Isotta quittèrent la société qui fut alors reprise intégralement par le Conte Mazzotti qui en devint Président et par M. Cattaneo, administrateur délégué.

Isotta Fraschini s'engagea dans un accord de coopération avec Fiat qui prétendait la création d'une usine pour la fabrication de moteurs aéroliques, en Italie, mais le gouvernement du royaume d'Italie refusa l'autorisation.

Durant cette période particulière, l'entreprise fait alors fouiller comme toutes les sociétés industrielles, la récession engendrée par la "Grande Dépression" de 1929 qui son principal débouché étrangeir était les États-Unis d'Amérique et les marchés de l'ancienne Europe étaient parfaitement inoquables d'atteindre la totalité de ses productions. Le constructeur Isotta Fraschini subit cette crise financière de plein fouet, il devaua son capital à 9 millions de lires, alors qu'en 1924 il était de 60 millions.

En 1932, l'entreprise fut reprise par le puissant groupe Italien Caproni, ce qui permit à l'ingénieur Giovanni Battista Caproni de prendre la direction de la société. En premier lieu, il décida d'arrêter immédiatement la fabrication d'un des modèles automobiles de luxe de la gamme et de ne pas lancer la fabrication des nouveaux modèles en cours de mise au point. Il décida aussi de transférer la société vers la production de moteurs diesel, allant jusqu'à reconvertir les chaînes de montage automobiles à la production de moteurs et de véhicules industriels.

Cattaneo fut remplacé par Giuseppe Merosi, qui avait une expérience chez les constructeurs Alfa Romeo et Bianchi.

En 1933, les 25 ouvriers Savoia-Marchetti S.55X qui prirent part à la croisière aérienne de la décennie [1], organisée par Italo Balbo, pour les célébrations du deuxième anniversaire de la création de l'Aéronautique Royale Italienne, appelée également Croisière Atlantique[2] ou croisière aérienne Italie-Amérique du Nord qui s'est déroulée pendant l'exposition universelle de Chicago de 1933 étaient tous équipés de moteurs Isotta Fraschini Asso 750, bestia que les Savoia-Marchetti S.55X qui avaient pris part du 17 décembre 1930 au 15 janvier 1931, à la "Croisière aérienne transatlantique" Italie Brésil, organisée par le ministère de l'aéronautique, étaient équipés de moteurs L12 FIAT A.22R. Un exemplaire de cet avion est exposé au Musée Historique de l'Aéronautique Militaire de Vigna di Valle.

La firme abandonnera définitivement l'automobile en 1934 pour se recentrer sur les véhicules industriels.

La Seconde Guerre mondiale [modifier | modifier le code]

Pendant la Seconde Guerre mondiale, Isotta Fraschini fabrique essentiellement des camions militaires et des moteurs d'avions. La production de camions, carrossés par Zagato, dura une dizaine d'années et le fameux Isotta Fraschini D65, qui devait être assemblé au Brésil par le constructeur local FNM.

L'entreprise s'agrandit fabriqué de 1938 à 1947 plusieurs modèles de trolleybus carrossés par Officine Meccaniche della Stanga et Caproni qui sont restés en service jusqu'à la fin des années 1980 dans les sociétés de transports urbains de Gênes, Milan et Côme.

À partir de 1938, l'entreprise s'agrandit fabriqué une mitrailleuse, *Scott-Isotta Fraschini mod. 41*, une arme de 1932 mise au point par la société Scott, destinée surtout à l'Aéronautique Royale Italienne et à la Marine Royale Italienne mais qui sera également installée sur les camions Alfa Romeo de l'armée de terre.

La disparition de la société et sa renaissance [modifier | modifier le code]

À la fin de la Seconde Guerre mondiale, la société milanaise décida de reprendre la fabrication des voitures de luxe. C'est ainsi que sortirent rouler l'abbé Luigi Rigo, designer automobile et l'ingénieur Alessandro Baj qui furent chargés du projet d'un nouveau modèle Isotta Fraschini. C'est le jeune Aurelio Lampredi, à peine formé chez Ferrari, qui assura la conception du moteur. Il retournera chez Ferrari en 1948. Ils créèrent une voiture équipée d'un moteur à 8 cylindres, la 8 C 2500 Monterosa. Cette voiture sortit le jour même où Ferrari présentait son premier modèle. Une grave crise financière : les commandes de la division aéronautique étaient nulles même si les moteurs fabriqués étaient toujours d'excellente qualité, mais il n'y avait plus aucune activité dans ce domaine. Les moyens financiers étaient insuffisants pour mettre en fabrication le modèle 8° BC Monterosa.

Le 25 février 1949, l'entreprise fut placée sous administration judiciaire par FEFIM, organisme public italien qui était le principal créditeur d'Isotta Fraschini. Le 24 septembre 1949, un liquidateur judiciaire fut nommé pour diriger les biens de l'entreprise.

La propriété de la marque fut maintenue et sera cédée en 1955 à la "Società Italiana Eresti Breda per Costruzioni Meccaniche" dans sa division Breda Motori, qui appartenait au groupe public italien IFRI, pour transformer sa raison sociale en l'actuelle Automobili Isotta Fraschini e Motori Breda S.p.A. Le nouveau groupe débuta la production, dans l'enclosme usine Isotta Fraschini de Saronno, au nord de Milan, de trolleybus et de tramways.

