Mercoledì 5 Ottobre 2016

presso la Sala Convegni della Sede del C.R.A.M.E.
(via Gronchi, 53 - Imola) avrà luogo una serata sul tema

Le automobili a vapore, fra passato e futuro

Relatore Ing. Lorenzo Morello
Presidente Commissione Cultura
Automotoclub Storico Italiano

Club Romagnolo Auto e Moto d'Epoca
CRAME
50 anni
passione e successi
A cura di Bruno Brusa
Editrice La Mandragora

Seguirà la presentazione del Libro sui 50 anni del Club Romagnolo Auto e Moto d'Epoca

L’automobile a vapore fra passato e futuro

5 ottobre 2016

Imola

Relatore Lorenzo Morello

L'evento, organizzato dal CRAME di Imola, fa parte del ciclo di conferenze promosse dalla Commissione Cultura "Passione, Storia e Tecnologia", principalmente rivolto ai Club federati ASI, attraverso un catalogo di temi diversi, che i membri della Commissione sono disponibili a svolgere presso i Club che ne facciano richiesta.

Le automobili a vapore: fra passato e futuro

Lorenzo Morello

Imola 5 – 10 – 2016

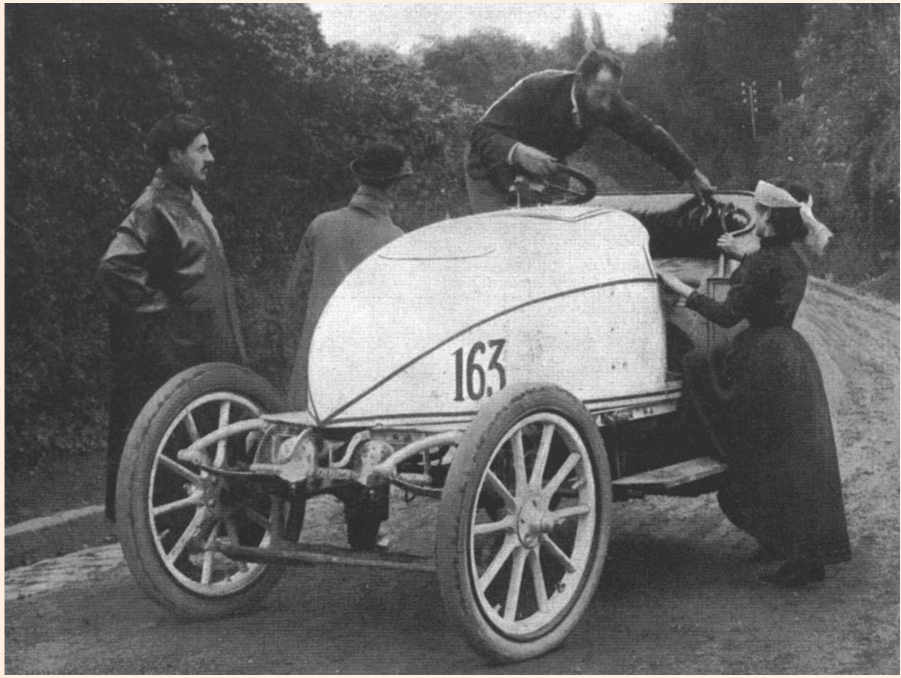
A fine ottocento, i motori a vapore possedevano tre caratteristiche importanti, che mancavano ai motori a scoppio:

- ✓ la capacità di avviare l’automobile a motore fermo;
- ✓ la disponibilità per breve tempo di una riserva di potenza, utile a un sorpasso o al superamento di dossi.

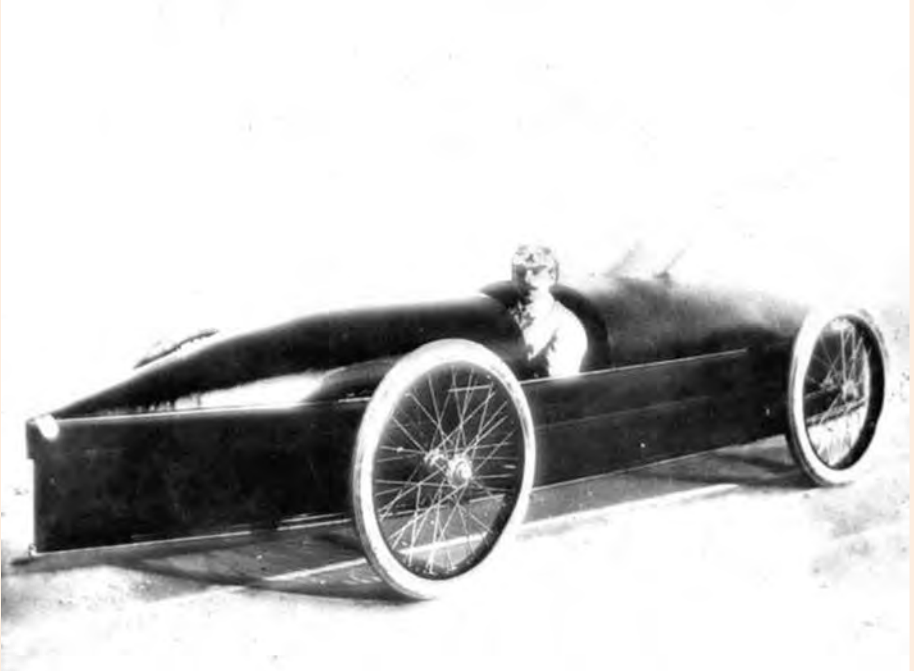
Per questo le automobili a vapore non avevano bisogno di:

- ✓ cambio;
- ✓ frizione;
- ✓ manovella d’avviamento.

