nel 1906 il giovane imprenditore aveva stretto con la milanese Banca commerciale industriale un'alleanza che gli consentì di superare in breve la crisi finanziaria. Soprattutto, le risorse della banca gli permisero di liberarsi del capitale di rischio dei suoi soci aristocratici, dandogli modo di portare avanti in modo piú aggressivo le proprie idee sulla produzione e la distribuzione. Agnelli cercò ispirazione negli Stati Uniti, piuttosto che in Germania o in Inghilterra. Negli anni precedenti il 1914 si recò due volte a Detroit per studiare i sistemi applicati da Henry Ford nei suoi stabilimenti. Seguendo l'esempio dell'imprenditore americano, riorganizzò i processi produttivi. La Fiat divenne una delle prime aziende in Italia a costruire impianti che usavano componenti standard e a impiegare i sistemi della catena di montaggio, oltre alle piú recenti tecniche di organizzazione scientifica, per accelerare i ritmi di produzione e aumentare il prodotto. Al tempo stesso Agnelli portò avanti una politica di integrazione verticale, assorbendo i concorrenti e diversificando la gamma dei suoi prodotti. Il risultato fu che la Fiat non divenne solo la responsabile di metà della produzione automobilistica italiana, ma arrivò a controllare anche industrie affiliate che producevano cuscinetti a sfera, radiatori, motori nautici, aerei, motori diesel, carrozze ferroviarie, camion e tram.

I capitani d'industria pionieristici come Agnelli trovarono potenti alleati politici nella nuova generazione di autorità cittadine fermamente impegnate nell'obiettivo di trasformare Torino in una moderna metropoli industriale. Sotto l'amministrazione dei sindaci Secondo Frola (1903-909) e Teofilo Rossi (1909-15), in città vennero introdotte misure volte a ridurre i costi di produzione, facilitare l'accesso alle forniture di energia elettrica, migliorare la qualificazione tecnica della forza lavoro, modernizzare le comunicazioni, i trasporti e i servizi sociali. Per iniziare, essi ridussero gradualmente il carico fiscale sulle imprese, cedettero proprietà pubbliche agli imprenditori a condizioni molto favorevoli e fornirono altri incentivi per incoraggiare la creazione di nuovi stabilimenti. Inoltre, il Comune prese l'iniziativa di creare un'Azienda elettrica municipale per sfruttare il potenziale idroelettrico delle Alpi e alleviare i cronici problemi energetici di Torino. L'impianto si dimostrò un grande successo, facilitando l'introduzione dell'illuminazione pubblica in città e abbattendo in modo sostanziale il costo delle forniture elettriche nel decennio che precedette la Grande Guerra. L'elettrificazione permise di collegare le fabbriche ai quartieri operai attraverso l'ampliamento di un servizio municipale di tram fra i meno costosi in Italia, favorendo così lo spostamento graduale delle fabbriche e della popolazione in nuove aree alla periferia cittadina. Negli stessi anni, le autorità