

Storia Magneti Marelli

1919>2010

Nel 1891, Ercole Marelli fonda l'omonima azienda specializzata nella produzione di motori e apparecchi elettrici. Nel 1915, la Società Anonima Ercole Marelli avvia le prime sperimentazioni italiane nel campo dei magneti d'accensione per motori a scoppio

Fiat contatta la Società Anonima Ercole Marelli per avviare la produzione in serie di magneti d'accensione per soddisfare la crescente domanda di magneti e componenti elettrici per la mobilità. L'8 ottobre 1919 nasce Magneti Marelli. Il capitale sociale di 7 milioni di lire è sottoscritto in parti uguali da Fiat e Società anonima Ercole Marelli, la quale conferisce nella società i macchinari e lo stabile fatto costruire nel 1905 da Ercole Marelli a Sesto San Giovanni (Mi), che ne diverrà la prima storica sede.

Negli anni '20 l'attività di Magneti Marelli si rafforza e diversifica: entrano in produzione magneti per automobili, motocicli, motori industriali, motori da competizione a 4, 8, 12 cilindri e per aviazione, equipaggiamenti elettrici quali dinamo, avvisatori acustici, tergicristalli, impianti luce e avviamento, candele per aviazione, viene attivato il settore produzione batterie per autoveicoli. La massiccia attività per lo studio e la progettazione di nuovi prodotti, spesso innovativi, richiede uno sforzo rilevante in termini di uomini e strutture: nel '26 è attivata la "Scuola Vedette", corsi interni di addestramento del personale, ma soprattutto Magneti Marelli è tra le prime ad istituzionalizzare un Ufficio Studi rivolto allo sviluppo di nuovi prodotti, e ben 13 laboratori di sperimentazione nei settori materie prime, iniezioni, test attitudinali, radio, onde corte, televisione, acustica, disegno radio riceventi e trasmettenti, chimica, misura, radio militari, oltre a 2 sale prova per gli equipaggiamenti elettrici e per la radio.

A partire dagli anni '30 Magneti Marelli avvia la produzione di apparecchi radio, commercializzati col nome Radiomarelli, mentre col proprio nome produce apparecchi radio professionali per telecomunicazioni terrestri, aeronautiche e navali, ponti radio. Nel 1935 viene creata Mabo, joint-venture tra Magneti Marelli e Bosch per la commercializzazione di equipaggiamenti elettrici per auto e motocicli. Nello stesso anno viene decisa la produzione di candele per auto e moto veicoli, attività che darà a Magneti Marelli, assieme al settore batterie, fama e popolarità per oltre 50 anni. Nel 1938, i laboratori di ricerca e scientifici di Magneti Marelli si avvalgono della collaborazione di Enrico Fermi, proprio nell'anno del conseguimento del Premio Nobel per la Fisica.

Per Eiar e Rai (radio televisione italiana) Magneti Marelli sperimenta le prime trasmissioni televisive, progettando e realizzando l'intero sistema, dalla telecamera alla televisione passando per la ricetrasmisione del segnale. Già a partire dal 1939, Magneti Marelli realizza il primo collegamento televisivo sperimentale dalla Fiera di Milano, attraverso un'antenna installata sulla Torre del Parco, oggi Torre Branca, ed un prototipo di apparecchio ricevente televisivo, quasi vent'anni prima del lancio ufficiale della televisione in Italia.

Nel contempo viene costituita la Fivre per la produzione di valvole radio elettriche e dei futuri tubi catodici, ovvero gli schermi, per la televisione. Parallelamente inizia la produzione di batterie per veicoli a trazione elettrica, per elettro propulsione sottomarini ed illuminazione treni.

Negli anni '40 Magneti Marelli diventa fornitore di Esercito, Aviazione, Marina, e dei principali Enti statali italiani, per i quali produce equipaggiamenti elettrici e sistemi di ricetrasmisione mobili, realizza i ponti radio telefonici Roma-Milano, Marche-Dalmazia, trasmettitori telegrafici e stazioni

ad onde medie/corte per il Ministero delle Comunicazioni. Alcuni stabilimenti sono danneggiati dai bombardamenti durante la Seconda guerra mondiale: la ricostruzione e la ripresa aziendale iniziano nell'immediato dopoguerra, e nel 1947 Magneti Marelli viene quotata nei principali mercati azionari italiani.

Da quando esiste, dal 1919, Magneti Marelli è sempre stata coinvolta nel mondo delle corse. Le competizioni degli anni '20 si svolgevano di norma su strade bianche e utilizzando vetture di normale produzione: i componenti meccanici ed elettrici erano sottoposti ad usi estremamente gravosi, in mezzo a polvere e fango, regioni per cui robustezza, affidabilità ed efficacia del servizio d'assistenza sui campi di gara erano spesso le chiavi per il successo. Magneti Marelli ha fin da allora puntato sulle prestazioni e sull'affidabilità dei propri magneti, delle bobine, degli spinterogeni e di tutti i suoi componenti elettrici, inoltre il servizio corse Magneti Marelli è stato una presenza costante direttamente sui campi di gara, fornendo preziosa assistenza tecnica, alle origini per i dispositivi elettromeccanici, successivamente per le apparecchiature elettroniche sempre più sofisticate.