Le automobili a vapore potevano contare anche su una potenza superiore



Serpollet Oeuf de Pâques 13.4.1902
120,805 km/h 106 CV

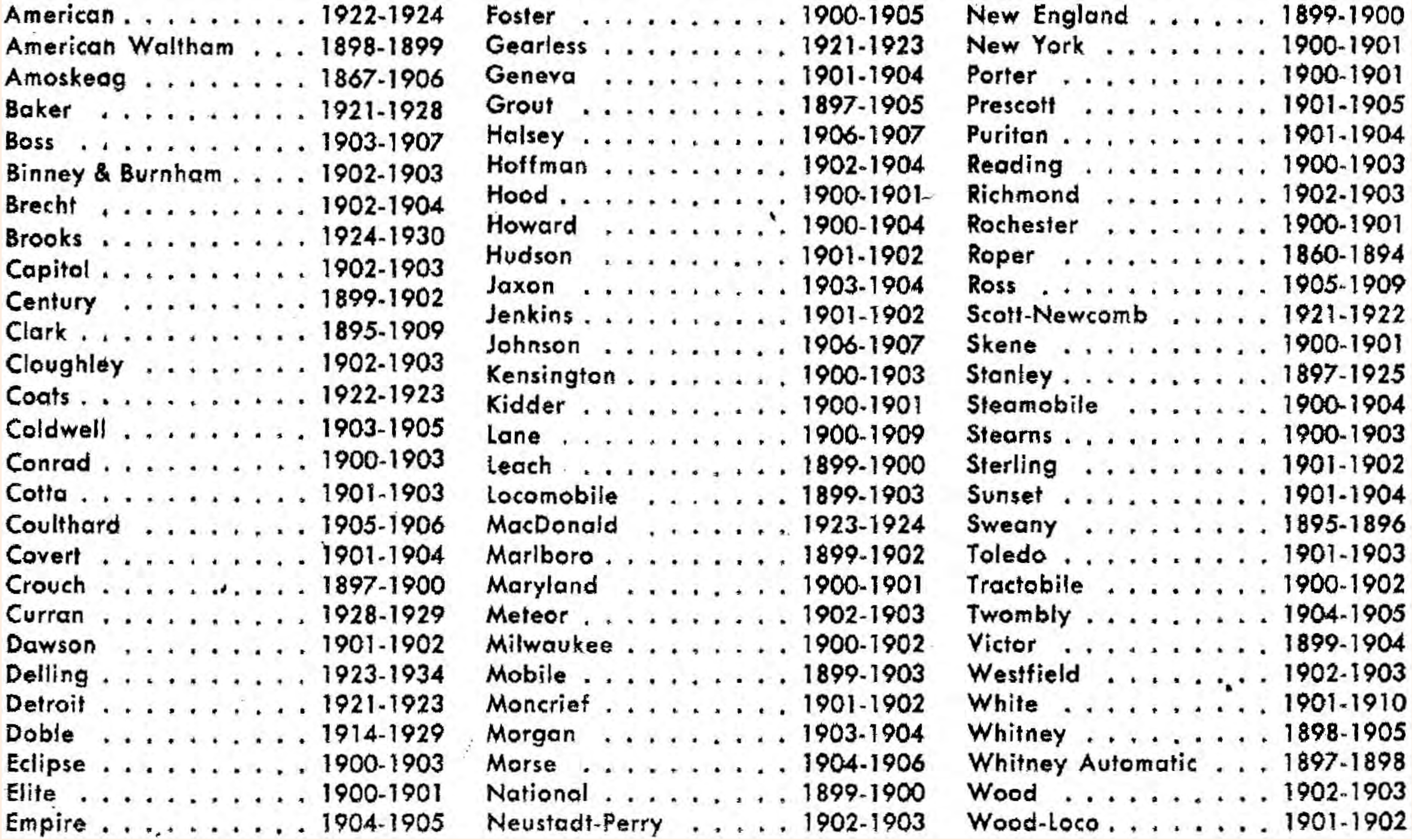


Stanley Rocket 26.1.1906
205,448 km/h 150 CV

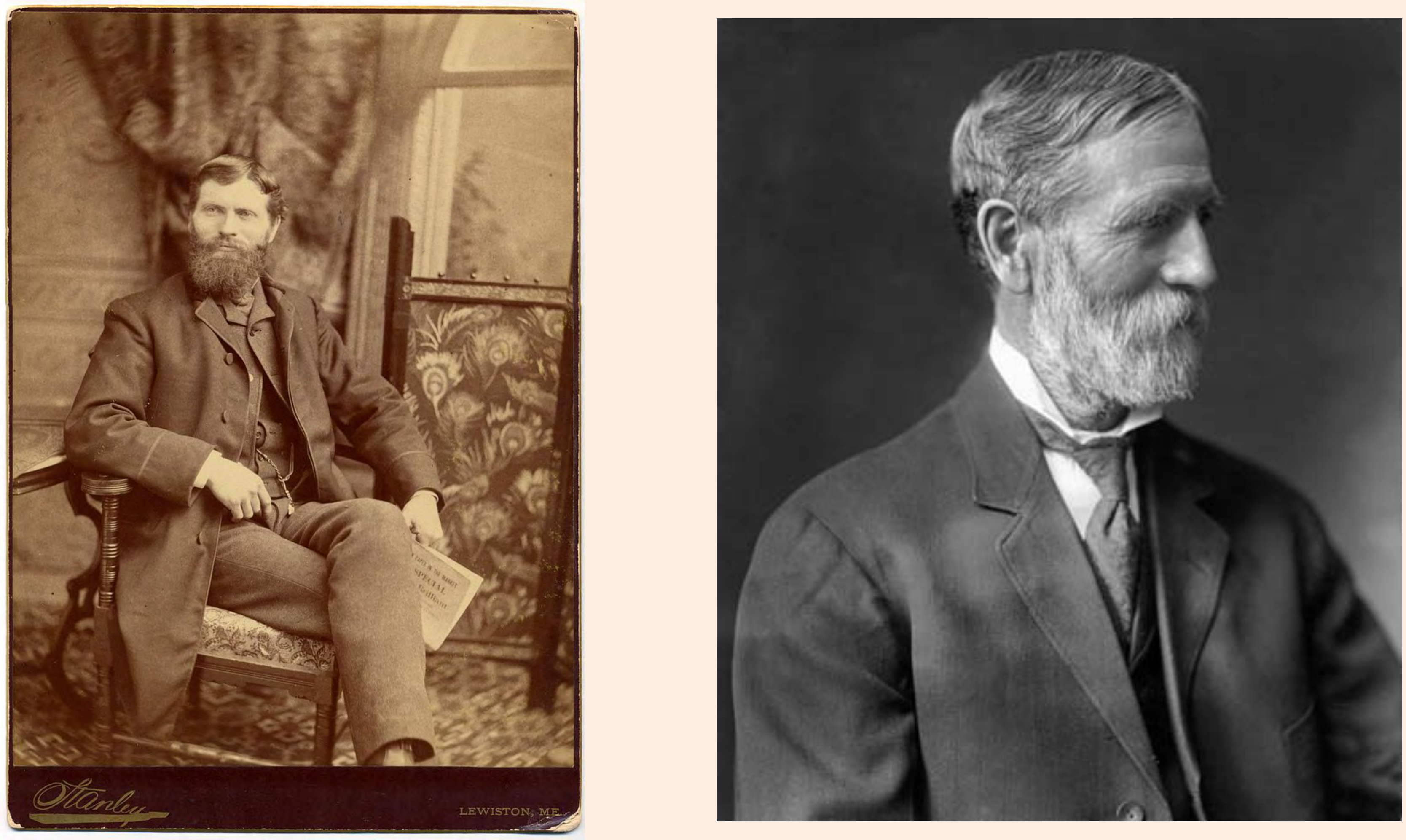
Esistevano, tuttavia, anche punti deboli, la cui eliminazione, più o meno radicale, guidò l'evoluzione delle automobili a vapore:

- ✓ tempo necessario a portare il vapore in pressione, da focolare spento;
- ✓ consumo d'acqua.

Grande successo negli USA; nel 1902 l'automobile a vapore aveva il 50% del mercato

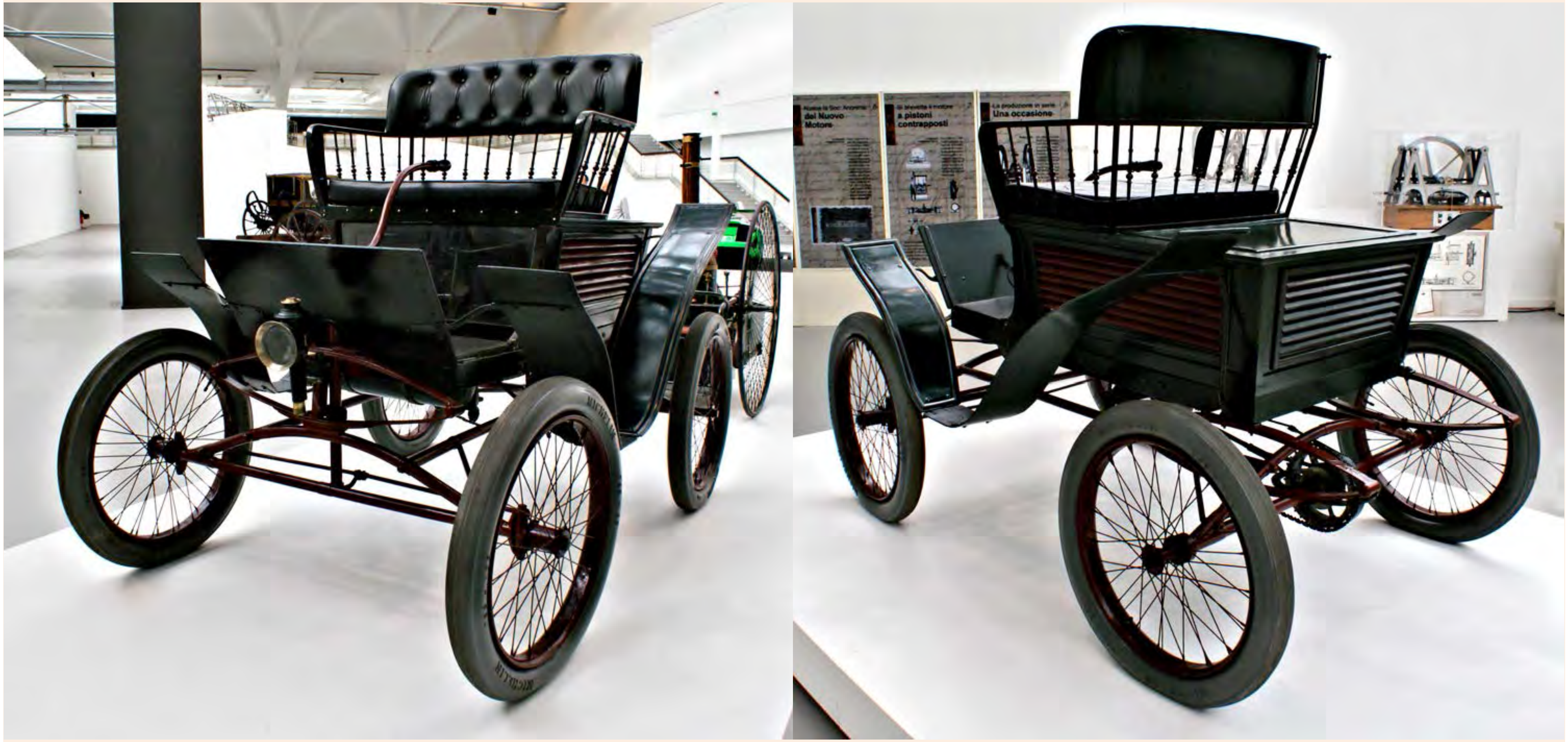


American	1922-1924
American Waltham	1898-1899
Amoskeag	1867-1906
Baker	1921-1928
Boss	1903-1907
Binney & Burnham	1902-1903
Brecht	1902-1904
Brooks	1924-1930
Capitol	1902-1903
Century	1899-1902
Clark	1895-1909
Cloughley	1902-1903
Coats	1922-1923
Coldwell	1903-1905
Conrad	1900-1903
Cotta	1901-1903
Coulthard	1905-1906
Covert	1901-1904
Crouch	1897-1900
Curran	1928-1929
Dawson	1901-1902
Delling	1923-1934
Detroit	1921-1923
Doble	1914-1929
Eclipse	1900-1903
Elite	1900-1901
Empire	1904-1905
Foster	1900-1905
Gearless	1921-1923
Geneva	1901-1904
Grout	1897-1905
Halsey	1906-1907
Hoffman	1902-1904
Hood	1900-1901
Howard	1900-1904
Hudson	1901-1902
Jaxon	1903-1904
Jenkins	1901-1902
Johnson	1906-1907
Kensington	1900-1903
Kidder	1900-1901
Lane	1900-1909
Leach	1899-1900
Locomobile	1899-1903
MacDonald	1923-1924
Marlboro	1899-1902
Maryland	1900-1901
Meteor	1902-1903
Milwaukee	1900-1902
Mobile	1899-1903
Moncrief	1901-1902
Morgan	1903-1904
Morse	1904-1906
National	1899-1900
Neustadt-Perry	1902-1903
New England	1899-1900
New York	1900-1901
Porter	1900-1901
Prescott	1901-1905
Puritan	1901-1904
Reading	1900-1903
Richmond	1902-1903
Rochester	1900-1901
Roper	1860-1894
Ross	1905-1909
Scott-Newcomb	1921-1922
Skene	1900-1901
Stanley	1897-1925
Steamobile	1900-1904
Stearns	1900-1903
Sterling	1901-1902
Sunset	1901-1904
Sweany	1895-1896
Toledo	1901-1903
Tractobile	1900-1902
Twombly	1904-1905
Victor	1899-1904
Westfield	1902-1903
White	1901-1910
Whitney	1898-1905
Whitney Automatic	1897-1898
Wood	1902-1903
Wood-Loco	1901-1902


Stanley
LEWISTON, ME.

