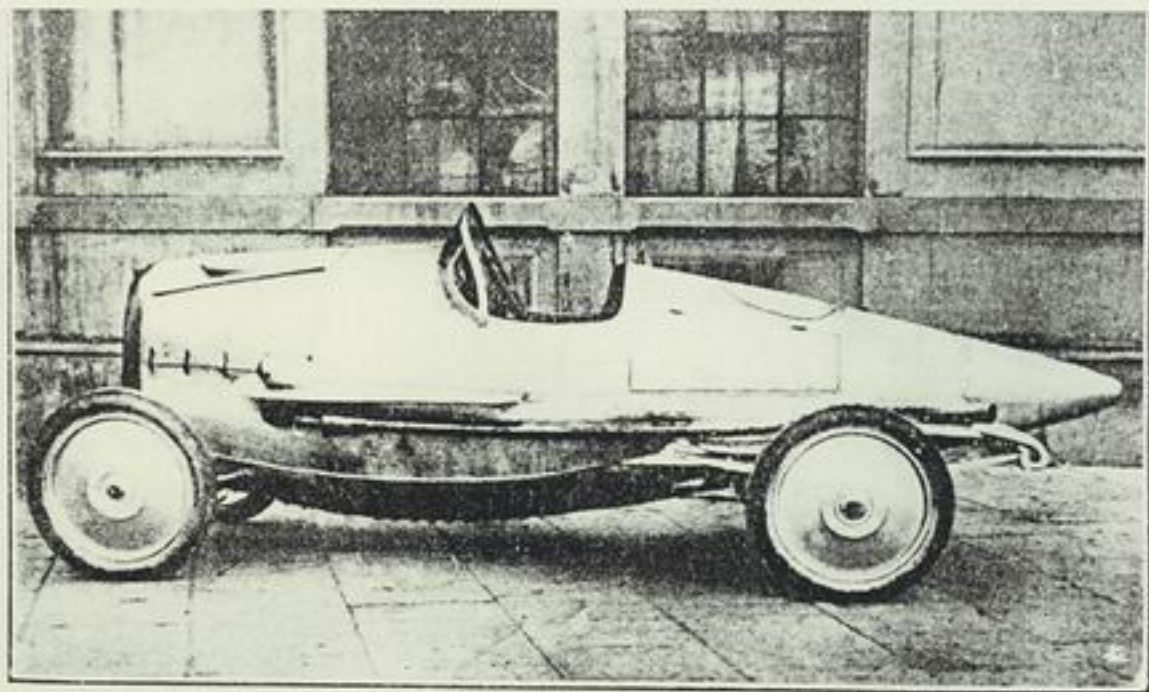




Vettura Diatto Siluro.

Automobili DIATTC

Via Fréjus, 21 :: **TORINO** :: Telef. 20-94

Vetture da 10 HP.

Semplici - Pratiche - Economiche

Vetture da 25 HP.

Le vetture di servizio, ideali, le più veloci e di minor consumo

Riparto speciale
per costruzione macchinari ed apparecchi

Aria Compressa

A20-21

1920 - negativo 119/10

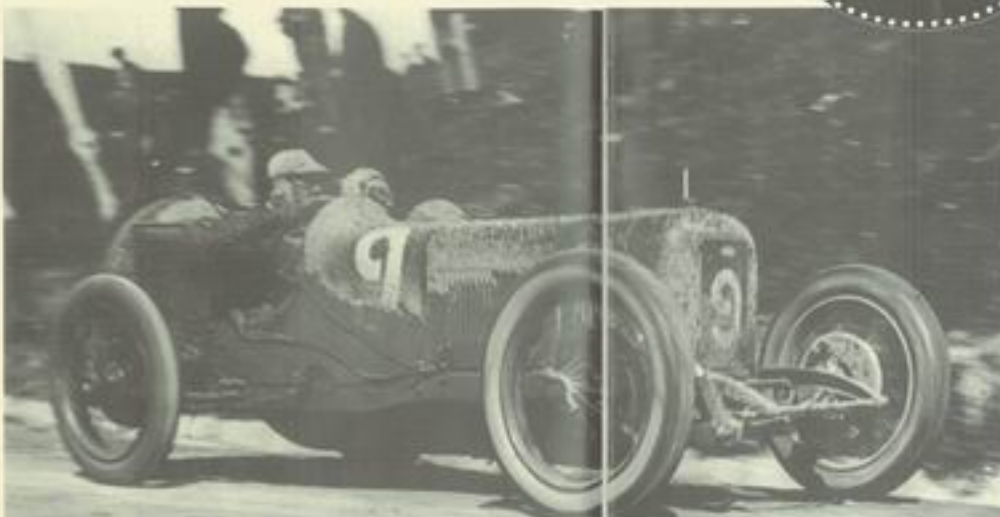
Alfieri Maserati en 1925 devant à la
Torre Branca 1902.
Le prototype d'un grand Maserati...

Alfieri Maserati en 1925 devant la Torre
Branca 1902. Le prototype d'un grand Maserati...

1911-1925 par G. Pizzardi

1922 **DIATTO** 1925

Deux superbes livres viennent de sortir sur l'histoire de Maserati : **Maserati catalogue raisonné (1926-1984)** dirigé par G. Cancellieri, avec un témoignage de mon ami G. Lurani et **Maserati, histoire complète d'Orsini et Zagari**. Bien imprimés, merveilleusement illustrés, ils me semblent un peu chers ; un seul léger défaut : ils escamotent la partie « Diatto de course » d'Alfieri Maserati. Ces beaux livres m'ont donné l'envie d'écrire pour les lecteurs du Futurisme une « Saga Maserati » avec des documents en général d'origine française, différents des documents italiens et d'y ajouter quelques petits détails parvenus à mes oreilles et qui ne semblent pas avoir été retenus par les auteurs italiens.



LA SAGA MASERATI



L'entrata in scena della 4000 rispetto a la Targa Florio 1921 in prima fila: l'automobile di Alfieri Maserati.

La 4000 Maserati (1921) in prima fila: l'automobile di Alfieri Maserati.



Una parte per la Targa Florio

DE DIATTO A MASERATI

Per la prima volta, la Targa Florio 1921, la prima gara di endurance del mondo, fu vinta da una vettura di nome Diatto. La vettura, una piccola, era stata progettata e costruita da Alfieri Maserati. La Diatto 4000 aveva un motore di 4 litri e 40 CV, e fu la prima vettura di questo tipo a vincere la gara.

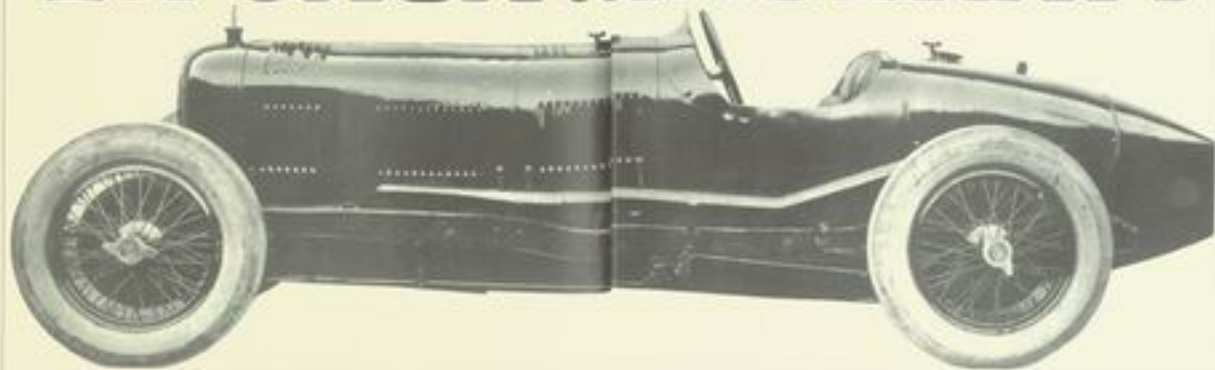
Una vettura costruita da Alfieri Maserati, fu la prima a vincere la Targa Florio 1921. La Diatto 4000 aveva un motore di 4 litri e 40 CV, e fu la prima vettura di questo tipo a vincere la gara. La Diatto 4000 aveva un motore di 4 litri e 40 CV, e fu la prima vettura di questo tipo a vincere la gara.

La Diatto 4000 aveva un motore di 4 litri e 40 CV, e fu la prima vettura di questo tipo a vincere la gara. La Diatto 4000 aveva un motore di 4 litri e 40 CV, e fu la prima vettura di questo tipo a vincere la gara.

La Diatto 4000 aveva un motore di 4 litri e 40 CV, e fu la prima vettura di questo tipo a vincere la gara. La Diatto 4000 aveva un motore di 4 litri e 40 CV, e fu la prima vettura di questo tipo a vincere la gara.

La Diatto 4000 aveva un motore di 4 litri e 40 CV, e fu la prima vettura di questo tipo a vincere la gara. La Diatto 4000 aveva un motore di 4 litri e 40 CV, e fu la prima vettura di questo tipo a vincere la gara. La Diatto 4000 aveva un motore di 4 litri e 40 CV, e fu la prima vettura di questo tipo a vincere la gara.