Negli anni '50, Magneti Marelli realizza per la Rai l'intera rete radiotelevisiva nazionale, tra cui il ponte radio-televisivo Milano-Palermo, primo in Europa per dimensioni e potenza, progetta e realizza nel 1959 il ponte radio per il lancio del secondo canale Rai, inaugurato in occasione delle Olimpiadi di Roma del 1960. In questi anni parte anche la produzione di massa di apparecchi televisivi, col marchio commerciale Radiomarelli: un'indagine Doxa del 1956-58 rivela che Radiomarelli è la marca preferita dagli italiani, un quarto dei quali possiede apparecchi domestici Magneti Marelli.

La rete meteorologica italiana dell'epoca e gli apparati ricetrasmittenti per trasmissioni professionali di terra, d'aria e di mare sono progettati e realizzati da Magneti Marelli.

Nel 1959 entra in funzione il più grande protosincrotrone del mondo al CERN di Ginevra: il progetto e l'esecuzione delle unità acceleratrici è affidato a Magneti Marelli. Il clamore dei successi di questi anni viene accompagnato dalla costituzione di società licenziatarie in Francia, Spagna, Brasile e Argentina.

Nel corso degli anni '60, le scelte aziendali portano ad una progressiva concentrazione delle attività nel settore della tecnologia automotive. Nel 1963 viene ceduto l'intero settore telecomunicazioni, mentre viene rilevato il 51% della Prestolite Italiana, specializzata nella fabbricazione di candele d'accensione. Nel 1967 Fiat diventa azionista di maggioranza e si avviano le prime operazioni di concentrazione aziendale che portano all'incorporazione in Magneti Marelli delle consociate Mabo (joint venture commerciale con Bosch), Radiomarelli e Imcaradio (produzione e commercializzazione di radio e televisori per il mercato consumer), Rabotti (banchi prova professionali), Iniex (sistemi di iniezione carburante), Fivre (valvole e tubi catodici per radio e tv). Nel 1968 è prodotto il primo sistema d'accensione elettronica Dinoplex ed un anno dopo i sistemi elettronici di Magneti Marelli vengono installati sulle macchine da corsa. L'anno successivo in Turchia viene fondata MAKO, società dedicata alla produzione di equipaggiamenti elettrici e ad aria compressa.

Negli anni '70 viene abbandonata anche la produzione di apparecchi radiotelevisivi consumer, ridimensionando Radiomarelli alla sola commercializzazione e assistenza fino al 1975, anno della cessione definitiva. Nel 1978 Magneti Marelli inaugura la propria presenza in Brasile, oggi uno dei fulcri principali delle attività dell'azienda, secondo solo all'Italia come numero di dipendenti.

In questi anni Fivre avvia un programma di studi sui circuiti a "film spesso" per applicazioni automotive e, assieme a Fiat, viene creato un Centro di Ricerca per l'applicazione dell'elettronica all'automobile. Nel 1979 è costituita Marelli Autronica, joint venture tra Magneti Marelli, Fiat e

Weber (Bologna) per lo studio e produzione di dispositivi di controllo elettronico per sistemi di accensione e alimentazione.

Il motorsport per Magneti Marelli ha sempre costituito una doppia opportunità: la possibilità di ideare, progettare e testare in un ambiente dalle prestazioni e condizioni estreme, tecnologie, know-how e metodi che poi possono trovare applicazione nelle vetture di serie, oppure viceversa utilizzare i componenti delle auto di ogni giorno e renderli adatti alle alte performance del mondo delle corse.

Negli anni '80 la quasi totalità del settore batterie ed accumulatori per il mercato automotive e trazione elettrica (navale, sottomarina, su strada, e ferroviaria) in Italia è sotto il controllo Magneti Marelli, attraverso vari marchi tra cui Titano, Tudor, Henseberger, York, Fap. L'accensione elettronica Digiplex entra in produzione nella grande serie, ed inizia l'industrializzazione dei sistemi Cityplex, per lo spegnimento e riaccensione automatica del motore durante le soste, e Cut-off, per l'interruzione dell'alimentazione al rilascio dell'acceleratore, soluzioni già rivolte al risparmio di carburante e al contenimento delle emissioni inquinanti. Nel 1984 l'headquarter viene trasferito da Sesto San Giovanni a Cinisello Balsamo (Mi). Tra il 1986 e il 1987 Magneti Marelli viene riorganizzata come holding industriale, cui fanno capo importanti e prestigiose società europee quali Weber, Veglia Borletti, Carello, Siem, Solex, Jaeger, le cui diverse specializzazioni industriali nei campi dell'illuminazione, dell'alimentazione e controllo motore, e dell'elettronica di bordo confluiscono per costituire il patrimonio di competenze tecnologiche di Magneti Marelli. Nel 1989 viene creato il primo centro di eccellenza per sistemi elettronici automotive con sedi in Italia e Francia.