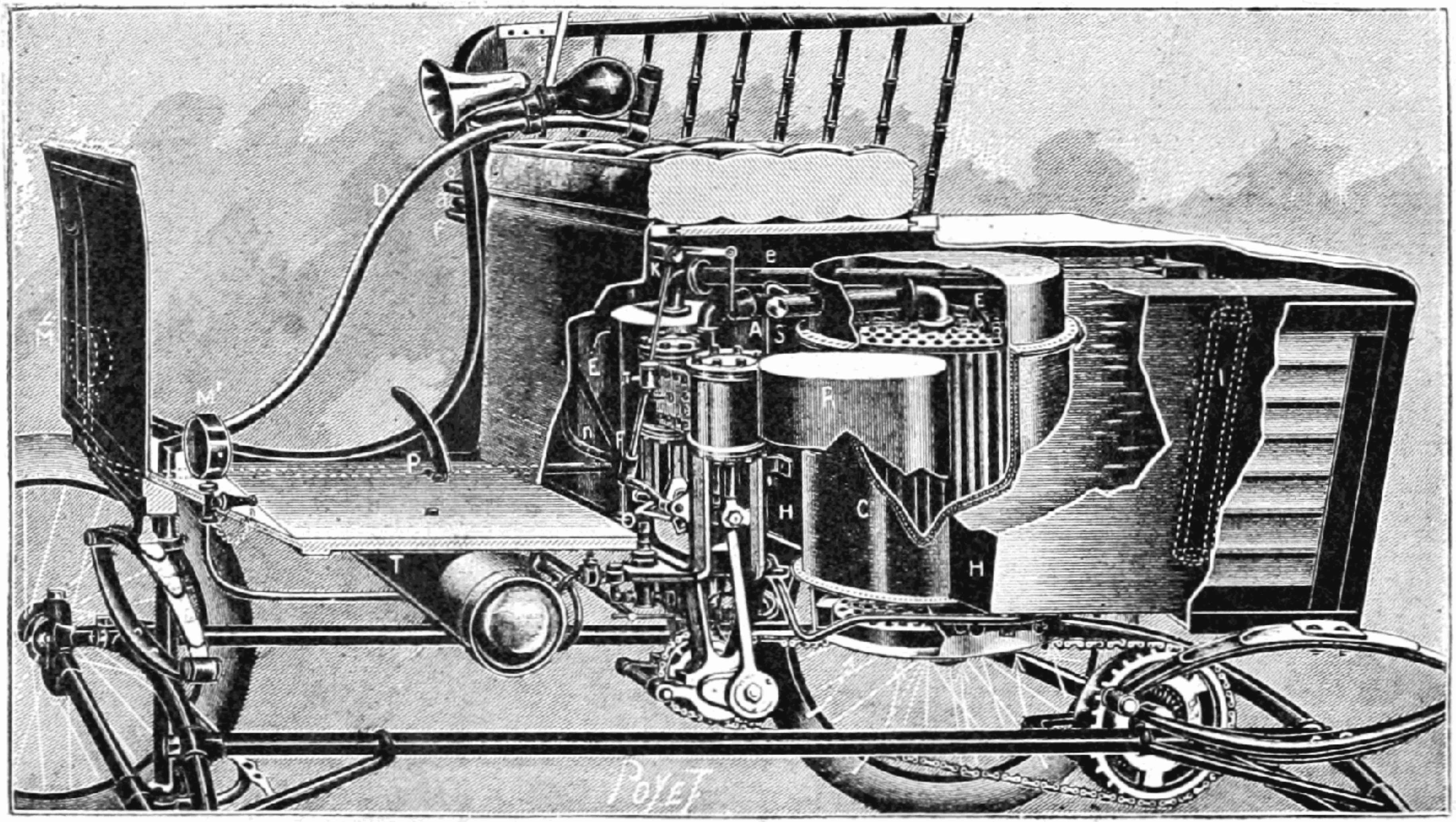
I gemelli Stanley, Francis (1849 — 1918) e Freelan (1849 — 1940)

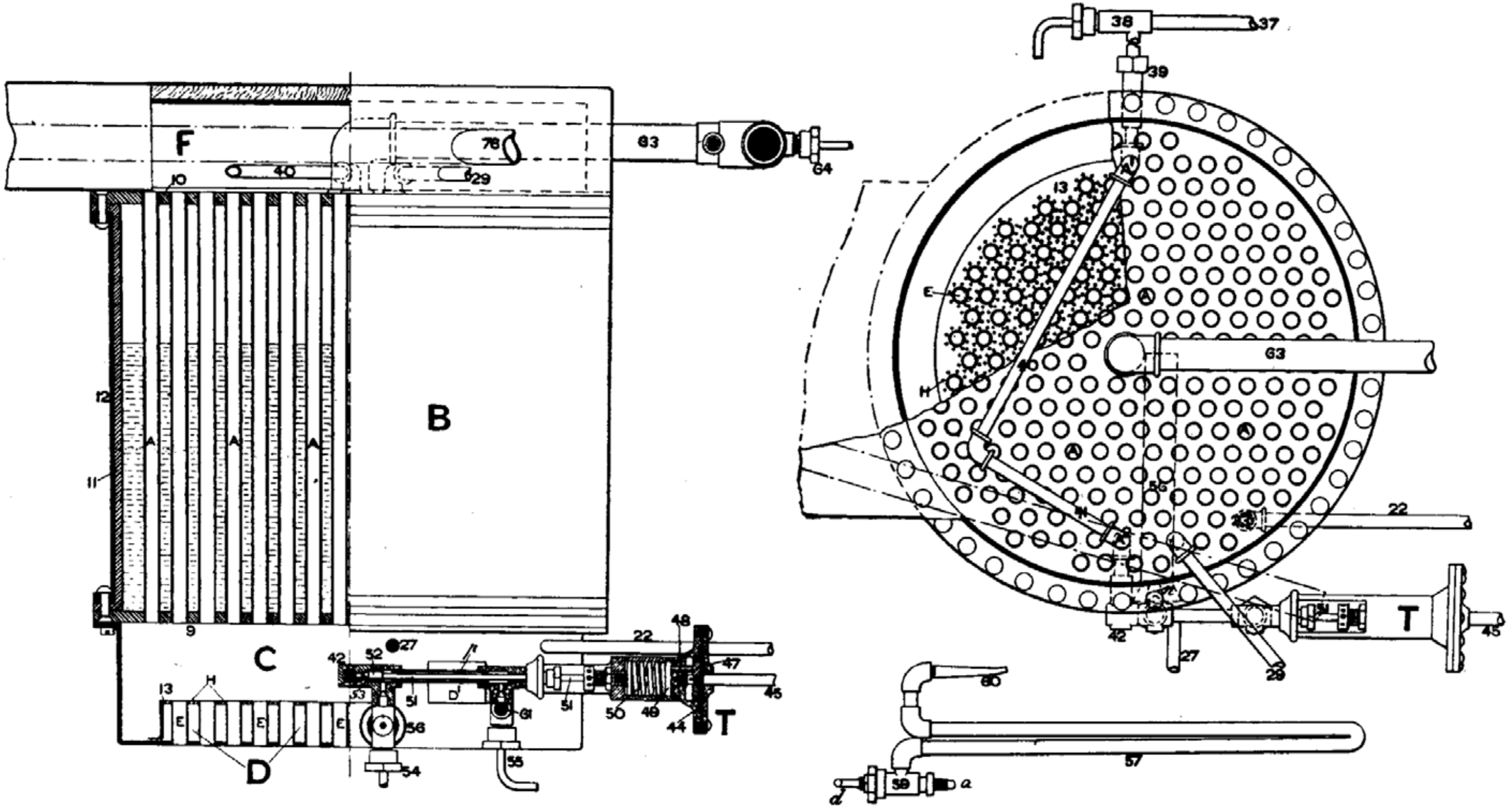
La prima Stanley uscì nel 1897.
Dopo aver venduto 12 esemplari, i Fratelli Stanley cedettero, per 250.000 $, azienda, progetto e ordini per altre 200 automobili, a due capitalisti che, con quest'operazione, fondarono la Locomobile.
Nel 1902, la Locomobile decise di dedicarsi ai motori a scoppio, con cui fabbricò automobili fino al 1922.
I Fratelli Stanley, in disaccordo con la decisione, costituirono la Stanley Motor Carriage Co., riacquistando i diritti sul progetto per 20.000 $.
Stanley e Locomobile costruirono circa 5.000 automobili dal 1899 al 1902, il numero più elevato raggiunto in quel periodo da un costruttore di automobili, e altre 11.000, fino al 1926.