LA SAGA MASERATI



N° 15 — Mai 1925

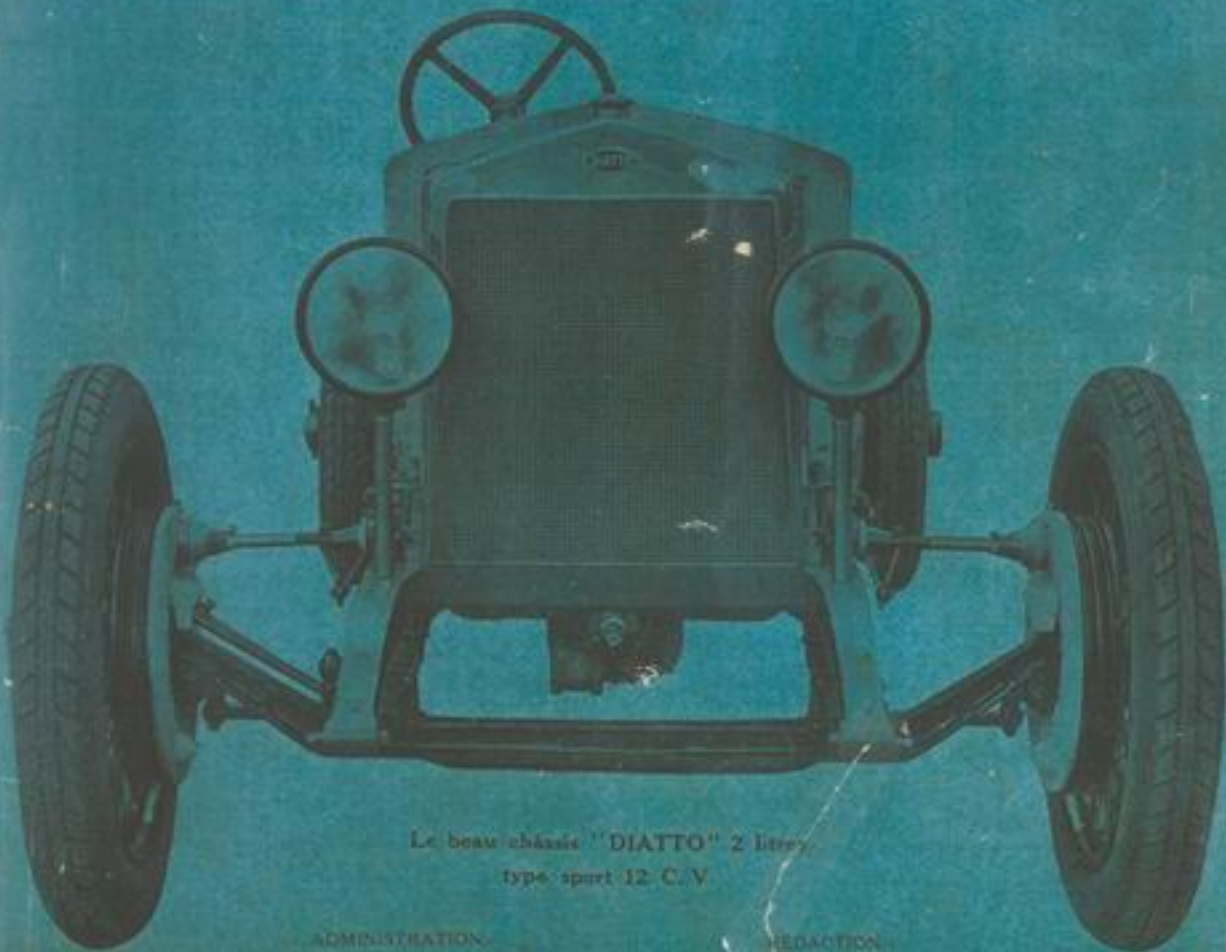
Le N° 11 50

EN AUTO

SPORTS

TOURISME

ACTUALITÉS



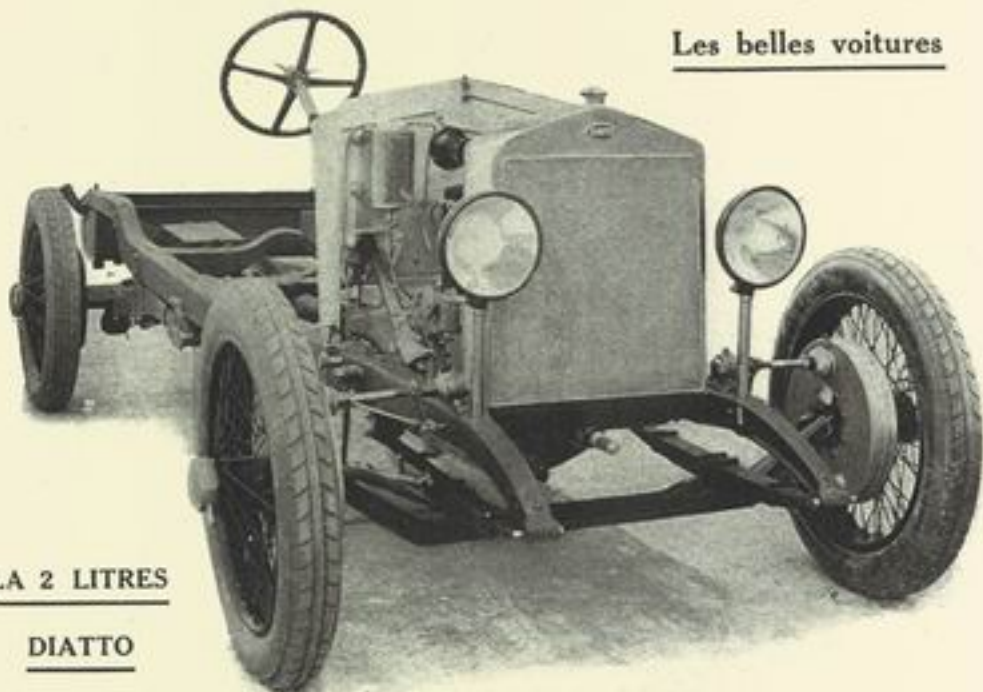
Le beau châssis "DIATTO" 2 litres,
type sport 12 C.V.

ADMINISTRATION

REDACTION

Téléph. Bureau 12.85 • 3, Rue de l'Hôpital • LYON • 12, rue Belleguier • Téléph. Bureau 44.68

Les belles voitures



LA 2 LITRES

DIATTO

A l'encontre de la production française qui nous familiarise avec tous les genres de véhicules, la construction étrangère est en général plus homogène et permet de reconnaître la nationalité d'un modèle à un ensemble de traits dominants qui font ressortir son origine. L'Italie ne fait pas exception à cette règle et les châssis qui proviennent de ses usines donnent tous cette même impression d'élégance et de perfection qui les caractérise si nettement.

Mais les voitures italiennes ne sont pas seules par l'aspect seulement, elles ont encore de commun cette mécanique irréprochable qui, jointe à leur distinction naturelle, leur a valu la place si enviée qu'elles occupent à l'heure actuelle sur le marché mondial.

La 2 litres Diatto, dont nous allons parler aujourd'hui, est bien italienne par ses qualités et réalise si heureusement les aspirations de l'industrie transalpine que nous pourrions la prendre

comme modèle de cette production de premier ordre. A la fois ardente et souple, impeccable dans ses moindres détails et harmonieuse dans son ensemble, c'est un rêve concrétisé par des créateurs qui aiment leur art avec enthousiasme. Sans chercher à révolutionner le monde de l'automobile par des conceptions qui n'ont souvent que le mérite d'être originales, elle s'est donnée pour but de porter à un degré de perfection non encore atteint des solutions que la théorie et l'expérience ont sanctionnées définitivement. N'est-ce pas là la voie la plus sûre, mais aussi la plus délicate à suivre pour arriver au succès, car s'il est encore facile de faire nouveau ou de faire bien, il est beaucoup plus difficile de faire mieux là où les autres ont déjà réussi.

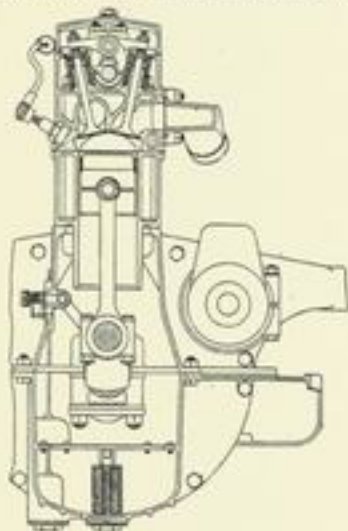
La Diatto 12 C. V. est un superbe châssis de sport et de tourisme qui peut prétendre hautement à ces deux litres. Son moteur est de rare et se maintient avec aisance à son plein régime comme



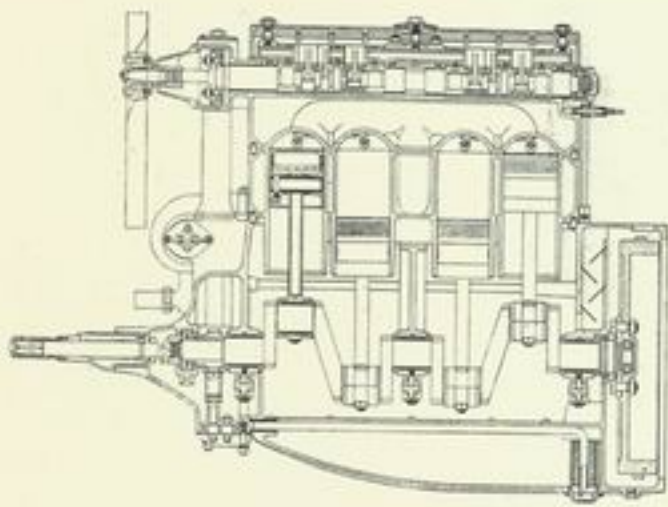
Châssis de la 12 C.V. Diatto.

aux allures les plus basses, la distribution en tête des mieux réussies permet les moyennes les plus brillantes, la suspension à la fois sûre et souple donne autant de satisfaction à la ville que sur la route, les dimensions du cadre (voie : 1 m. 400, empatte-

phé très franchement la tendance actuelle à réduire la course dans nos moteurs rapides. La distribution est en tête avec arbre à cames au-dessus des cylindres, commandé par arbre vertical et coupe de pignons hélicoïdaux. Des basculeurs, en contact avec



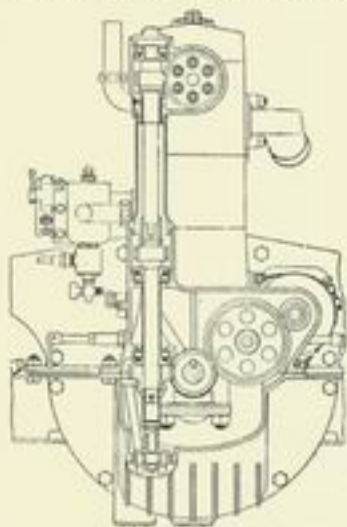
Coupe transversale du moteur.



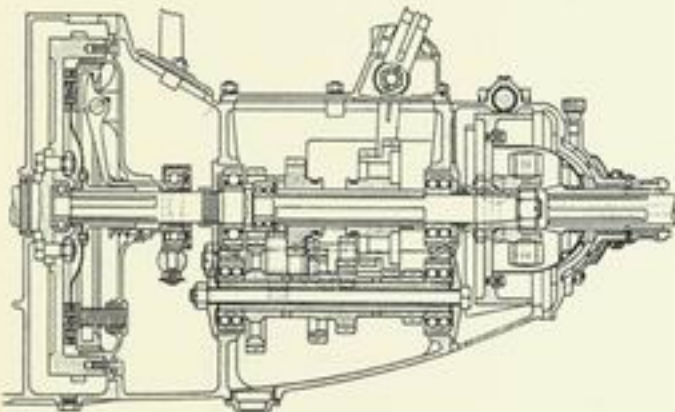
Coupe longitudinale du moteur.

ment : 1 m. 100), autorisent des carrosseries à 4 et 6 places très spacieuses, et le poids du châssis — 950 kilos — classe cette voiture parmi les modèles sérieux et consciencieux qui ne craignent pas de s'adonner pour s'assurer un confort, une robustesse, une longévité qu'ils sont seuls à posséder. N'oublions pas non

les cames, oscillent autour d'un arbre axial et attaquent les soupapes inclinées, de très grand diamètre, rappelées chacune par deux ressorts concentriques. Cette disposition, adoptée par plus d'un constructeur pour les avantages très marqués qu'elle présente sur les autres modes de distribution en tête au point de vue évacuation, remplissage, et forme de la chambre d'explosion, voit sur cette voiture disparaître son seul défaut, le manque de silence, conséquence d'une usure rapide des culbuteurs. Pour la firme Diatto qui n'en est pas à son premier miracle de précision, ce ne fut qu'un jeu de polir à cet inconvénient. Elle y parvint



Vue de l'arbre de renvoi de la distribution.



Coupe de la balle à vibrations.

plus le freinage d'une sécurité et d'une puissance sans pareilles avec ses freins sur les quatre roues dont l'effet est considérablement accru par celui d'un excellent frein sur mécanisme.

Le moteur est un quatre cylindres de 79,7 d'alésage et de 100 de course. Remarquons en passant, que chez Diatto a triom-

phiquement en équilibrant l'arbre à cames par des basculeurs compensateurs qui régularisent également sa marche quand le moteur tourne au ralenti, et en réduisant le jeu des tiges de soupapes à moins de 3 centièmes de millimètres.

L'arbre vertical de la distribution est en deux tronçons, l'un

solidaire de la culasse, l'autre du fourreau qui lui sert d'enveloppe : une telle disposition permet d'enlever la culasse sans qu'on ait à toucher à la distribution. Cet arbre-à-cames par son extrémité inférieure la pompe à huile et commande par un couple de pistons hélicoïdaux l'arbre transversal unique de la pompe à eau et de la magnéto.