Negli anni '90 vengono attuate strategie in grado di razionalizzare e rafforzare il core business automotive, disinvestendo parallelamente in aree ritenute non strategiche. Attraverso un'articolata politica di acquisizioni e joint venture con realtà industriali leader di settore, Magneti Marelli allarga la propria presenza sui mercati internazionali, sviluppa competenze innovative e amplia l'offerta di prodotti e servizi. Nel 1994 vi è la fusione tra Magneti Marelli e Gilardini, operazione che dà origine al maxi polo Magneti Marelli nel campo della componentistica automotive. Due anni dopo Magneti Marelli avvia la propria attività in Cina con lo stabilimento di Guangzhou, consolidando nel corso degli anni la propria presenza con ulteriori insediamenti a Shanghai e Wuhu. In questi anni la struttura aziendale viene riorganizzata in business line e l'headquarter Magneti Marelli è trasferito nell'attuale sede di Corbetta (Mi).

Con l'ingresso nel nuovo Millennio, Magneti Marelli amplia la sua vocazione di grande componentista con la capacità di progettare e realizzare sistemi automotive completi per i migliori car maker. Dopo aver avviato già dal 1998 le attività nell'ambito della navigazione satellitare, nel 2000 viene installato su un'auto di serie, l'Alfa Romeo I47, il primo sistema di navigazione satellitare Magneti Marelli. Tra il 2000 e il 2001, la rifocalizzazione delle attività industriali porta al delisting dai mercati azionari e alla decisione da parte del Gruppo Fiat di cedere alcuni rami di business, come sistemi elettronici, aftermarket, climatizzazione. Lo stesso anno, nel campo dell'illuminazione per autoveicoli Magneti Marelli assume il controllo completo di Automotive Lighting, joint venture avviata con Bosch nel 1999.

Magneti Marelli è impegnata nel dare le migliori risposte alle sfide dell'automobile dei prossimi anni in particolare sostenibilità ambientale, sicurezza, e auto "intelligente". Nel 2003 Magneti Marelli lancia in Brasile la tecnologia multicomcombustibile Flexfuel SFS®, che permette il funzionamento dei motori a scoppio sia con etanolo che con benzina o una qualsiasi miscela dei due combustibili. L'anno successivo, con l'insediamento di Sergio Marchionne alla guida del Gruppo Fiat, il business della componentistica riacquista importanza strategica e con l'avvento del nuovo management

inizia una nuova stagione per Magneti Marelli, nella quale viene ricostituito il perimetro industriale attraverso la reintegrazione delle aree relative ai Sistemi Elettronici e all'After Market.

Nel 2007, Automotive Lighting realizza per l'Audi R8 il primo proiettore al mondo completamente a LED prodotto in serie, mentre nel 2008 la tecnologia multicomcombustibile TetraFuel®, realizzata da Magneti Marelli in Brasile nel 2006 come evoluzione del Flexfuel SFS®, si aggiudica la 14° edizione del PACE Award, prestigioso premio attribuito alle migliori innovazioni del settore a livello mondiale.

Il 2009 è l'anno del 90° anniversario della fondazione di Magneti Marelli, ed è l'anno in cui viene replicato in India l'intero perimetro industriale di Magneti Marelli, anche grazie all'attivazione di 6 joint venture locali che completano una presenza strategica in uno dei paesi chiave nello scenario globale per il futuro dell'automotive, mentre nel 2010, alla presenza del Presidente di Fiat Group John Elkann e del Presidente di Confindustria Emma Marcegaglia, viene inaugurato in Cina, a Jiading, Shanghai, lo stabilimento della Joint Venture fra Magneti Marelli e SAIC dedicata alla produzione componenti idraulici per il cambio robotizzato Freechoice™ (o AMT).

L'impegno di Magneti Marelli nel motorsport si conferma e si rafforza con sistemi per il controllo motore, telemetria, controlli elettro-idraulici per scatole cambio, display, sistemi elettromeccanici ed applicativi software. Magneti Marelli infatti ha corso e vinto nella Formula 1 tra gli altri con Ferrari e Renault, nei rally con Lancia, Seat, Peugeot e Citroen, in MotoGP e Superbike con Ducati e Yamaha, oltre che in motonautica nelle gare Powerboat. Fra il 2008 e il 2009 Magneti Marelli Motorsport ha anche sviluppato un sistema KERS per il recupero dell'energia cinetica in frenata rivolto alla Formula 1.