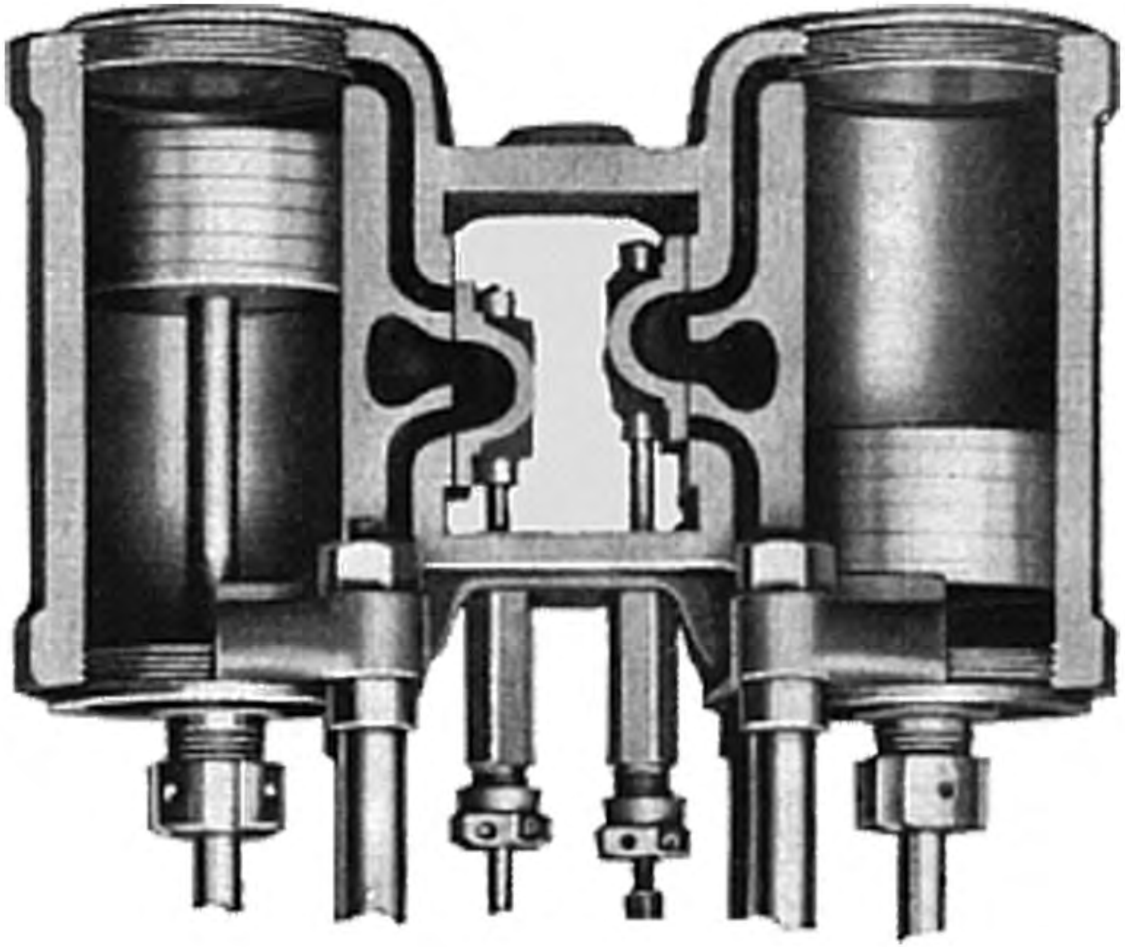


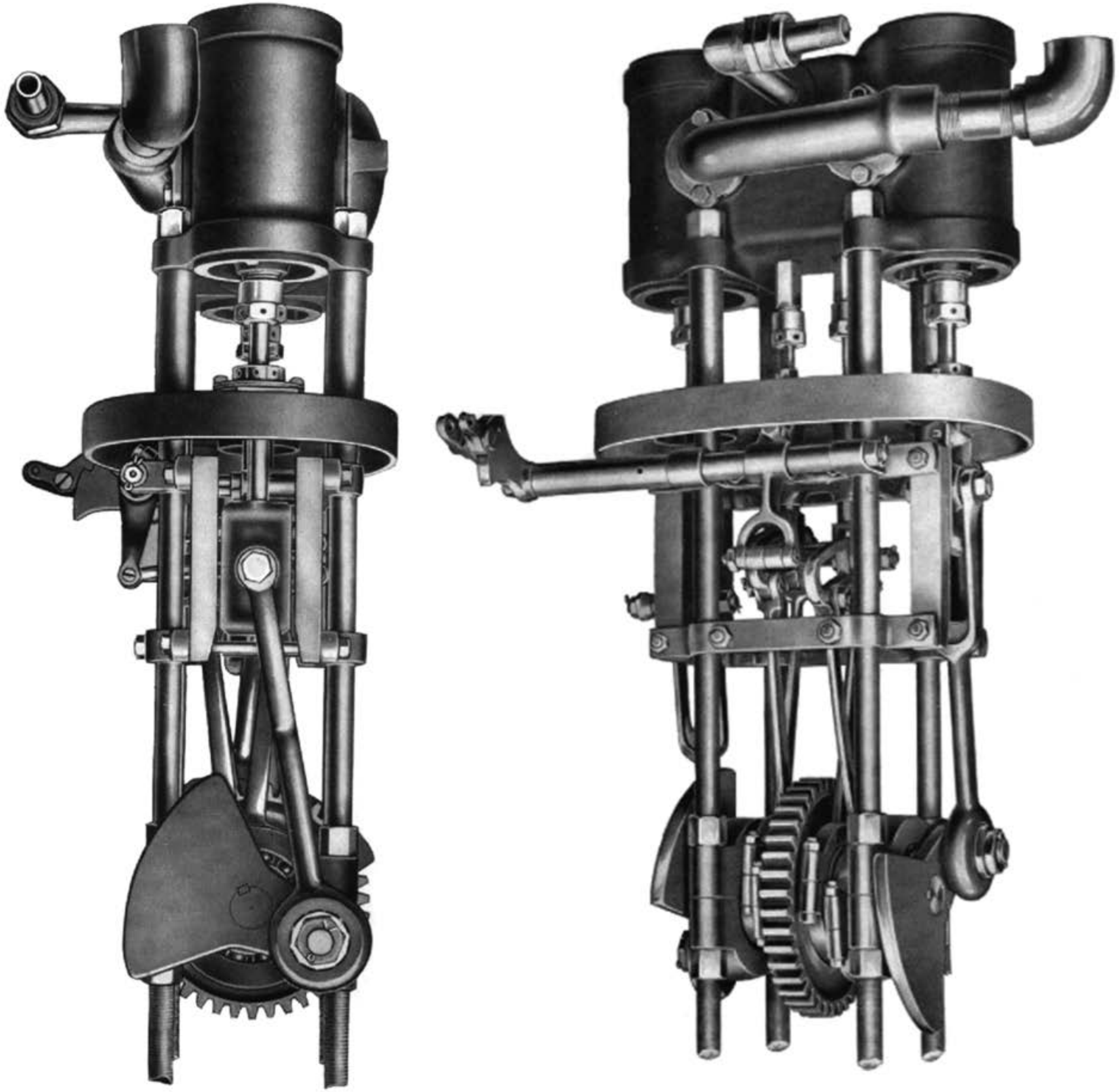
Locomobile Runabout 1900

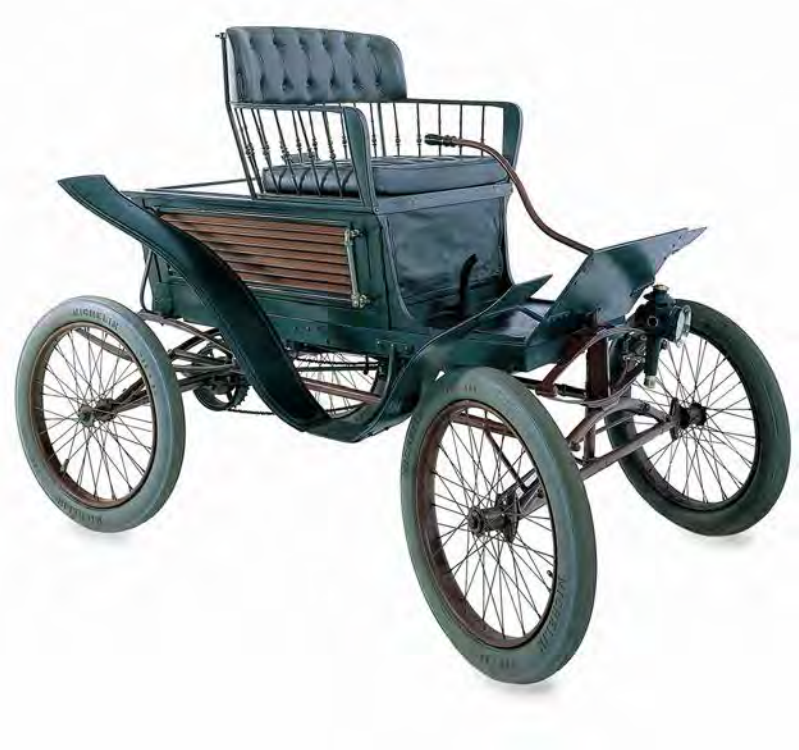
Peso a vuoto 360 kg.
Motore a due cilindri a doppio effetto, 2,5” di alesaggio, 3,5” di corsa, cilindrata 1.126 cm^3.
Caldaia 14” di diametro, 13” di altezza.
Potenza 3,5 - 7 CV a 400 giri/min. Consumo acqua 0,6 km/l; petrolio 8,7 km/l.
Prezzo 750 $.