Du graissage, nous retiendrons surtout l'emplacement merveilleusement bien choisi de la pompe à l'avant du carter inférieur qu'on a tenu à profiler pour attirer les filets d'air et faciliter leur écoulement. Grâce à cette ventilation énergique de la pompe et du carter qui forme réservoir, le lubrifiant peut assurer, même lorsque la voiture monte à pleins gaz en vitesse inférieure, un refroidissement suffisant des paliers et des têtes de bielles. Le remplissage s'effectue par un orifice pratique dans la culasse suivi d'une cheminée qui conduit l'huile dans le carter inférieur. De là, le lubrifiant est amené à la pompe par un tube qui s'ouvre dans la région la plus basse du carter, près du volant. L'entrée de ce tube est protégée par un filtre cylindrique que l'on retire facilement en dévissant le bouchon de vidange. La pompe alimente un canal central qui répartit l'huile entre quatre canaux plus petits. Trois de ces canaux vont aux paliers du vilebrequin à travers lequel la circulation se prolonge jusqu'aux têtes de bielles ; le quatrième refoule jusqu'à l'arbre à cames l'huile qui retourne au carter, soit par la cheminée de remplissage, soit par le fourreau de l'arbre de renvoi de la distribution. Le système est complété par une soupape qui limite la pression du lubrifiant.

Les pistons, en alliage d'aluminium de composition inédite, se montent sans plus de jeu que des pistons en fonte et comportent un segment racleur de section spéciale, les bielles tubulaires sont en acier au chrome nickel de même que le vilebrequin qui repose sur trois paliers. Le tout constitue un équipage mobile à la fois léger, robuste et bien équilibré.

Ne nous éloignons pas du moteur sans parler du carter supérieur qui s'élève plus que de coutume pour venir soutenir le bloc par la base de sa cheminée d'eau. Nous ne saurions trop nous attarder sur cette très intéressante particularité de la Diatto qui donne au carter une homogénéité et une ligne bien rarement

rencontrées et qui permet de faire travailler au minimum les boudins d'assemblage du bloc et du carter, la réaction du piston sur le cylindre étant presque directement absorbée par le carter lui-même. Mentionnons également le ventilateur commandé par l'arbre à cames, la culasse reposant sur le bloc sans joint.

L'embrayage, travaillant à sec, est à disque unique garni de férodo. La boîte, qui fait bloc avec le moteur, comporte quatre combinaisons, plus une marche arrière, sur trois baladeurs.

L'arbre intermédiaire, perforé, est traversé par un axe fileté qui applique contre la boîte par sa tête et un écrou, deux couvercles contenant les roulements à billes de sorte que pour libérer l'arbre, il suffit de déboulonner l'axe et d'enlever les couvercles.

À l'arrière de la boîte se trouve la poulie du frein sur mécanisme qui porte le logement en forme de cloche de l'unique joint de la transmission. Le montage très spécial de ce frein, qui est à segments extérieurs, permet au bloc de se prolonger par une rotule hémisphérique qui abrite entièrement le joint et sert de surface d'appui au tube de poussée. Cette liaison à rotule est doublement protégée, d'une part par un couvercle boulonné sur la boîte, d'autre part par un manchon qui entoure le tube et cache le couvercle. Admettons sans réserve une aussi élégante combinaison de la boîte, du frein et de la rotule qui réalise ainsi le bloc idéal et assure en même temps la protection complète d'un organe aussi délicat que le joint.

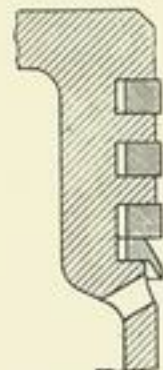
Nous n'avons pas tout dit sur la rotule : il faut ajouter qu'elle est minimeusement centrée sur le joint pour permettre à l'arbre et au tube d'être eux-mêmes parfaitement concentriques. Dans ces conditions, on a pu disposer dans le tube un collier qui maintient l'arbre en son milieu et l'empêche de flotter au passage de la vitesse critique.

Le pont arrière, en tôle emboutie, est du type banjo, mais se distingue des autres ponts de ce genre par le fait que le mécanisme est porté par le couvercle postérieur. Le support de la couronne et du différentiel est en aluminium.

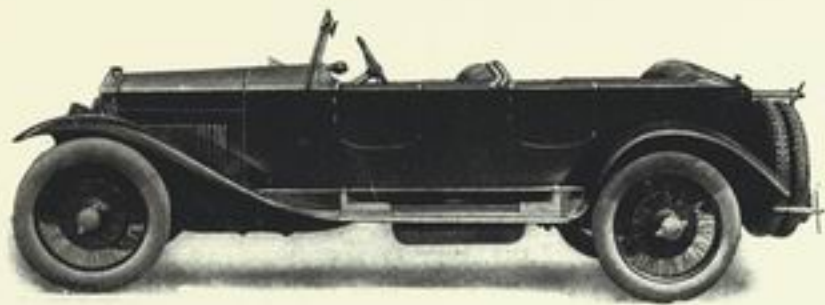
La suspension est assurée à l'avant par des semi-elliptiques, à l'arrière par des cantilevers montés sans porte-à-faux sous les longerons. Signalons comme particularités de ces ressorts la présence de lames travaillant à contre-flexe et le remplacement des journalles par des glissières baignant dans l'huile.

Les freins sur les quatre roues sont commandés par la pédale, le frein sur mécanisme par le levier. Par cette très sage disposition, le frein sur mécanisme, puissant, mais brutal pour la transmission, est réduit au rôle de frein de secours qui lui convient particulièrement bien.

J. LEFÈVRE DE GIOVANNI.



Coupe des segments du piston.



Automobiles "DIATTO"

21, via Fréjus ((-)) TURIN (Italie)

AGENCE GÉNÉRALE POUR LA FRANCE :

A. RÉAL

21, Rue Childébert, 21 - LYON (Rhône)

AGENCE EXCLUSIVE POUR LA SEINE, SEINE-ET-MARNE ET SEINE-ET-OISE

C. CORBIN

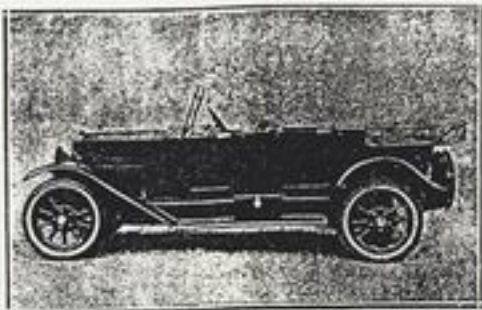
18, Rue Desrenaudes et 15, Rue Fourcroy - PARIS (17^e)

Téléphone : WAGRAM 41-02

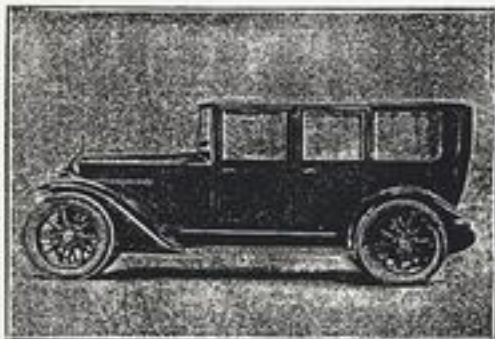
12 C. V. - Sport et Touriste. - 2 litres (79,7/100)

SOLIDITÉ... RAPIDITÉ... SOUPLESSE... ÉCONOMIE... ÉLÉGANCE.

telles sont leurs principales qualités



TORPÉDO 12 CV, châssis normal de série, 6 places type grand tourisme, carrosserie de faible cylindricité, cette voiture atteint facilement les cent kilomètres à l'heure.



CONDUITE INTÉRIEURE 12 CV sur châssis normal de série, 6 places, carrosserie grand luxe, garanti faisant 90 kilomètres à l'heure.

CARACTÉRISTIQUES DU CHASSIS

Numéros des cylindres 4

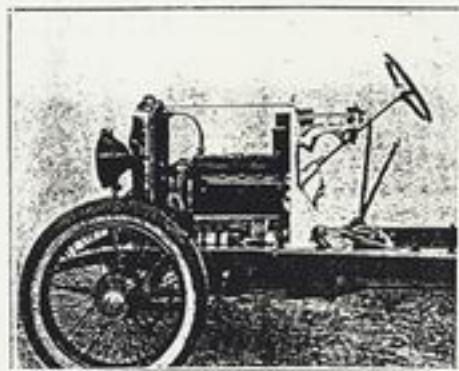
Cylindres	4 995 $\frac{56}{4}$ cc
Alésage	79.7 mm.
Course	100 "
Vite, roues type Dunlop	1.400 "
Voies, roues à rayons métalliques	1.420 "

Empattement	1.100 mm
Emplacement de carrosserie	2.050 "
Pneumatiques	820x120 "
Longueur totale du châssis	2.200 "
Poids du châssis	950 kg.

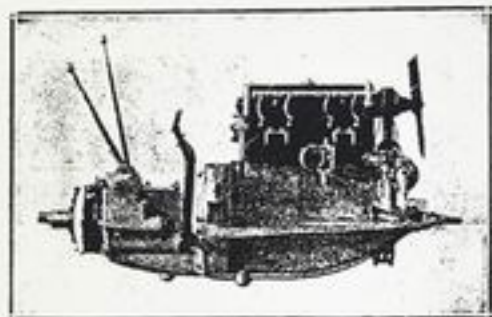
CHASSIS. — En tôle emboutie de 4 mm.

ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE R. BOSCH. — Dynamo, démarreur, batteries d'accum, deux phares, lanterne arrière, petite lampe garde-croûte et trompe électrique, avec bouton de contact sur le volant de direction. La lubrification est assurée par un système à l'indicateur du régime.

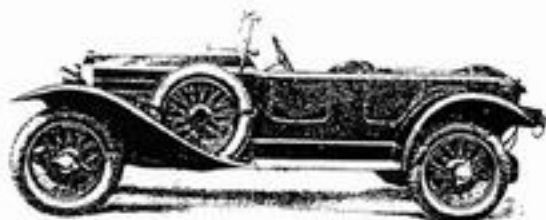
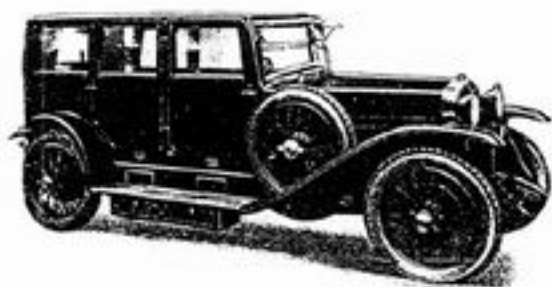
APPAREILS DE BORD. — Sur le tablier sont montés le tableau de distribution, la petite lampe, le manomètre à huile, l'indicateur de vitesse et la montre.



CHASSIS DE SPORT 12 CV Peugeot 1925



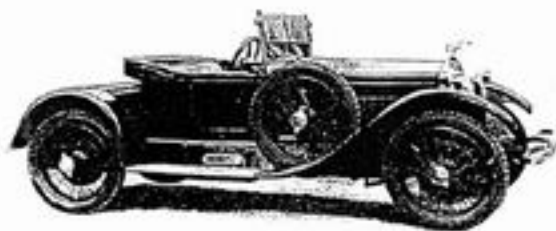
BLOC MOTEUR 12 CV Peugeot 1925



TIPI
DI CARROZZERIE
SEMPRE PRONTI



A RICHIESTA
PREVENTIVI NON
IMPEGNATIVI



LE DIATTO DA CORSA DEI FRATELLI MASERATI

Daniele Neri

Il marchio della
Diatto



Questo terzo articolo fa parte di una serie di quattro "interventi" che riguardano le automobili d'epoca e le notizie relative a vetture che sono appartenute a personaggi di spicco o che possono "raccontare" una storia particolare. Il materiale è stato messo a disposizione di "Incontri" da Luigi Fittipaldi, un appassionato ed esperto studioso delle "quattro ruote", che ha raccolto nel tempo testimonianze e documenti inoppugnabili riguardanti proprio le vetture d'epoca. Veniamo, dunque, ai fratelli Maserati e alle loro Diatto da competizione.