Au début des années 1960, le groupe décida de se développer et investira dans un nouveau site industriel de Bari. Peu après, la direction du groupe Fincantieri décida de déplacer une grande partie des productions du site de Trieste de la société Grandi Motori Trieste à Bari. La société Grandi Motori Trieste sera vendue en 1990 au groupe finlandais Wärtsilä.

C'est en 1998, au Salon de l'Automobile de Paris, que sera présentée une toute nouvelle Isotta Fraschini, la T8. A l'origine du projet, on trouve un très riche industriel piémontais Giovanni Malvino. La fabrication de ce modèle impliquant et luxueux, digne des modèles d'antan, aurait dû débuter dans une nouvelle usine implantée à Cioca Tauro, dans l'extrême sud de l'Italie. Malheureusement cette tentative de renaissance de la marque n'aura pas duré. Rétrécissement, la marque Isotta Fraschini a été rachetée par Gianfranco Castiglioni, industriel italien déjà propriétaire du constructeur de moto Cagiva, et fabriquant des moteurs Francis Tosi de Legnano, à côté de Milan.

Isotta Fraschini Motori aujourd'hui [modifier | modifier le code]

Isotta Fraschini a toujours beaucoup investi dans la recherche et ceci est plus évident que jamais. La nouvelle série des moteurs 8 1500 et 8 1700 démontre de l'expertise acquise durant les années au cours desquelles l'activité de Isotta Fraschini a été principalement orientée vers les matières militaires stratégiques et faisant appel à une très haute technologie. L'objectif de Isotta Fraschini Motori est de concevoir un moteur modulaire et compact avec un rapport poids / puissance favorable, faible et facile à entretenir comme demandé par le marché des moteurs à haute vitesse. Aujourd'hui, les applications Isotta Fraschini sont surtout tournées vers des utilisations commerciales telles que les ferries rapides. Les moteurs marins doivent aussi être compacts, fonctionnels et fiables, de même que les moteurs industriels modernes. Ces moteurs sont conçus pour être disponibles en permanence avec une durée de vie garantie avant d'être remplacés.

Les ingénieurs d'Isotta Fraschini Motori ont développé une nouvelle série de moteurs 8° 1300 et 8° 1700 modulaires. Les moteurs Isotta Fraschini développent des puissances allant de 200 à 2 500 kW. La société dispose également d'une gamme de moteurs omnigénitiques pour les sous-marins et navires anti-mines, comme les unités batteries très réputées dans ce domaine que sont les moteurs "Lynx" de la Marine Militaire Italienne. Les moteurs Isotta Fraschini sont également homologués aux États-Unis et dépassent de très nombreux navires de RJS Nancy.

En ce qui concerne les moteurs industriels, Isotta Fraschini s'est spécialisée dans les moteurs ferroviaires et de production d'énergie électrique, des générateurs fixes ou mobiles de forte puissance.

Les différents modèles [modifier | modifier le code]

Automobiles [modifier | modifier le code]

- Tipo 8 (1919 - 1924)
- Tipo 8A (1924 - 1931)
- Tipo 8B (1931 - 1936)
- Tipo 8C Monterosa (1946 - 1949)

Voitures de course [modifier | modifier le code]

- Tipo D (1905 - 1907)

Cantons [modifier | modifier le code]

- D55
- D65

Trolleybus [modifier | modifier le code]

- TS 40F1
- F1

Avions [modifier | modifier le code]

Liste partielle d'appareils équipés des moteurs Isotta Fraschini à partir de 1910.

- Avion équipé de moteurs Isotta Fraschini Asso 80 R :
  - Caproni Ca.100
- Avions équipés de moteurs Isotta Fraschini Asso 200 :
  - Breda A.9 (en)
  - Breda Ba.25
  - CANT 7
  - CANT 18 (en)
  - Macchi M.7
- Avions équipés de moteurs Isotta Fraschini Asso 500 :
  - Breda A.7 (en)
  - CANT 10 (en)
  - Caproni Ca.73
- Avions équipés de moteurs Isotta Fraschini Asso 750 :
  - CANT Z.501 premières versions
  - Caproni Ca.101 (en)
  - Macchi MC.77
  - Savoia-Marchetti S.55X
  - Savoia-Marchetti S.62
  - Savoia-Marchetti S.65
  - Savoia-Marchetti S.76
- Avions équipés de moteurs Isotta Fraschini Asso 1000 :
  - Caproni Ca.90
  - Caproni Ca.95 (en)
  - Macchi M.67
- Avion équipé de moteurs Isotta Fraschini Asso Caccia :
  - Fiat CR.20
- Avions équipés de moteurs Isotta Fraschini Asso L.121 :
  - Caproni Ca.165 (en)
  - Campini-Caproni C.C.2
- Avions équipés de moteurs Isotta Fraschini Asso XI :
  - CANT Z.501
  - CANT Z.508 (en)
  - CANT Z.1007
  - Piaggio P.32
  - SM.79 (en)
- Avions équipés de moteurs Isotta Fraschini Delta :
  - SAI 107
  - SAI 207 (prototype)
  - Caproni Ca.310
  - Caproni Ca.331 (en)
  - Henschel Hs 129 (prototype)
  - Reggiane Re.2001 (prototype)
- Avions équipés de moteurs Isotta Fraschini K 14 :
  - Breda Ba.65
  - Breda Ba.75 (en)
  - Breda Ba.88 (uniquement le prototype)
- Avions équipés de moteurs Isotta Fraschini K 4 :
  - CANT 7
  - Caproni Ca.3
  - Caproni Ca.31
  - Macchi L.2
  - SIAI S.8
- Avions équipés de moteurs Isotta Fraschini V.9 :
  - Caproni Ca.45
  - CANT 76bis
  - CANT 92 (en)
  - CANT 18 (en)
  - Macchi M.17
  - Piaggio P.6bis