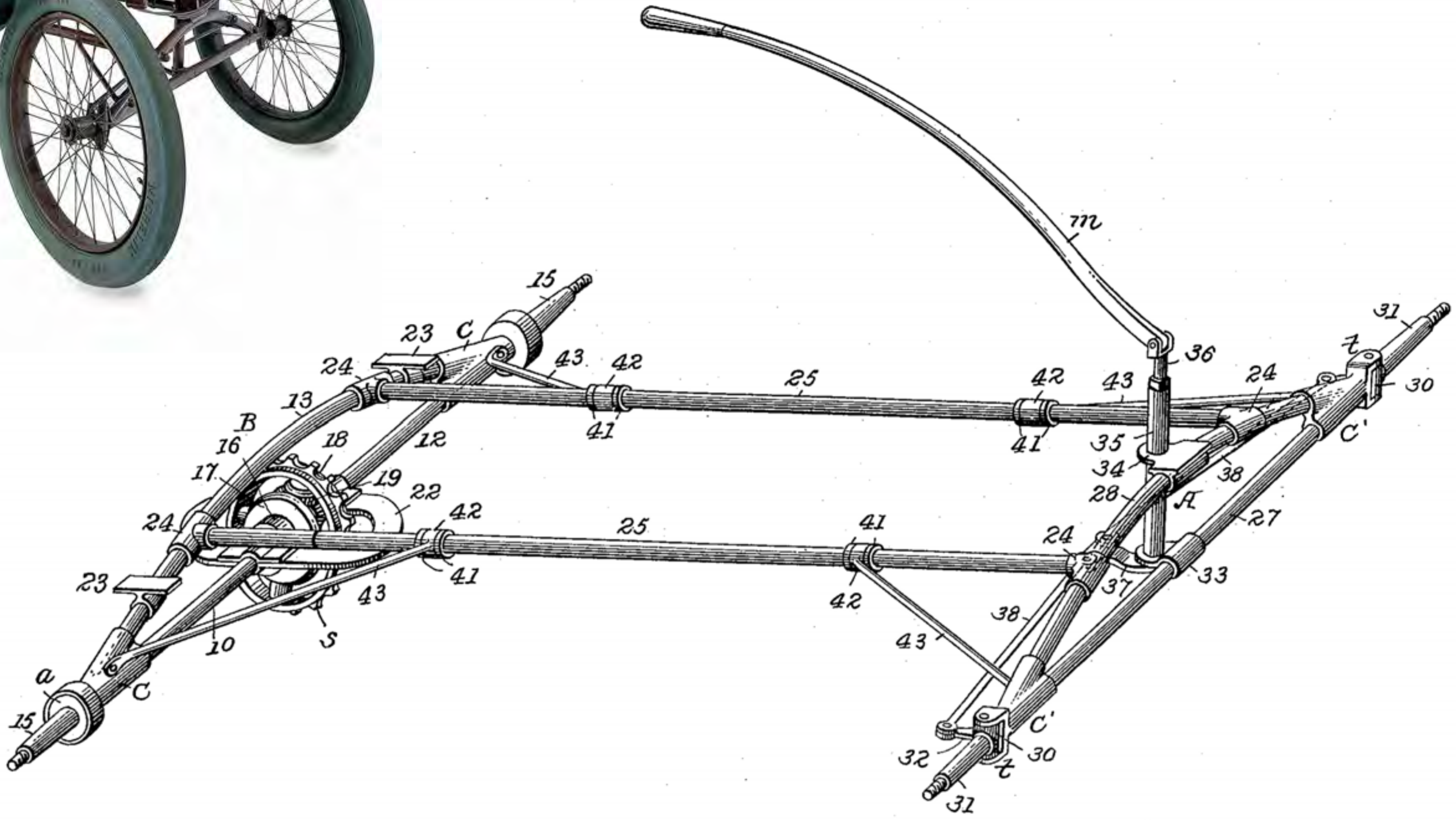

D
F
M
M'
P
T
k
e
A
S
E
E
R
C
H
H
H
POYET

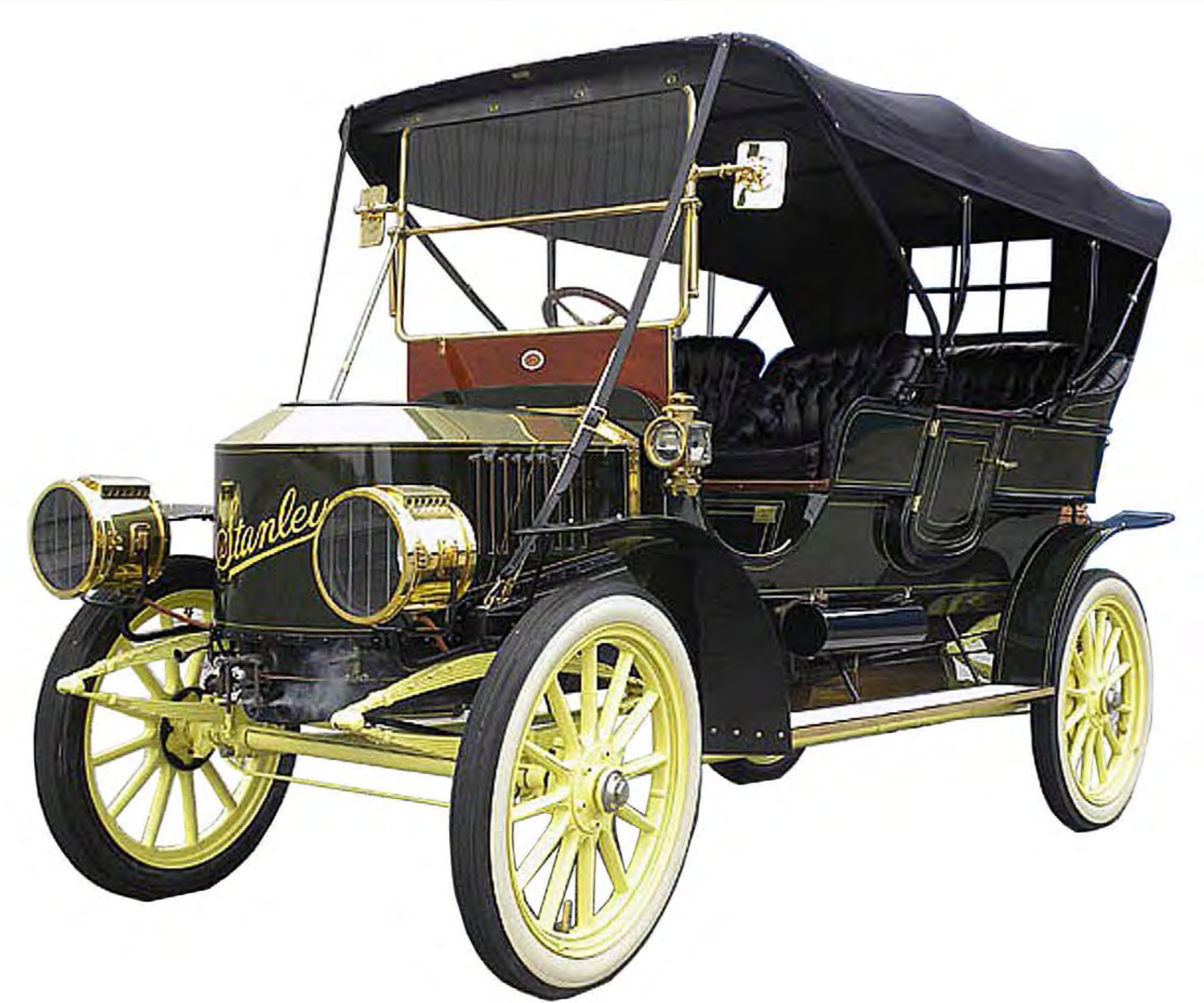

F
A
A
A
B
C
D'
T
H
E
E
E
D
E
A
A
A
H
T
a
a



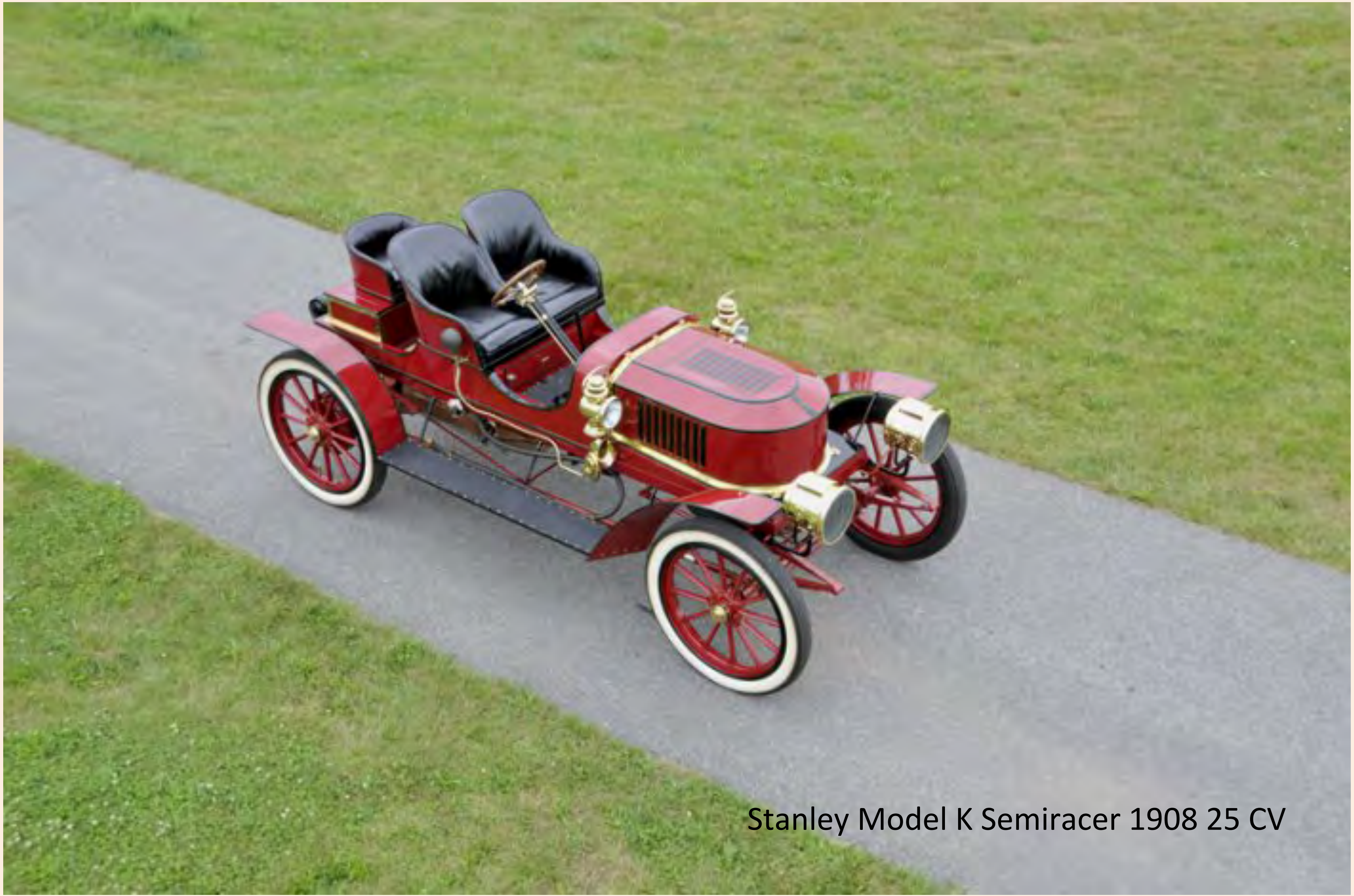




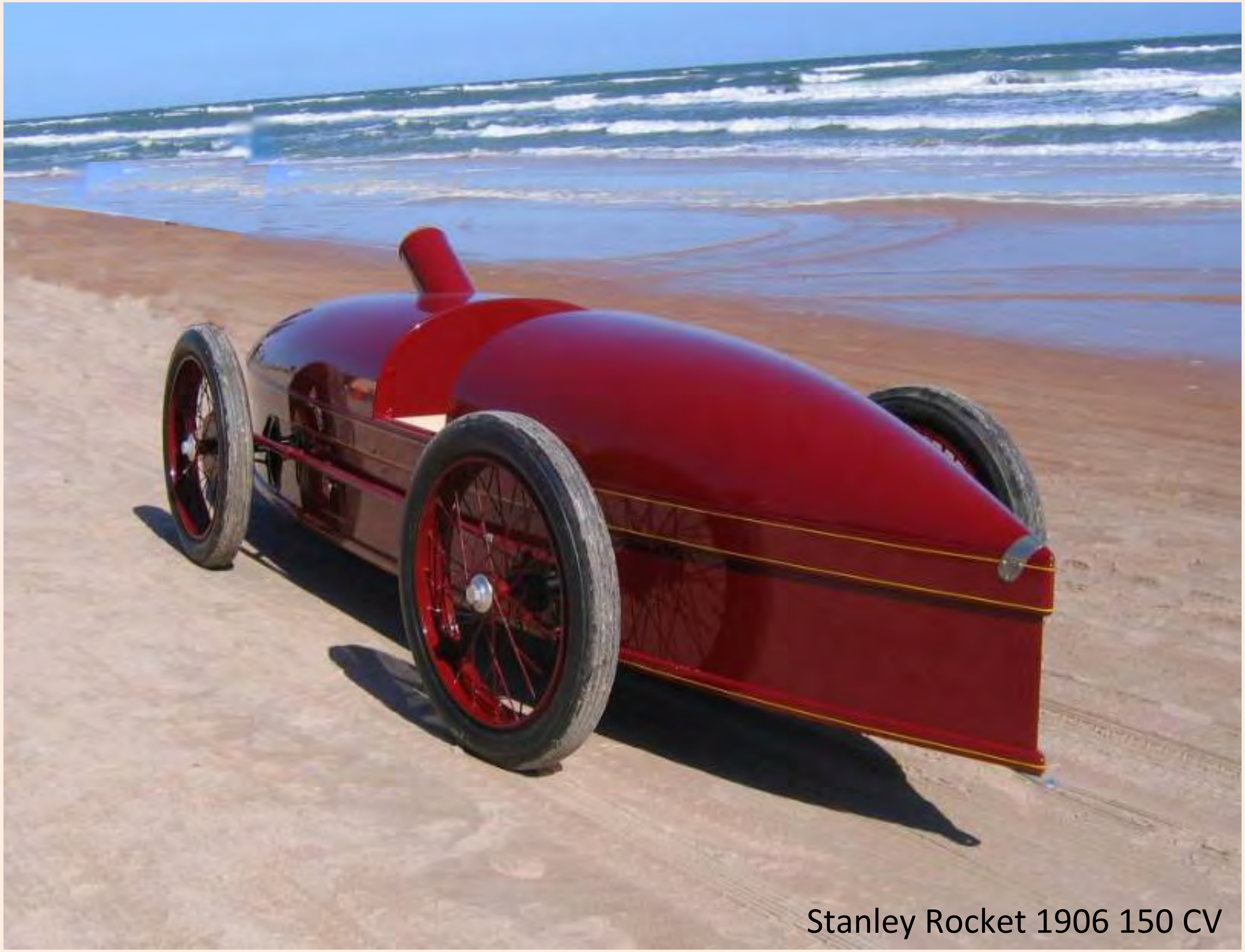

m
15
23
C
43
42
25
42
43
36
24
31
t
30
C'
24
13
B
16
18
12
41
41
35
34
38
28
A
27
17
19
22
42
25
41
24
24
41
37
33
23
43
42
38
10
S
43
a
C
15
C'
32
30
t
31