- In una precedente conversazione abbiamo appreso che era amico di Ernesto Maserati fin dal 1959 e che era stato da lui illuminato sulle Diatto da corsa preparate da Alfieri con la collaborazione degli altri fratelli. Questo, insieme a tutto quello che ci ha mostrato (fotografie, do-

cumenti vari, corrispondenza intercorsa fino a poco prima della sua scomparsa, avvenuta nel 1975 a Bologna all'età di 77 anni) ha destato molta meraviglia. Correva voce, infatti, che Ernesto, in particolare, a differenza dei fratelli, fosse scontroso, irascibile, inavvicinabile... o forse soltanto burbero. Può dirci qualcosa in più?

"Effettivamente ebbi il piacere di conoscere Ernesto Maserati nel 1959 a Bologna. Da quell'anno lo incontrai più volte. Ebbi con lui una fitta corrispondenza (non solo relativa alle Diatto), e ricevetti così: fotografie, documenti e persino copie di fatture per lavori eseguiti presso le "Officine Alfieri Maserati SA" su Diatto da corsa di proprietà di clienti che ancora utilizzavano quelle vetture tra il 1925 e il 1930.

Quanto al carattere posso solo dire che nei miei confronti non si manifestò mai come altri lo descrivevano. La reciproca simpatia, subito emersa, fece sì che i nostri rapporti fossero sempre improntati ad una sincera gentilezza. Le conversazioni erano gradevoli ed ebbi sempre la netta sensazione che davvero avesse piacere a parlare di quelle vetture, del fratello Alfieri e degli altri, dell'ing. Giuseppe Coda da lui molto stimato, e, in complesso, dell'esperienza di quell'epoca. Forse perché col parlare quasi esclusivamente di Diatto riandava alla sua gioventù. A volte, naturalmente, si chiacchierava anche di altro; fra l'altro ricordo l'elogio che faceva del "buon vino di una volta dei castelli romani". Mi



Una rara e mal conservata immagine del marchese Diego De Sterlich alla Steyr alla Sona Moncenisio (1925) a bordo di una Diatto-Hispano Maserati.

viene in mente il nostro ultimo incontro in un'atmosfera così cordiale e così umana. È con questa immagine che voglio conservare il ricordo".

- E l'ingegner Coda che rapporti aveva con i Maserati? Dove svolgeva la sua attività?

"Per rispondere alla domanda devo innanzitutto accennare alla Diatto, alla figura e all'opera dell'ingegner Coda e, quindi alla collaborazione Diatto-Maserati. Su quest'ultima, meglio di ciò che possa dirle io, giova leggere quello che proprio Ernesto mi scrisse nell'aprile del 1970. Insieme alla lettera mi mandò anche delle foto che ho riunito in questa tavola. Quanto al resto, le riferisco delle notizie storiche che sono riuscito a raccogliere. La "Società Anonima Autocostruzioni

Successivamente, a partire dal 1915, con l'acquisizione della fabbrica di automobili Caesar di Chivasso e della Newton di Torino, la capacità produttiva venne ampliata. Nel 1916 la Diatto acquistò anche la maggioranza azionaria della Fabbrica Italiana Motori Gnome e Rhône di Torino che su licenza Bugatti costruiva un motore otto cilindri in linea per aviazione. Nel 1919 la Banca Italiana di Sconto acquistò la proprietà complessiva della Diatto e nel 1923 con il suo fallimento avviò di fatto anche la fine di questa gloriosa fabbrica di automobili.

Nel 1920 l'ingegner Giuseppe Coda costruì in una piccola officina di Torino al 33 di via Salerno un prototipo di motore a quattro cilindri in linea con valvole e albero a camme in testa. L'ing. Coda, già direttore tec-

Milano del 1922, in aprile, venne presentata dalla S.a.a. Diatto la "tipo 20" dell'ingegner Coda. Il grande apprezzamento riscosso del piano tecnico, il particolare interesse suscitato tra i carrozzieri e il notevole successo di pubblico favorirono la decisione, che da tempo andava maturando nella Direzione della Società, di realizzare vetture da corsa sulla base dello chassis tipo 20. Fu richiesta quindi la collaborazione di un esperto di competizioni ed ecco che un consigliere di amministrazione della Società, tale ragionier Pozzi, che già in passato si era prodigato per l'ingresso nella Diatto dell'ingegner Coda, propose la collaborazione di un "valente ed espertissimo corridore, di un tecnico serio": Alfieri Maserati".

- Quindi, a quanto ci sembra di capire, la collaborazione Diatto-Maserati fu breve.

"Sì, come d'altro lato potrà rilevare dallo scritto di Ernesto che Le mostro insieme alle foto da lui stesso donatemi e chiosate: la collaborazione durò dal 1922 al 1925. Successivamente i Fratelli Maserati, spinti dal fallimento della Banca Italiana di Sconto, avviarono le loro "Officine Alfieri Maserati" S.A. a Pontevecchio di Bologna. Dopo questo evento Alfieri ebbe richieste di collaborazione da parte di alcuni privati, interessati a sviluppare macchine da corsa. Queste, tuttavia, non erano compatibili con i suoi indirizzi di "tecnico serio". Nel 1923, secondo quanto mi disse Ernesto, Alfieri aveva ideato e realizzato un motore otto cilindri in linea, biblocco, partendo da due motori Diatto tipo 20. Questo motore, che non ebbe una evoluzione, rimase "perfettamente funzionante" abbandonato in officina. Un loro affezionato cliente francese, sempre secondo quanto mi disse Ernesto, fece montare quel motore, opportunamente elaborato allo scopo, sulla sua Bugatti da corsa. Con questo egli volle sollecitare una collaborazione di Alfieri con Bugatti. Il tentativo andò a vuoto. Nello stesso tempo si verificò un fatto nuovo e determinante per il futuro. Un convinto sostenitore della



Colline piavere (1924). Ernesto Maserati alla prima corsa con una Diatto quattro cilindri 2000. Al suo fianco il meccanico Axel Jonsson. In piedi sorridente, Alfieri.

Diatto" era nata nel 1919 a Torino. Discendeva da un attività artigianale, che alcuni fanno risalire a circa il 1830. Si trattava, a quanto pare, dell'abile carradore di Carmagnola Guglielmo Diatto. Attorno al 1840 egli trasferì la propria attività a Torino, sulle rive del Po. I figli avviarono la costruzione di automobili dapprima, nel 1905, con la collaborazione di Adolphe Clément, per poi, nel 1909, passare alla produzione in proprio di più modelli.

nico della fabbrica torinese di automobili SCAT decise di cedere il diritto di fabbricazione del suo motore alla Società Anonima Autocostruzioni Diatto, preferendo la richiesta di questa a quelle di altre marche di automobili. Ciò, anche perché gli era stata offerta la direzione tecnica dell'azienda. Qui egli portò inoltre l'esperienza maturata presso la Scat nella fabbricazione dei motori di aviazione Hispano-Suiza. Al salone dell'automobile di



1922 G.P. D'ITALIA
Alfieri ed Ernesto Maserati
su DIATTO quattro cilindri
2000 - progetto CODA.



1923 SUSA MONCENISIO
Alfieri ed Ernesto Maserati
su DIATTO - HISPANO SUIZA
quattro cilindri 6000 -
progetto CODA MASERATI.



1924 TORINO
STABILIMENTO DIATTO
L'otto cilindri 2000 DIATTO -
MASERATI fotografato il
giorno della sua
presentazione alla S.A.A.
DIATTO - progetto MASERATI



1924 TORINO
STABILIMENTO DIATTO
Alfieri Maserati e l'ing. Coda
si accingono a provare la
DIATTO - MASERATI quattro
cilindri 2000 che Ernesto
piloterà nella gara delle
Colline Pistoiesi, sua prima
corsa.



1927 BARI FILIALE S.A.A.
DIATTO
Abruzzese su DIATTO -
HISPANO SUIZA - MASERATI
quattro cilindri 6000 in
partenza per il G.P. di Tripoli -
progetto CODA - MASERATI

genialità di Alfieri e dei suoi fratelli, cliente affezionato, amico e sponsor "molto generoso", come più volte volle sottolinearmi Ernesto, li convinse a mettersi in proprio: il Marchese Diego de Sterlich. Nacquero così quelle Officine... che tanto hanno onorato i colori dell'automobilismo italiano nel mondo".

- Può dirci qualcosa di più sul Marchese Diego de Sterlich?

"Il Marchese Diego de Sterlich fu un valente corridore su Bugatti, Diatto e Maserati. Egli, abbandonata la Bugatti nel 1922, svolse un'intensa attività sportiva con le Diatto-Maserati ed era considerato in quegli anni pressoché imbattibile in salita: "Susa-Moncenisio", "Aosta - Gran San Bernardo", "Trento-Bondone" e tante altre gare. Nel 1925 prese parte alla "Susa-Moncenisio" con la stessa Diatto-Hispano-Maserati con la quale Alfieri aveva stabilito nel 1923 il primato di 19' 5" nella stessa gara. Il marchese aveva acquistato da Alfieri la vettura con cui aveva fissato il primato e fattala carrozzare da Schieppati partecipò due anni dopo alla stessa gara, fissando il nuovo primato a 18' 48", 2/5. Le notizie interessanti e attendibili che il Marchese mi fornì, le verificai con Ernesto; tuttavia feci appena in tempo perché, a partire da poco tempo dopo, fu tristemente attanagliato da gravi disturbi mentali. È morto povero pochi anni fa, dopo aver dilapidato una fortuna".

- Quante Diatto-Maserati sopravvissero?

"Di tracce non sono riuscito a trovarne, fatta eccezione per quell'ibrido Bugatti-Diatto-Maserati otto cilindri di cui dicevo prima. Io il relitto, personalmente non ho potuto vederlo; tuttavia, dati rilevati sullo stesso da parte di persona competente, nonché il suffragio di quanto riferitomi da Ernesto, mi fanno ritenere corretta l'identificazione. Ignoro dove sia finito quel relitto che invano mi sforzai di salvare. Sarà stato restaurato come era in origine? Bugatti da corsa col motore otto cilindri biblocco di Alfieri Maserati?"

1923 DIATTO TIPO 20

マセラティはここに始まる

story by 小林 聖典 Shotaro Kobayashi / photos by 河野 実二朗 Ryō Kawanishi



ここに1台の古い車がある。

真紅に塗られたボディは、ポートテールを持った軽やかな4座オープンである。

美しく磨かれた四角いラジエターの正面には、

ブガッティのエンブレムに似た赤い楕円形が付いている。

DIATTO? フラット? いや、なにぞこの国の車だろう?

それに、どうしてこんな無名の古い車が、1994年のいま、日本に存在するのだろうか?

さらに、それが「マセラティ」の祖先だとすれば、は何故なのだろうか?