Palmarès sportif [modifier | modifier le code]

- Coppa Florio 1907 (Ferdinando Minoia)
- Targa Florio 1908 (Vincenzo Trucco)
- Course de côte Buxe - Monzemolo 1921 et 1922 (Alfieri Maserati)
- Grand Prix du Mugello 1922 (Alfieri Maserati)
- Grand Prix d'Italie Sport 1922 (Vincenzo Trucco, deuxième à Brescia)[3]
- Targa Abruzzi 1925 et 1926 (Pio Ayala)

Notes et références [modifier | modifier le code]

1. V V A A, L'Aviazione : grande encicloperdia illustrata Novara, Istituto Geografico De Agostini, 1983, pag. 271 - 194 V3
2. Guerra à notazione ufficiale sui manifesti dell'epoca
3. Guerra à notazione ufficiale sui tatoo poetari dell'epoca, Ferrari Ferrari Ferrari Ferrari Ferrari

1. Antoine Lamarque (Pierre Bonnet), *Le Mans*, Paris, Éditions Gallimard, coll. « Guides Gallimard », 1992, 1 vol. (ISBN 2-07-053-2-0), p. 1 (ISBN 2-07-053-2-0)
2. Antoine Lamarque (Pierre Bonnet), *Le Mans*, Paris, Éditions Gallimard, coll. « Guides Gallimard », 1992, 1 vol. (ISBN 2-07-053-2-0), p. 1 (ISBN 2-07-053-2-0)
3. Antoine Lamarque (Pierre Bonnet), *Le Mans*, Paris, Éditions Gallimard, coll. « Guides Gallimard », 1992, 1 vol. (ISBN 2-07-053-2-0), p. 1 (ISBN 2-07-053-2-0)

Voir aussi [modifier | modifier le code]

Articles connexes [modifier | modifier le code]

- Isotta Fraschini
- Vincenzo Trucco
- Nando Minoia
- Alfieri Maserati
- Fincantieri

Liens externes [modifier | modifier le code]

- Site officiel (it) (archive) ✓
- Notices d'autorité : VIAF (7 · GND (2
- Isotta Fraschini Milano s.r.l. (it) (archive)
- Site Fincantieri (archive)

Sur les autres projets Wikimedia :
- Isotta Fraschini Motori, sur Wikimedia Commons

v · t · e	Productions Isotta Fraschini [masquer]
Automobiles de 1910 à 1940	Tipo 100 · Tipo 8 · Tipo 8A · Tipo 8B · Tipo 8C Monterosa · Tipo 8 TM2
Voitures de course	Tipo D · Tipo 8 TM2
Moteurs d'avion	Asso 200 · Asso 500 · Asso 750 · Asso 1000 · Asso 80 R · Asso Caccia · Asso L.121 · Asso XI · Gamma · Delta · K 14 · K 4 · V.9 · Orfeo
Cantons	D55 · D75M · D80
Trolleybus	F1 · TS 40F
Autres	Mitrailleuse Modèle Atlantic · Canon 20/75
Autres	Isotta Fraschini Motori

Portail de l'aéronautique · Portail du monde maritime · Portail du sport automobile · Portail de l'endurance automobile · Portail du génie mécanique · Portail de la production industrielle · Portail des entreprises · Portail de l'Italie

Catégories : Isotta Fraschini · Entreprise de transport aérien en sign en Italie · Constructeur de trolleybus · Motoriste · Entreprise ayant son siège dans les Pouilles · Entreprise fondée en 1985 [+]

La dernière modification date page à été faite le 21 novembre 2024 à 17 h 41.
Droit d'auteur : Articles sont disponibles sous licence Creative Commons attribution, partage dans les mêmes conditions ; d'autres conditions peuvent s'appliquer. Voyez les conditions d'utilisation pour plus de détails, ainsi que les crédits graphiques. En cas de réutilisation de tout ou partie de ce site, vous devez citer au moins un auteur et mentionner la licence.
Wikipédia® est un lieu de mémoire de type encyclopédique, collaborative, multilingue, libre et gérée par la Wikimedia Foundation, un organisme de bienfaisance de droit américain régi par le chapitre 501(c)(3) du code fiscal des États-Unis.