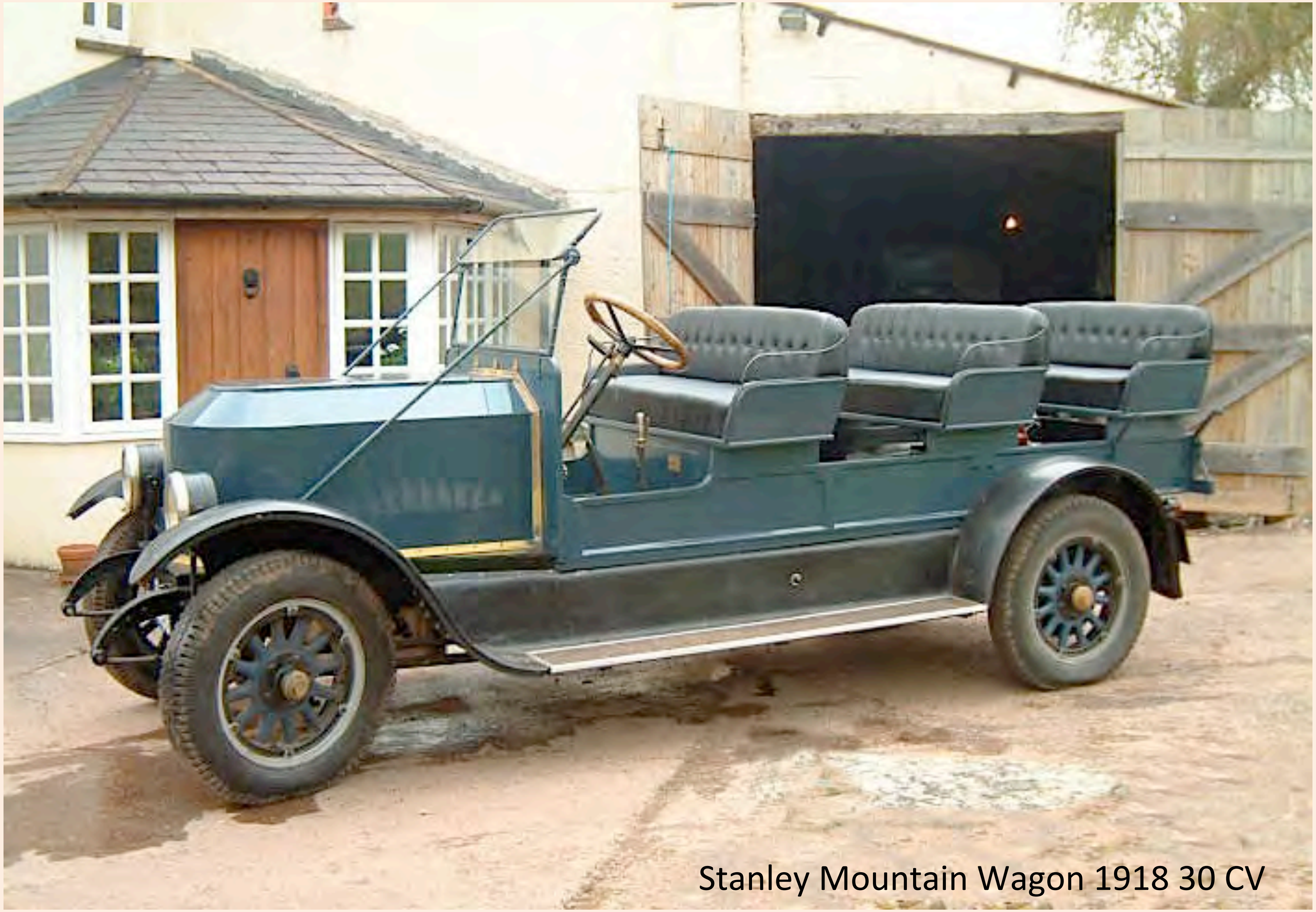
Stanley Model M Touring 1908 20 CV



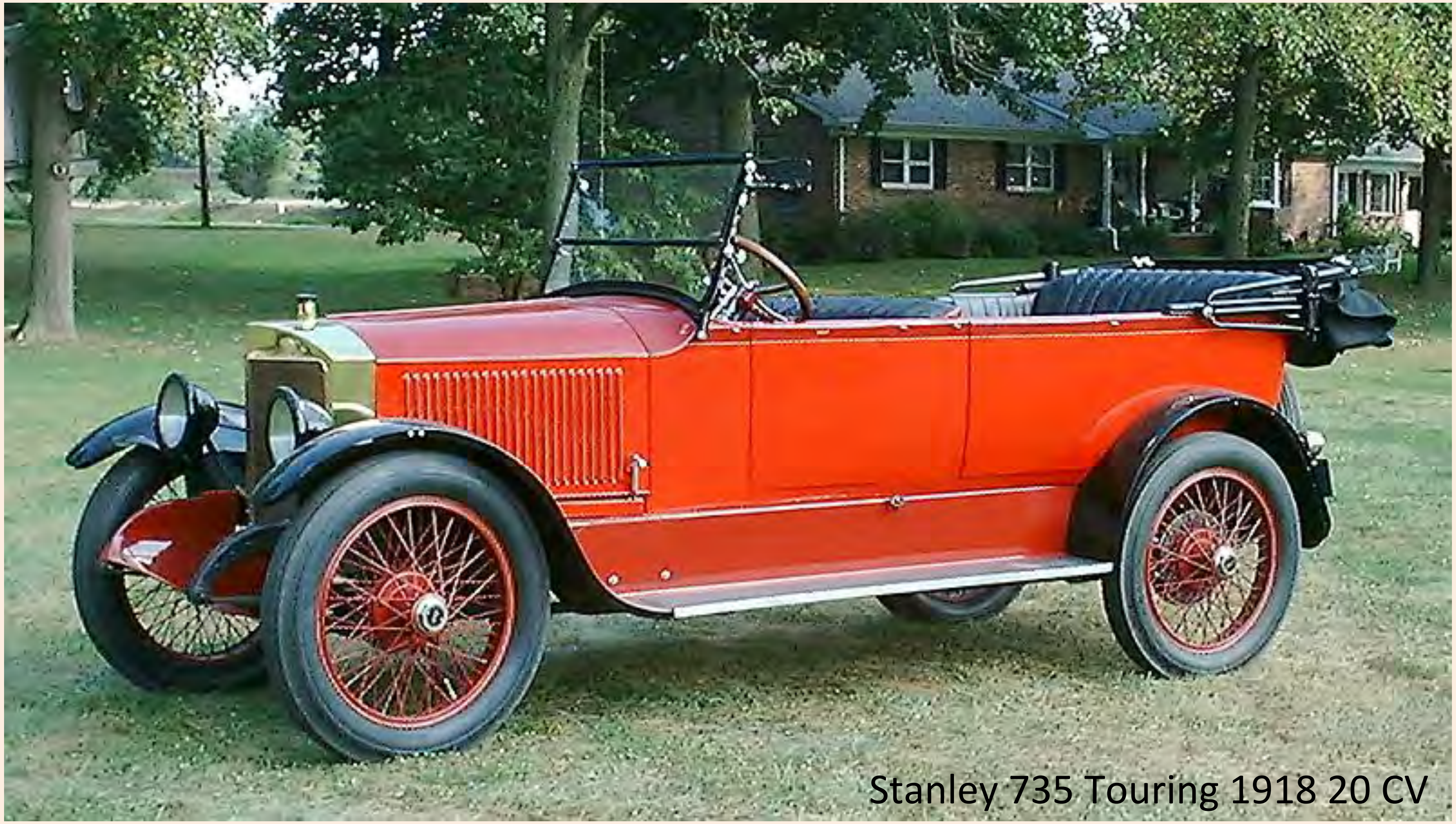
Stanley Model K Semiracer 1908 25 CV



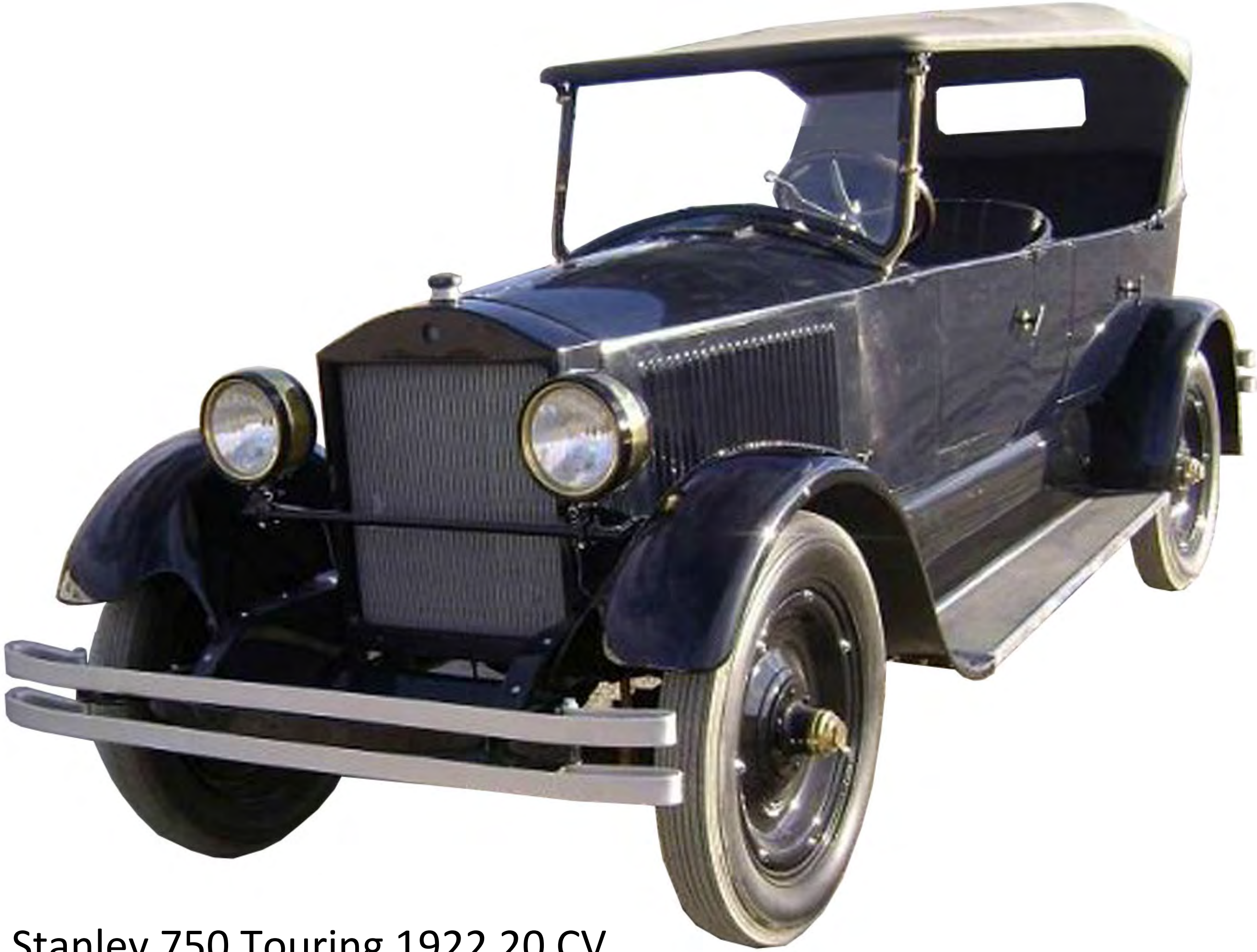
Stanley Rocket 1906 150 CV



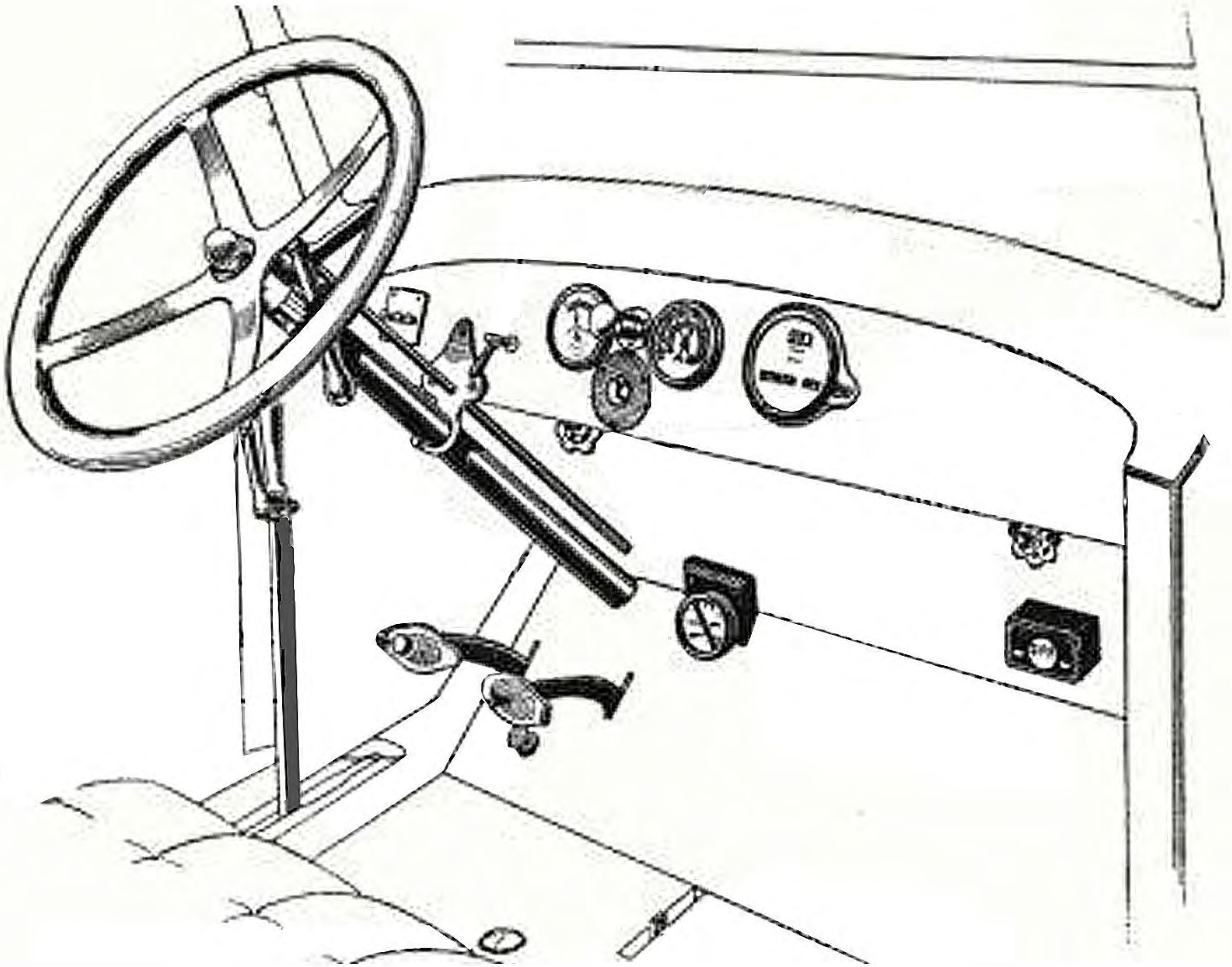
Stanley Mountain Wagon 1918 30 CV



Stanley 735 Touring 1918 20 CV



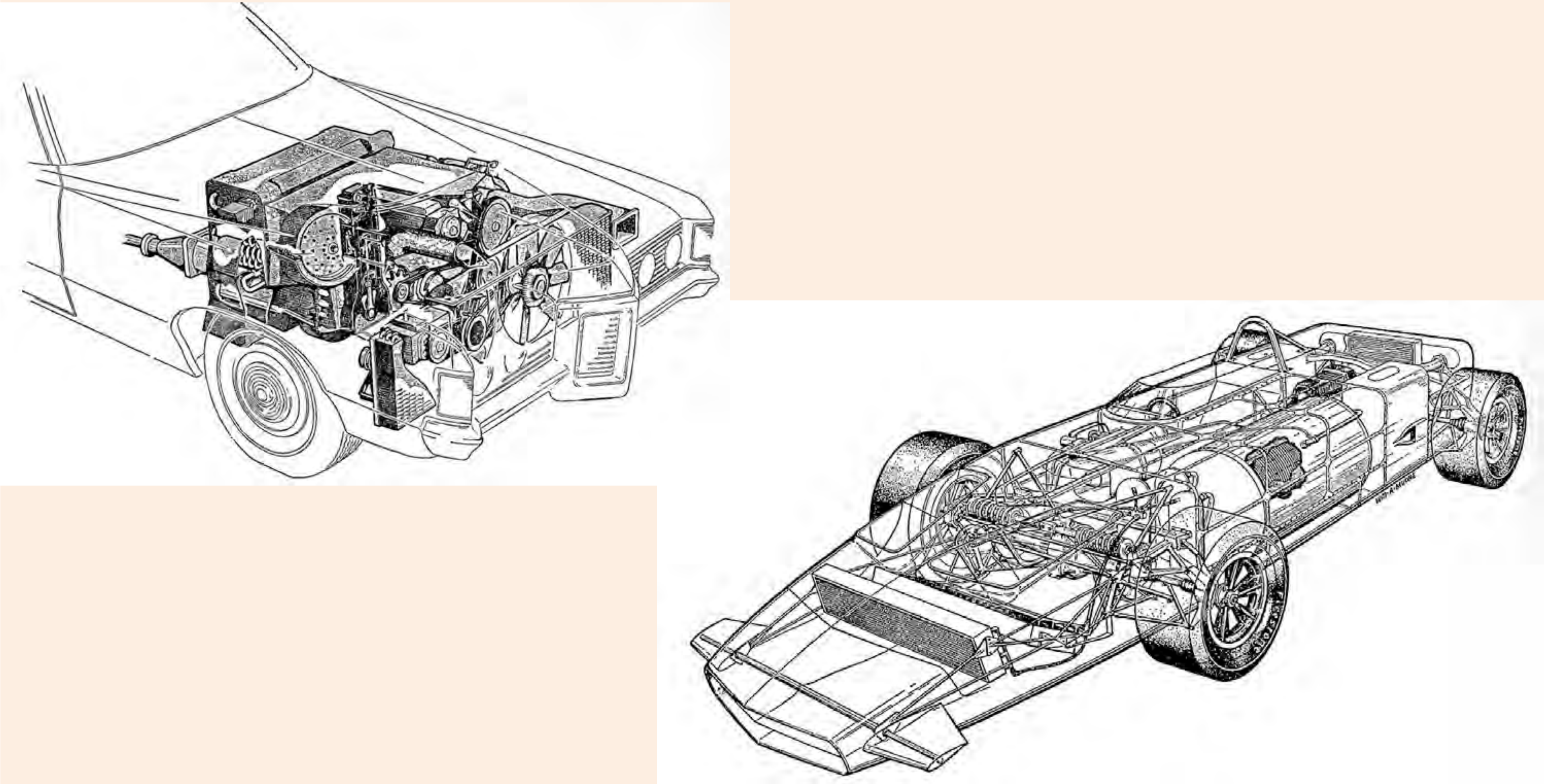