この画像はボディはフランス・トリノのルージュというほとんど知られていないコーチビルダーの作品。3mの長大なホイールベースを効率的に使いこなしている。

ここに取り上げた1925年のティエポ20は、この時期に同会社が先見性を持って、1922年のミラノ自動車博覧会にデビューさせた野心的作である。一説によればこのモデルは自社設計ではなく、非常に短期間継続したトリノのヴェルトロ(Vetro)というメーカーからそっくり買収受けたプロジェクトだという。このヴェルトロ社については、あのシュルゲルが百科辞典を調べても載っていないところを見ると、それほど小さい無名のメーカーだったらしい。

ティエポ20は、ホイールベース3000mmのシャーシにSOHC4気筒1996cc、40馬力進歩的なエンジンを搭載した、かなり凝った設計の中型中級車である。標準型20のほか、それを軽度に変更した20SとS8もあり、後者は当時としては驚異的な高価車である。4500rpmで151Pを出した、ティエポ20の改良型が1924年に現れた30Aで、さらに100mm延長されたホイールベースのシャーシには、45Pに強化されたエンジンと、オアションで前後ブレーキを装着することができ、主として典雅な箱型ボディが実装された。

マセラティ兄弟の登場

話はここから、第一次大戦が終わるころ、のちにアルファ・ロメオと並び称し、イタリアの名門となったボローニャのマセラティ兄弟会社は、まずスポーツトラックの製造で成功を収めた。二人兄弟のうち、特にアルフィエリとエリス



ストは車の製造に長じており、長年ピアンキとイマッタ・フランスキームでレースに出場していた。やがてティエポの持つ可能性に目を付けたアルフィエリは、気持を挫いて軽量化したティエポ20、および20Sをベースに、シャーシを脱めエンジンをチューンしたレーシング・モデルで、盛んにレース活動をするようになった。例えはティエポ20はコッパ・デッレ・アルトとヤムジェロのレースで好成績を収めたし、20Sベースのレーシング・モデルは、モンザにおける1922年イタリア・グランプリに、フィアットなどの強敵に伍して2位出陣している。いざはアルファ・ロメオにおけるエンツォ・フェラーリの地位を、アルフィエリ・マセラティはフィアットに対して占めていたといえる。

さらに1925年には、マセラティ兄弟はフィアットのために、当時の2台GDFフォーミュラに参戦した本格的なレーシングカーを1台製作する、これがD40HC直列4気筒過給機付きの本格的なGDFカーだった。しかし1925年イタリアGDFにマセラティの機體でエントリーしたものの、準備不足の

ために本番を見送できないまま、リタイアを喫している。

このころフィアット社はまたしても経営困難に達していた。ティエポ20などの評判はよく、従業員400人を擁して、生産は1926年には111台まで上達していたが、経営の一角を担っていた人物の職辞任社がもたらしたことの巻き戻しを喰らって、フィアット社はあえなく1931年、苦財人の手に渡る。当面は既に路上にあるフィアットの機械部品やサービスで糊口をしのぐ一方、コンファッサー、発電装置などに生産を絞って再建を図る。第二次大戦後、再び自動車界に復帰の動きもあったが、結局1955年7月、同じトリノにベースを持つSPLAヴェリオと合併し、再びトリノの誇りであったフィアットの名は永えに消えたのである。

だがこれは、ある意味でマセラティの時代ではなかった。さきにも述べたように、マセラティ兄弟はフィアットを脱却して、1925年にGDFカーを設計・製作した。後者が経営難のため、その直後にレースから撤退すると、マセラティ兄弟はこのGDFカー計画をそっくり引き継いで、さらに開発を進めた。GDFフォーミュラは1926年から過給機付き1.5Lになる。アルフィエリ・マセラティは、フィアットGDFカーの開発費を2台から1.5Lに縮小し、同年のアルカ・フローリオ、イタリアGDFにきっちり参戦した。これがティエポ20マセラティである。つまり、フィアットが一息地に落ちた隙間を、マセラティ兄弟が取り上げ、

内が……そう強く燃え上がったのである。この意味でディアットは、マセラティの生みの親といってもよいのである。

イタリアからフランス、アメリカを経ていま

1932—1937年のディアット・チューボ20が、いさゝか改良生産されたのか、いままでは確からぬかもしれない。当時のイタリアは他のヨーロッパ諸国よりも経済的に好しかったから、ディアットのこのような車が多くは輸出されたに違いない。

例えば当時現存では、ロンドンのCyril Donachie社がディーラーで、社長自らがストロークを測ったチューボ20のスペアリングを持ち、ブルックランドのレースに出場していたことが知られている。1934年当時の価格は、シャレーが485、標準型4座チューボアーが600、12ア・サールンが760とある。比較のために記せば、ランチア・ラムダが当時で675から725だったから、両者はだいたい同クラスと思われる。またフランスでは、リコンのSalvatore di Lorenzoという、

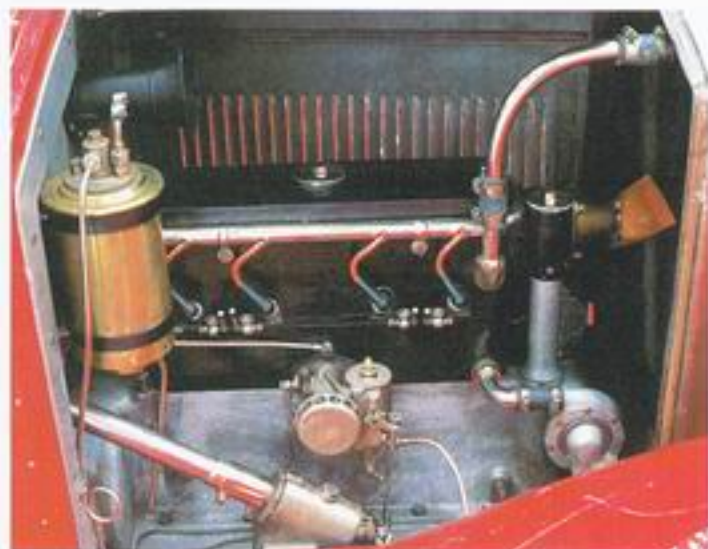
明らかにイタリア系の会社が一手販売権を持っていたことが、雑誌に広告掲載によって確認できる。

いま日本にある1933年チューボ20(シャレーナンバーType 20 20038、エンジンナンバーType 20 20033)は11、リコンのE. Monche 名義という。ほとんど無名のカーデビラーになる。たいへん活潑な純正4座チューボが載っている。おそらくシャレーの形でリコンの代理店へ送られ、フランス人顧客の注文により、このE. モンシェという名でチューボが構築されたのだろう。イタリアのク

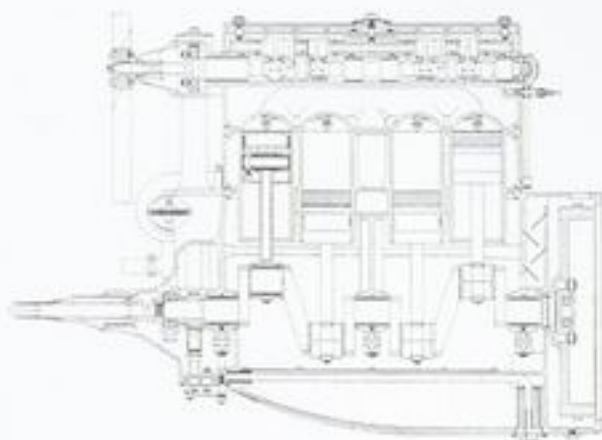


機室側はいさゝかすっきり見える。ヘッドとブロック、ブロックとクランクケース間にガスケットはない。金属同士で接してオイルも水も漏れないのは半仕上げの質の高さを示す。冷却ファンは木製。

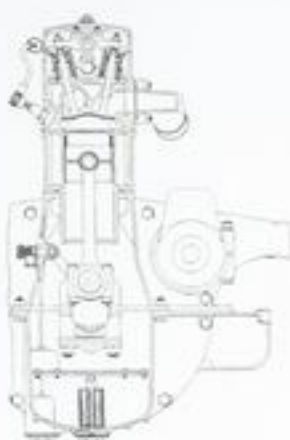
コクピットとエンジンルームを隔てるスクリーン上の乗客席は、セダンのような乗りよう。



エンジンの整然たる外観。吸気マニフォールドはブロック内に組み込まれ、排気管はブロック後面に付いているかに見える。プラグの横に見えるのは、冬のコールドスタート時に生ガスを速くブライミング・コック。



エンジン側面図。シャフト・ギア駆動50H24気筒(196cc・40馬力・3300rpm)。右のエンジンはメイン、ピストンシートのベアリング幅が広い。これに対して鉄製ブロックの両岸は狭くはなれない。



エンジン前面図。カムシャフトからロッド・カーブ介して作動されるV型配置のバルブは、吸排気は多少前後にずれているので、図から想像されるほど相互に干渉してはいない。カムの駆動シャフトはプッシュ・ロッド・バネ駆動式。ヘッドとブロック間には一切ガスケットを用いない。



ラレー・アウター・モーターには、本邦でも現存するディ・アットは僅か20台ほどというから、とにかくこれは非常に珍しい存在である。

このディ・アット20の所有者——は、栃木県宇都宮市在住の好事家、渡辺誠三さんである。渡辺さんがこの車に初めて遭遇したのは、14.5年前、同好の士といっしょにカリフォルニアの最老いたレステア。モーザー氏を訪ねたときだった。モーザー氏は知る人ぞ知る愛好家で、アルファ・ロメオ6C 1250のようなイタリア製スポーツカーを特に好んだ。「車も海が見たいだろうから」とモーザー氏の言葉——と、海に向かって開いたガレージに長年仕舞い込まれていた少白毛の車のなかに、このディ・アットもあった。そのボディスタイルにぞっこん惚れ込んだ渡辺さんは、その場で買う決心をしたが、3年がかりの修復が完成したのはごく最近のことである。

ディ・アット20を解剖する

すでにディ・アット社の歴史を概観したときに見たように、ディ・アットの背後には傑出した設計者の血が流れていたとしても浮かんできないうつまり、ブサッチーにおけるエントーレ、アルファ・ロメオにおけるヴィットリオ・マノー、ランチアのウイン・チェンツォのように、ひとりの傑出したデザイナー——金両者による進化一貫したデザイン・ポリシーが、ディ・アットにはないように見える。ディ・アットの発端は、すでに記したごとくフランスのアレクサン・ド・バイヤールであり、一時期は

ブサッチーで33アルファを同じくライセンス発行の下で組み立てた。ディ・アットとして輸入の成功作であり、量産型でもあったこのディ・アット2011でからが、一説によれば後述の設計によるという。

それは別問題として、このディ・アット20のデザインと1作は、当時の技術水準から見て最高のものであることが、正確に現物を検討し、実際に路上で試してみても実感できた。ディ・アットの設計と一般的構造には、やはりイタリアの道路環境と国民性が色濃く影を落としている。このクラスのスポーツカーには、まず充分なパワーを持つエンジンと、やや遅めの遅れた4段ギアボックスが必須である。アルファの輪軸を骨にした、ラフでオフな道路環境と、典型的イタリア人の運転・ターンに合うように、傾斜なシャーシは優れた操縦性を可能にするフレキシブルなバネとダンパー、有効なブレーキを備えなければならぬ。

こうした見地に立つなら、ディ・アットはまさに典型的なイタリア車である。まずエンジンはSOHC 4気筒 1996cc (79.2×100mm)で、44HP 3000rpmという出力は当時の平均値を上回る。SOHCはクラシカルな縦軸とベベルギアによって駆動され、使い易いV型をもち対置する大径40mmの吸排気バルブを、ローラーを介して作動させる、見事な半ば懸想地獄のレシダーヘッドには33アルファの1/2の直線設計を持つ。カムシャフトには脱り脱却に巧みして、2000にダンパーが備わることも特筆に値する。リシダーヘッドとプロックの間にはガスケットがない。後輪部はおそらく熟練工の手に

よって、大抵にスクリューで平面仕上げされたのだろう。よいガスケット材料がなかったこの時代、特に直線設計の高いスポーツ・レーシング・エンジンでは、リシダーヘッド面からガスや油漏れが多発した。いわゆるガスケット・シーリングと一体で作られた半分離式ヘッドが珍しくなかった——アルファ・ロメオ6C 1500コルサやブサッチーなどは有名——のも、この頃の事情を物語る。傾斜なベベルギア・カム機構調整クラシカルは、駆動性上げの3軸受型、中空鋼管のコロニーは充分な面積の、ブロンズで裏打ちされたホワイティ・スクリュー・ブッシュを持つ、おそろしくアルファ・ロメオ・マセラティの車が入ったと思われる2000では45HP、3000では実に55HPにパワーアップされていることから、このエンジンの基本設計が正しかったことが概観される。

それはともかく、エンジンの駆動力を前にして強い抵抗を受けるのは、いかにもイタリアの工業製品らしい。端正なレイアウトの見しさ、これは同時代のブサッチーやランチア・ラムダにもいえることで、エンジンには実にすっきりした外観を持つ。直線設計のサイド・アウター・カム・バルブが、直接プロックに脱りつけられているのもその一例である。吸気マニフェールドは、すべてリシダー・ブロー・アップに誘導されており、後からは見えないう。点火栓の固定コードを斜にすれば、一瞬の電機部はアルミ製のカバーで覆われ、後部からは隠されている。不慣れたゴムベルトなどを除く、カム軸受環から直接駆動される冷却ファンは、後





松本迄の街道を50から60のペースで走り、交通の妨がかった者は、こうして道の中央を堂々と歩いた。



後座に乗り込むには、まず後いりまんを上げ、腰かに支えてもらわなければならない。ドアの幅は狭く、乗降は高い。



ステアリング中心に付いたレバーひとつひとつも職工の精の風が吹く。



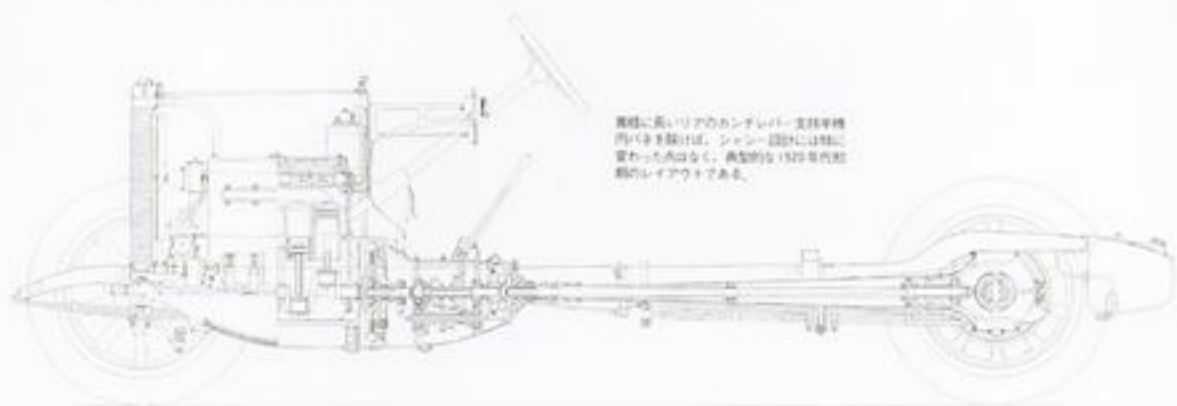
ロバート・ボッシュ製スイッチボードは万有博でもまた正確に機能する。速度計と時計は英国のストリス製。



高剛性を求めて下から強く、長いカンチレバー・スプリングとトルクチューブ・ドライブの構造がよくわかる。



頑丈そうなリアアクスルと左右のブリクッション・ショック式ダンパー。



真横に長いリアのカンチレバー・支持半軸のバネを脱けば、ショッカー設計には特に変わった点はなく、典型的な1920年代初期のレイアウトである。

型車行機のプロペラのように本から削り出したもので、こうなると趣味の世界としかへばようがない。そういえばランシア・ラムダも、ごく初期型は4枚羽根の本製プロペラだった。

アルミ製クランクケースは上下2分割型で、その下部はシェー・サイドレール軸に連する「甲板」を持つ。フライホイール・ハウジングと一体の、ホース断面アルミ铸物の「脚」とともに、それはシェーのこの部分の強度と剛性に寄与している。フットプレートと一体のスカートも、強度で大きなアルミ铸物である。

駆動半軸クランク、4段ギアボックスを経た駆動軸は、そこから前後ブレス製トルクチューブ内に収められた長いプロペラシャフトにより、スライダベール・ツェイナル・ギアに伝達される。この形式の駆動系のひとつの弱点は、クランク交代のように簡単なサービスにも、リアアクスルトルクチューブをさっくり取り外さないと、クランクに手が届かないことである。

フロントアクスルはいかに頑丈そうなり断面ベームで、スパンが900mmの平行半軸同軸バネによって固められる。本車はリアクッションダンパーだったに違いないが、この車には後代のウディ

ス製油圧ウェン型が付いている。リアのバネは、125mmと非常にスパンの狭い半軸同軸バネのカンチレバー支持で、左右に付いた一対のポートフォード・ブリクッション・ダンパーが、横方向の位置決めを助けている。

ブレーキに関しては、ディアットは比較的進歩的だったようである。ヨーロッパでは、早いものは1920年以前に、前輪ブレーキを標準装備する車もあった（イスパノ・スイザ196や高踏なドラージュはその例外）。一般的に遅いのは英国で、それのこととは1925年まで前輪ブレーキ無しで通した、ディアットの例外。この1923年型ではまだフロントブレーキが装備されていない。それにしてもアクスルベームが無効に付くように思えるが、果たして1924年以降の20人から、フロントブレーキがオプションになった。足ブレーキは300mm径・30mm幅の複輪ドラムに、また手ブレーキはギアボックス直後のプロペラシャフトに付いた小径ドラムに効く。

この薄皮さんの車では、ホイール・タイヤがゼーデッド・エッジのラージ・ホイットワース・タイヤで、800×120ミリメートルを覆っている。センターロック・バブは、たとえば大型の

ドラージュやイプティ・フランスキーンと同等サイズのものだった。ただし標準は、商品名をShocker wheelとつけた、もっと数段の縮小型鉄製スローホイールである。

On the Road

イタリアやフランスの車がスナッチハンドルになったのは、村本輸出を意図した戦後1950年代のこととで、それまで高踏車あるいはスローワーカーは、ほとんど例外なく右ハンドルと相場がきまっていた。イスパノ・スイザ、ブグーティ、ドラージュ、ドラエ、デルタ、イプティ・フランスキーン、みなそうである。このディアットは44年に高踏車というわけではないが、やはりそのひそみに倣い、右ハンドルである。

それにしてもこの軽やかなオーヴァンホディの実しきはどうだろう。小型のドラージュ1958年で、同様にフェンダーのまくり上がった、忘れられずほど快適なスリッパ・ボディの1人が戦後の日本にあったのを、写真で見たことがあるが、このディアットも、それに劣らぬくらい魅力的である。だが実際にスタアコングを握ってみると、これは見かけよりも軽やかな車だった。

大径ステアリング上のレバーでマダネーの点火時期を遅らせ、チョークを少し開じ、スロットルを少し開けておく。デッシュにある右側のコハート・ボッシュ製バルブスイッチをひねり、スターターを押すと、4気筒エンジンは一発で発火し、大きな排気音を轟かした。どうやらマフラーが少し漏れているらしい。

1920年代は、車のコントロール側のレイアウトやデザインが何回かに標準化されるより通かに向て、メーカーはそれぞれ好き勝手なことをやっていた。例えばこのディエートでは、4段ギアボックスの位置が普通とは逆に、右側が1〜2、左側が3〜4である。さらにスロットル・ペダルは、クラッチとブレーキの間に来るといった配設である。したがって、走り出すまえにクラッチ・ペダルは欠かせない。

しっかりした踏み場とのクラッチをいかに踏み込み、これまたがっしりしたギアペダルでローを選択する。ギアオイルがまだ空いているせいか、レバーの動きは渋く重い。そっと左足を緩めなつらりか、クラッチは衝突に懸かり、ヒュコンと発進した。まるでコーンクラッチのような挙動だが、これは普通の車載型のはずである。この車にはクラッチストップの機構がないので、シフトアップはスローである。クラッチストップとは、クラッチペダルと連動して、フライホイール外周

に作用する一種のブレーキで、空転するフライホイールの回転を落とし、ギアの噛み合いを助けるものだ。ディエートの場合、1、2速はスライディング・ギアなので、1〜2シフトアップはきわめて緩慢だが、潰れればギアを噛み合わせるようになる。これに対して、3速はコンスタント・メッシュだから、やはりダブルクラッチを要するとはいえず、ずーと容易である。

この4段ギアはひどく間が開いている。トップ1.00に対してサードは1.71、セカンド2.71、ロー4.61という、まるでトラック並みのレシオである。フルロードでアルプスを登降する場合を想定しているからだろう。したがってサードの許容速度は室外航く、60km/hがせいぜいである。しかしこのエンジンにまことによく絡むので、高いトップギアのままでも、40km/hくらいから明確に加速が利く。

ブレーキは311は、今日の交通のもとではおおいに気を遣う、絶対的に弱いから、充分に車間距離をとって走る必要がある。平地や上り坂はまだ良いとしても、当時急坂を下るときは、いったいどうしたのだろうか。きっとエンジンブレーキをフルに効かせ、足と手の両方を使ってゆーっくり降りたのに違いない。いまとは違って、山道は無舗装が普通だったから、スロットルを踏せばそれだけで制動になったのかも知れない。

このディエートもイタリア車の富で、速度を上げれば上げるほど、すべては機密に負ける。細い直径12.7mmのシムランの異端で、元来重くないステアリングは、ますます鋭敏かつ正確になる。直進性は、硬い一本で包まれた大昔的なセームアスル車にとって最大の弱点だが、このディエートの安定性は、当時の標準では後群に負けて、70km/hを安心して維持できた。長車軸をかなりソフトな平橋川カンチレバーで包まれた乗り心地も、スピードを上げれば、そう快適になる。ラフな路面でもダンピングはなかなかよく効いた。後部にも、風よけに有効なスクリーンが備わっているので、居住性はけっして悪くない。

1920年代に、このディエートを新車で購入したブルジョワは、きっと美しい女性とともに長旅に乗り、ショッパに運転させて、思ひたるルート・ナショナルをオープン・エタペーストで1周上にはカットアウト・ペダルがある1〜2周コースを走らせを目標したのではないだろうか。外見が特殊なのは裏腹に、このディエートは意外にも、運転に力を要する種類の車だったからである。ステイルに魅せられてディエートを買おうような人は、きっと愛憎だったろうから、色男、金と力はないから、というではないか。





Garcia and, at the wheel, Botta. They came 1st at Le Mans in a Type 30 in 1925. On the 7th of May 1927 a similar car averaged 59.2mph to finish seventh overall, winning the two-litre class in the Essex CC six hour race at Brooklands.

DIATTO

Part Two

In Part One, Frank Lugg described the early history of this respected Italian manufacturer. The late 1920s saw the demise of the company after a limited number of competition successes.

The Type 20 Diatto was well received at the 1922 Milan Motor Show. The company started to make deliveries to agents throughout Europe, and even to Australia. But early in 1923 it was reported in the motoring press that, due to the difficult period which Italy had passed through between 1918 and 1922, they had been unable to produce vehicles on anything like the anticipated scale. In 1921, their UK agent had been Automotive Industries Ltd, of Bagshot, in Surrey, with a showroom and offices at 25 Hadden Street, off Regent Street in London. They now appointed Captain Cyril Durlacher, AMIAE, of 6 Upper St Martin's Lane (see Letters page, *The Automobile*, June, 1998).