Stanley 750 Touring 1922 20 CV

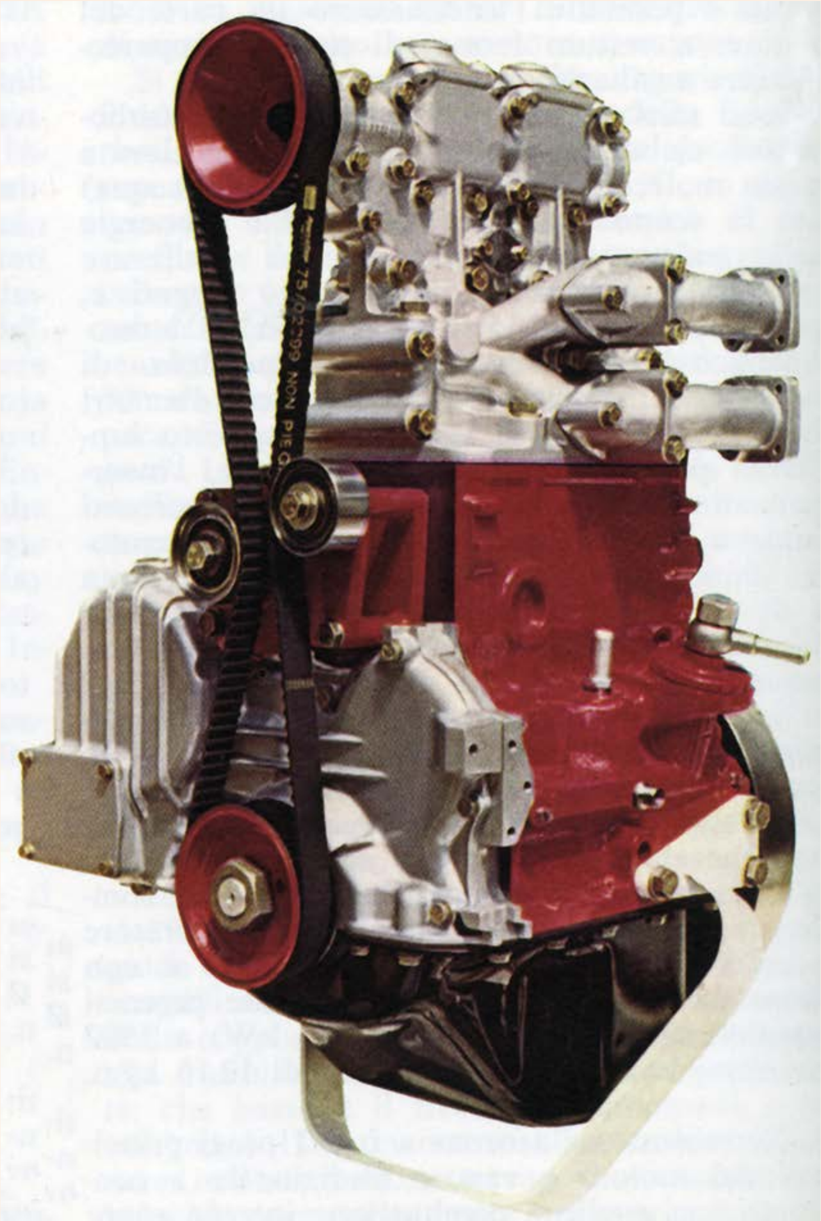


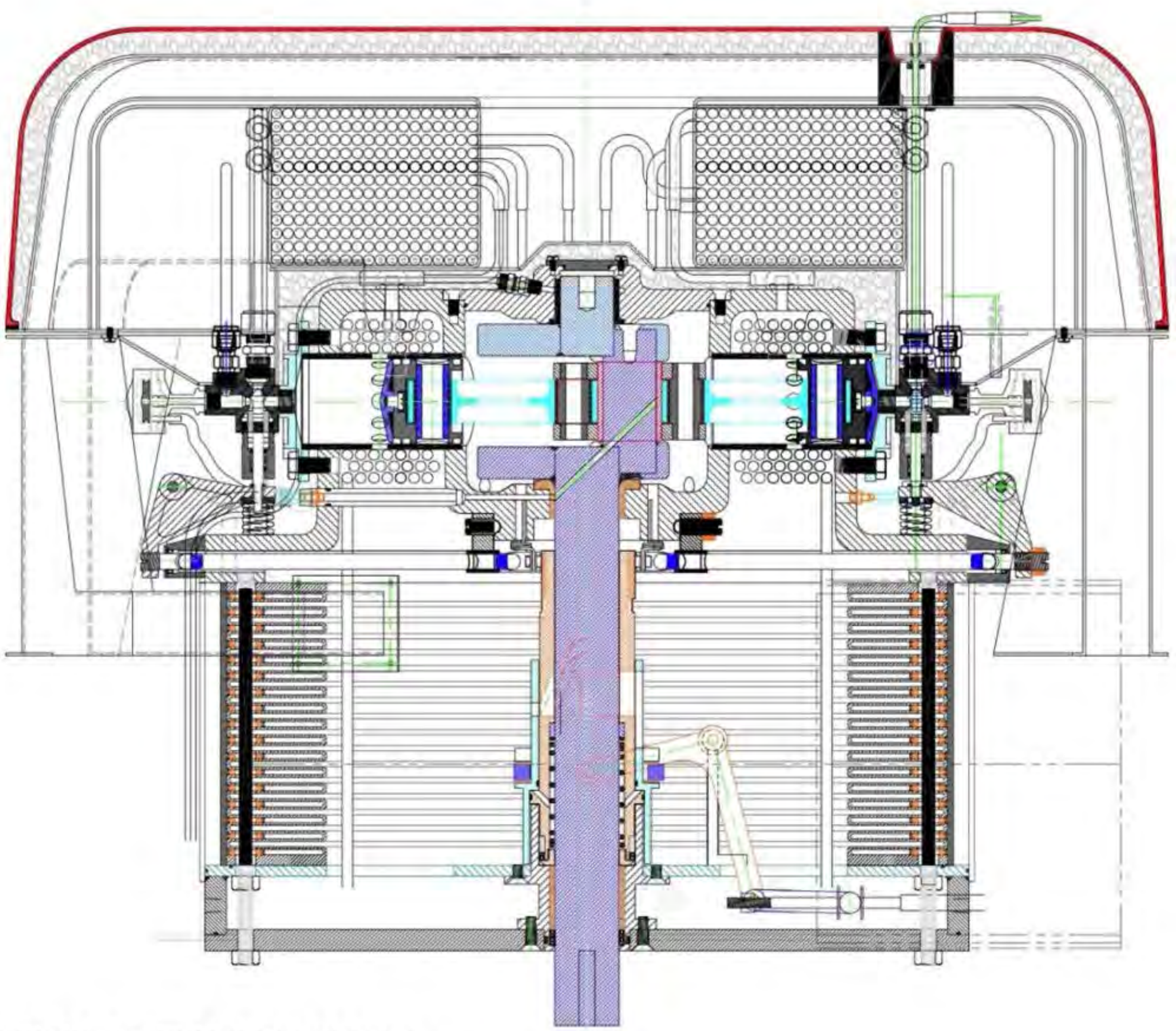
Il declino delle automobili a vapore iniziò con l’introduzione dell’avviamento elettrico, avvenuta nel 1912.

Negli anni successivi, né Stanley, né gli altri costruttori del settore, seppero cogliere la sfida lanciata da Ford con la produzione in grande serie.

Nel 1925, la Stanley 740 Sedan era venduta a 3950 $; la Ford Model T Tudor Sedan, equivalente come capacità di trasporto e prestazioni, aveva un prezzo di soli 580 $. Per confronto, il prodotto interno lordo pro-capite degli USA nel 1925 era già salito a circa 780 $.







CYCLONE TECHNOLOGIES LLLP.

PATENTED. U.S. PATENT NO. 7,080,512
OTHER PATENTS PENDING, U.S. AND FOREIGN

MARK V