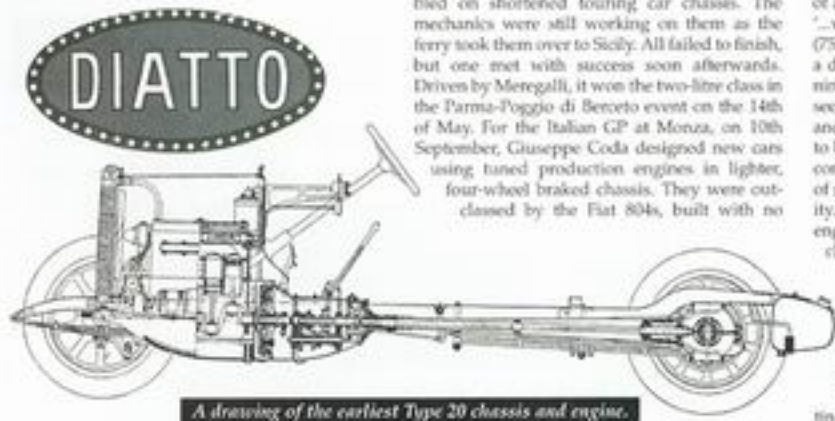
The competition programme had got under way with the preparation of a team to take part in the 1922 Targa Florio. Three cars were assembled on shortened touring car chassis. The mechanics were still working on them as the ferry took them over to Sicily. All failed to finish, but one met with success soon afterwards. Driven by Meregalli, it won the two-litre class in the Parma-Poggio di Berceto event on the 14th of May. For the Italian GP at Monza, on 10th September, Giuseppe Coda designed new cars using tuned production engines in lighter, four-wheel braked chassis. They were outclassed by the Fiat 804s, built with no

expense spared. Alfieri Maserati, who had been taken on as a driver and manager of Diatto's competition department, spun off at the Lesmo curve. Meregalli suffered a dropped valve. Subsequently these cars were used for road racing in normal two-litre (79.7 by 100mm) and also three-litre (97.7 by 100mm) forms. A three-litre won its class, beating Sivocchi's Alfa Romeo RL, at the Monza meeting that autumn.

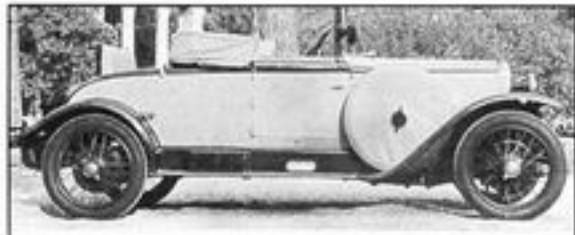
All the evidence points to the Type 20 having been conceived as a three-litre with these dimensions, the bore being reduced for production when it became clear that two litres would be a more popular capacity. This would explain the rather heavy chassis construction, large valves, and combustion chambers with a maximum width of 97.7mm at the head face.

The *Automotor Journal* published a road test of a T20 tourer on 15th February, 1923. It stated '...with the needle hand down on the '120' (75mph), the car is delightful — the engine has a distinctly aeromotor roar — a smoother running engine at high speed I have not met. It seems as good as that of the Three-Litre Bentley, and at least on this trial car there would appear to be very little between the TT model (or high compression) Bentley and the Diatto in the way of speed despite the disparity of cylinder capacity.' We can assume that this car had the 'sports' engine, which was a £25 optional extra, giving a claimed maximum of 80mph. Front wheel brakes were £30 extra and Rudge wire wheels another £20. The total price came to £725. The production sports Type 20S with semi-elliptic rear springs, which was listed in 1923 and 1924, had this engine as standard.

The extensive competition programme continued with good results in national events, but



A drawing of the earliest Type 20 chassis and engine.



Above, top to bottom: A 1924 Type 20 with S engine. The cabriolet coachwork is by Schieppati; The Type 20 assembly shop in 1922; Alfieri Maserati and Luigi Parenti in the Diatto-Hispano at San Sebastian in 1924. In subsequent years this car was driven to FTD in a number of mountain climbs by the Marquis de Sterlich. He also drove it in the 1926 Targa Florio, but is believed not to have finished.

disappointment in major races. Alfieri Maserati held third place in the 1922 Coppa Florio until a rock punctured his sump. In the 1923 Targa Florio he worked his way up to second place at half distance but was later forced to retire. In the same year a GP chassis, fitted with a 5881cc Hispano-Suiza engine, was very successful in mountain climbs. A new, all alloy two-litre 8cyl twin cam engine was put in hand under Coda's direction. Assembly was carried out by the Maserati brothers in their Bologna workshop.

The production cars were selling well in what we would call today a niche market. Then disaster struck. The Banca Italiana di Sconto failed. Diatto was placed in liquidation on the fifth of November, 1923. Ansaldo, the armament manufacturer, and N. Romeo and C were equally badly hit, but survived with government aid. Fortunately Diatto found support from the Musso brothers, who had banking and textile industry interests. The engineers Modesto Panetti and Giacinto Prandi joined the Board, as did the businessman Carlo Gorini.

The prototype 8cyl twin cam engine completed its bench tests in April, 1924. It was fitted into a lengthened version of the 1922 GP chassis. Subsequent 8cyl engines were completely redesigned by Coda; the aluminium block and head were retained, but the cam followers were

changed from finger to piston type. The crank now ran on ball or roller as well as plain bearings, while ball bearings were used for the camshafts and timing gears. The crankcase, sump, timing cover and even the cam covers were all new. There was also provision for a supercharger. The fresh influx of money would have stimulated this work, but Coda was dissatisfied. He did not see eye to eye with the new directors. The company was reconstituted as SA Autocostruzioni Diatto on 25th May, 1924. Coda left Diatto and joined Citroën around this date. His friend Alfieri Maserati decided to stay on.

The San Sebastian GP, held on 27th September, 1924, provided an opportunity for an attack upon the full GP field. The regulations imposed a minimum weight of 650kg. It seems that was the sole stipulation. This formula was ideal for a large engine special. A production 20S chassis was fitted with a 5881cc Hispano-Suiza engine, identical to that used previously for mountain climbs. It was probably a whole V-eight aero engine with one bank removed. The car proved very fast, holding third place at one stage, until gearbox failure caused it to retire.

On the ninth of November, 1924, Merzagalli, said to be one of the most temperamental drivers ever to come from Italy, won the Circuit of Garda for the third year running in a two-litre 4cyl car. Ernesto Maserati was fifth in the unsupercharged prototype 8cyl.

The production range was extended by widening the crankcase sufficiently to allow for an extra 8mm of crank throw. Thus the T20 was joined by a 2952cc (90 by 116mm) version, the Type 25. The two-litre sports was now known as the Type 30. It could also have the three-litre option, in which case it was known as the Type 35. The gearbox was converted from gate to ball change and the transmission handbrake was deleted.

On 20-21st June, 1925, two T30s and two T35s, reportedly of 108hp, took part at Le Mans. They did not meet with success. That same month, the first supercharged twin cam engine was delivered for bench testing.

One would have thought the company had enough on their hands. Yet 1925 also saw Alfieri and Ernesto Maserati, presumably under the direction of the factory design office, build a four-litre straight eight for mountain climbs and formula litre racing. An

8cyl GP chassis frame was fitted with a supercharged engine utilising two two-litre road car blocks and heads on a common crankcase, with a one piece crankshaft. The back axle was provided by Bugatti. This may well have been the type with integral gearbox, as the very long engine could have precluded the fitting of a normal Diatto gearbox and torque tube axle.

The supercharged 8cyl twin cam was entered for the Italian GP on the sixth of September, 1925. Evidently it had not had sufficient development, for the supercharger mountings failed. The company's situation was looking grim, though the order book was said to be full. Competition for sales was intense. In Europe alone, there were approximately 30 manufacturers building a similar car to Diatto at a similar price (about £30,000 in today's money), which had in any case been reduced by at least 25pcr cent between 1922 and 1926.

Diatto made economies in production. Though the rockers were not now finished all over, the tubular con rods were still very expensively machined from alloy steel forgings supplied by the Bismark Steel Works. In addition, there was a racing programme to be run and there were 400 workers to be paid. The sums just did not add up.

This situation caused the collapse of the Musso brothers' bank in February, 1926. Prandi, Diatto's managing director, was blamed. He suffered a heart attack which proved fatal. The GP cars passed to the Maserati brothers, almost certainly thanks to finance provided by the Marquis de Sterlich. The workforce was cut and the factory reduced to a parts department. A few cars were assembled from parts in stock until 1928. Some of these, known as the Type 26, were of 2.6litres (85 by 116mm).

In 1931 the moribund firm was rescued by one Carlino Sasso, previously a Diatto employee, who had come into a large inheritance. He resumed production of the firm's old sidelines, pumps, compressors and generators. Pneumatic drill compressors, using the T20 engine, were in use by the Italian army during the Second World War. After the war, the possibility of resuming car production was considered, but rejected. In 1955 the factory was sold.

On the 7th May, 1927, a Type 30 averaged 59.2mph to be placed seventh overall, winning the two-litre class in the Essex Car Club's six hour race at Brooklands, beating AC, OM and Lagonda opposition.

Perhaps 30 Diattos of all models survive today, of which 20 are from the Vintage period. ☺

PARMA - POGGIO DI BERCETO

regio di provenienza della

DIATTO

2ª Categoria - 1ª MERZAGALLI GUIDO

Automobili Diatto

The 1922 Targa Florio type, winner of the two-litre class in the Parma-Poggio di Berceto event.

Auto d'Epoca

ANNO XIX - N. 11 - NOVEMBRE 2002

EURO 5,16

IL MENSILE ITALIANO DI AUTOSTORICHE - THE ITALIAN CLASSIC CAR MAGAZINE

Fiat X1/9

Trent'anni di stile Bertone

176
pagine!

Le quotazioni
Gazzetta



Alfieri Maserati MV Agusta 750 S

Oldtimers Grand Prix Maria Teresa de Filippis

Noris Concours d'Elegance Louis Vuitton

le Fanauto

Le Fanatique de l'Automobile

n 198 Avril 1985 22F 165fb 6,90fb

RETROMOBILE 85: TOUJOURS PLUS



MAYBACH ZEPPELIN

12 cyl., 8.800 cc., 100 km/h
véhicule sport, chassis court, 27000
millions unique exposé au Salon de Berlin en 1930
MAINTENANT LE PLUS GRAND MUSÉE AU MONDE

DE DIATTO A MASERATI... QUATRE ALPINE ET UNE PISTE



La Manovella

RIVISTA UFFICIALE DELL'AUTOMOTOCUB STORICO ITALIANO



Quando c'era anche la sopraelevata



Monza 1922-2002

Come un "giallo"
la prima volta

di Donatella Biffignandi

Lancia Club

A Capo Nord
per i 30 anni

di Marcello Minerbi

Ducati

Il "Testastretta"
degli Anni '70

di Giovanni Nicosanti

Le «vecchie signore» del '22 all'autodromo di Monza



Festa ieri all'autodromo di Monza per gli 80 anni dell'impianto sportivo. In pista anche una Fiat, una Bugatti e una Diatto: la stessa griglia di partenza del primo Gran Premio d'Italia, il 10 settembre del 1922 *(foto Rossi)*

CORRIERE DELLA SERA

MILANO

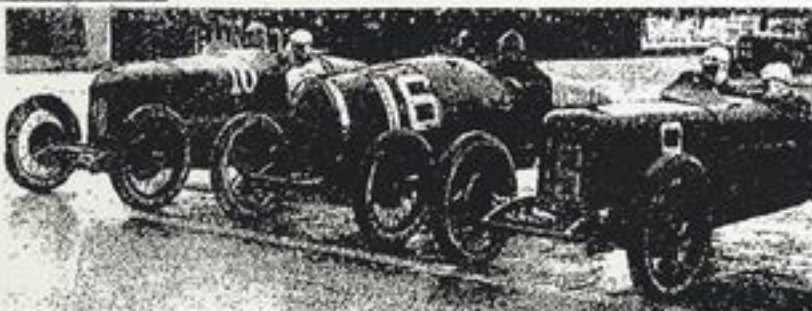
REDAZIONE: VIA SOLFERINO 18
TEL. 02 0316 FAX 02 61827701

INVIATI: 02 61827701
E-MAIL: CDS@CORR.ITALY.IT

CRONACHE DELLA CITTÀ E DELLA PROVINCIA

MARTEDÌ 12 NOVEMBRE 2002

19 NOVEMBRE 1922



Pietro Bordino dominò la gara e vinse a 140 km/h di media

MONTA — Al Gran Premio di Monza, il 12 settembre 1922, si disputò la 22ª edizione della gara, la prima, dominata e vinta dal pilota torinese, Pietro Bordino. Il vincitore, che aveva appena 26 anni, si classificò primo, seguito da Francesco De Luca, secondo, e da Francesco De Luca, terzo. La gara si svolse su un circuito di 10,5 km, con una velocità media di 140 km/h. La gara fu vinta da Bordino, che completò il giro in 1'11" 1/2, con una velocità media di 140 km/h. La gara fu vinta da Bordino, che completò il giro in 1'11" 1/2, con una velocità media di 140 km/h. La gara fu vinta da Bordino, che completò il giro in 1'11" 1/2, con una velocità media di 140 km/h.

In pole position Fiat, Bugatti e Diatto

Dopo ottant'anni si ricostituisce a Monza lo schieramento di partenza del primo Gran Premio

MONTA — Per questo anno, l'organizzazione nazionale della gara è stata affidata alla casa torinese, che ha organizzato la gara, la prima, dominata e vinta dal pilota torinese, Pietro Bordino. Il vincitore, che aveva appena 26 anni, si classificò primo, seguito da Francesco De Luca, secondo, e da Francesco De Luca, terzo. La gara si svolse su un circuito di 10,5 km, con una velocità media di 140 km/h. La gara fu vinta da Bordino, che completò il giro in 1'11" 1/2, con una velocità media di 140 km/h. La gara fu vinta da Bordino, che completò il giro in 1'11" 1/2, con una velocità media di 140 km/h.

Da tutta la gara, si è visto che la gara è stata dominata e vinta dal pilota torinese, Pietro Bordino. Il vincitore, che aveva appena 26 anni, si classificò primo, seguito da Francesco De Luca, secondo, e da Francesco De Luca, terzo. La gara si svolse su un circuito di 10,5 km, con una velocità media di 140 km/h. La gara fu vinta da Bordino, che completò il giro in 1'11" 1/2, con una velocità media di 140 km/h. La gara fu vinta da Bordino, che completò il giro in 1'11" 1/2, con una velocità media di 140 km/h.



A TUTTO GAS Pietro Bordino a Fiat davanti a Francesco De Luca e Francesco De Luca (partenza del primo Gran Premio di Monza)

La gara si svolse su un circuito di 10,5 km, con una velocità media di 140 km/h. La gara fu vinta da Bordino, che completò il giro in 1'11" 1/2, con una velocità media di 140 km/h. La gara fu vinta da Bordino, che completò il giro in 1'11" 1/2, con una velocità media di 140 km/h.

La gara si svolse su un circuito di 10,5 km, con una velocità media di 140 km/h. La gara fu vinta da Bordino, che completò il giro in 1'11" 1/2, con una velocità media di 140 km/h. La gara fu vinta da Bordino, che completò il giro in 1'11" 1/2, con una velocità media di 140 km/h.

La gara si svolse su un circuito di 10,5 km, con una velocità media di 140 km/h. La gara fu vinta da Bordino, che completò il giro in 1'11" 1/2, con una velocità media di 140 km/h. La gara fu vinta da Bordino, che completò il giro in 1'11" 1/2, con una velocità media di 140 km/h.

La gara si svolse su un circuito di 10,5 km, con una velocità media di 140 km/h. La gara fu vinta da Bordino, che completò il giro in 1'11" 1/2, con una velocità media di 140 km/h. La gara fu vinta da Bordino, che completò il giro in 1'11" 1/2, con una velocità media di 140 km/h.

La gara si svolse su un circuito di 10,5 km, con una velocità media di 140 km/h. La gara fu vinta da Bordino, che completò il giro in 1'11" 1/2, con una velocità media di 140 km/h. La gara fu vinta da Bordino, che completò il giro in 1'11" 1/2, con una velocità media di 140 km/h.

La gara si svolse su un circuito di 10,5 km, con una velocità media di 140 km/h. La gara fu vinta da Bordino, che completò il giro in 1'11" 1/2, con una velocità media di 140 km/h. La gara fu vinta da Bordino, che completò il giro in 1'11" 1/2, con una velocità media di 140 km/h.

La gara si svolse su un circuito di 10,5 km, con una velocità media di 140 km/h. La gara fu vinta da Bordino, che completò il giro in 1'11" 1/2, con una velocità media di 140 km/h. La gara fu vinta da Bordino, che completò il giro in 1'11" 1/2, con una velocità media di 140 km/h.

I protagonisti

LA SPERANZA

La gara si svolse su un circuito di 10,5 km, con una velocità media di 140 km/h. La gara fu vinta da Bordino, che completò il giro in 1'11" 1/2, con una velocità media di 140 km/h. La gara fu vinta da Bordino, che completò il giro in 1'11" 1/2, con una velocità media di 140 km/h.

IL RIVALI

La gara si svolse su un circuito di 10,5 km, con una velocità media di 140 km/h. La gara fu vinta da Bordino, che completò il giro in 1'11" 1/2, con una velocità media di 140 km/h. La gara fu vinta da Bordino, che completò il giro in 1'11" 1/2, con una velocità media di 140 km/h.



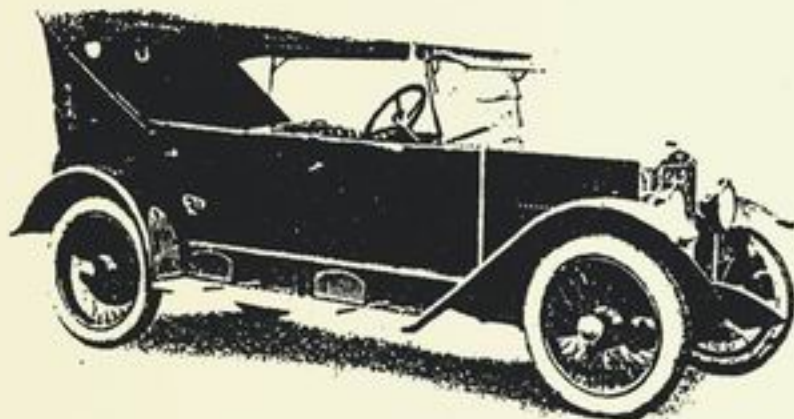
Qui accanto e in basso, il libretto di circolazione della Diatto appartenuta alla famiglia reale nel 1927.

A IL RE NON CHIEDE PRESTITI
 Anche un semplice libretto di circolazione può costituire un interessante documento storico. L'esemplare riprodotto si riferisce a una Diatto immatricolata il 3 giugno 1927 con la targa PI 148. Alla voce "Generalità del proprietario, suo domicilio e variazioni" si legge: «Casa di S.M. il Re d'Italia. S. Rossore». Il bollo di circolazione (in quell'epoca il pagamento

veniva annotato sul libretto) risulta pagato dal 28 aprile 1928, data della vendita della vettura al signor Milziade Sbrana fu Romualdo. Il foglio complementare, rilasciato solo in occasione del passaggio di proprietà, documenta che Milziade Sbrana acquistò la Diatto per 6 mila lire, cifra veramente modesta se si pensa che quell'auto in origine aveva un prezzo che si aggirava intorno alle 30-40 mila lire. È inoltre curioso notare come il foglio complementare non fosse stato rilasciato in occasione dell'acquisto da parte della casa reale. Evidentemente nessuno osava pensare che il Re avrebbe ipotecato la vettura per ottenere un prestito.

(Collezione Museo dell'Automobile - Torino).





THE NEW "TWO LITERS, TYPE 20, DIATTO"

28 M.P.G.

70 M.P.H.

DIATTO" Works have solved the problem of minimum cost and maximum result by the creation of their Type "20," technically perfect, neat and practical.

The New "Two Liters Diatto" allows the fitting of any six-seater body, open or closed; is very suitable for town or country, and preferred by sportsmen on account of its great speed and acceleration. Cost, consumption, and taxes are slightly above those of a little car.



CHARACTERISTICS:

Wheelbase	...	...	...	9ft. 10in.
Wheeltrack	...	...	...	4ft. 7in.
Bodyspace	...	...	...	8ft. 4in.
Max. space taken by chassis	13ft. 6in.	x	5ft. 4in.	
Weight of chassis with pneus	...	...	17 3/4 cwt.	

Agent for New South Wales:

J. F. JESINA

Phone: M W 1849

51 PARRAMATTA ROAD, FOREST LODGE
SYDNEY



« Nella relazione testè presentata al Ministro di agricoltura in Rio Janeiro dalla Commissione nominata dall'Associazione Commerciale brasiliana per studiare il problema della gomma in questo Paese, figurano i seguenti voti indicati come misure atte a risolverlo:

1. Promuovere il ribasso graduale delle tasse di esportazione sulla gomma in ragione diretta del suo prezzo, stabilendo a tal uopo un limite massimo ed un limite minimo.

2. Far votare una legge che proibisca qualsiasi alterazione alle tasse predette ed a qualunque altra, di qualsiasi natura, per un periodo di 25 anni;

3. Promuovere e stimolare con tutte le forme possibili la piantagione sistematica dell'hevea brasiliana riducendo le tasse su tutta la produzione che fosse provato derivasse da essa.

Si scorge subito da quanto precede come la questione della gomma sia un fatto di capitale importanza per il Brasile e come il Paese miri a valorizzarla ed

il Governo debba far ogni sforzo per riconquistare la padronanza del mercato mondiale che più non dedene dal 1912.

Non dovrebbe questo passar sotto silenzio, né inosservato agli industriali e commercianti italiani in detto prodotto.

Le grandi quantità di gomma consumate dalle nostre fabbriche automobilistiche e da tutte quelle facenti della gomma una principale materia degli articoli di loro fabbricazione potrebbero, a mio avviso, vantaggiosamente essere importate dal Brasile.

Dovrebbero per tal uopo i suddetti industriali e commercianti studiare il modo di organizzare qui sul posto una o più zone di sfruttamento con braccia e capitali italiani.

Aggiungo a tal proposito che il relatore della predetta Commissione commerciale si esprimeva esattamente in questi termini in sul finire della sua relazione: « Con le tre misure sopraindicate, e che debbono penetrare ben bene nello spirito degli interessati mi

sembra non sia difficile trovare i capitali e le braccia straniere che, in una collaborazione intelligente, potranno contribuire a risolvere il problema del costo e del volume di produzione necessaria alla grande e sempre crescente industria degli artefatti di gomma.

La vastità enorme dei terreni suscettibili di produrre in questo Stato il tanto ricercato caoutchouc, le condizioni favorevoli del clima e dell'humus, la qualità senza discussione ottima della pianta gommifera brasiliana, il poco elevato prezzo di produzione, sono tutti fatti che dovrebbero essere ben ponderati da coloro che hanno interesse ad ottenere a buon mercato la materia prima necessitante per la loro industria.

E' notorio come 30 anni fa il Brasile fornisse da solo il 75 % della produzione mondiale e come la qualità della sua gomma fosse oltremodo reputata. Ancora ora, come ebbe a dichiarare il signor Cayla nel recente Congresso di agricoltura tropicale, tenutosi in Francia, la raccolta della hevea brasiliana comprende: 66 % di fine, 25 % di semfine, 10 % di semifine.

I prezzi salirono tempi addietro fino a lire 34,50 al Kg. (mercato di Amburgo 1910).

Ora nessun fatto climaterico né tellurico si è manifestato in modo da alterare siffatta produzione quantitativa e qualitativa. Solo interviene la concorrenza che deve essere sopralfatta.

Il valore intrinseco pertanto della pianta da gomma brasiliana è rimasto quale era trent'anni fa, anzi, direi quasi, è migliorato, avuto riguardo al sempre più razionale mezzo di coltivazione e di sfruttamento.

Non vi ha dubbio alcuno a che il caoutchouc proveniente in grandi quantità direttamente in Italia dai luoghi di produzione del Brasile possa con tutta facilità vincere e in prezzo e in qualità, la concorrenza del caoutchouc similare proveniente o dall'Africa o dall'India o dall'Arcipelago della Malesia.

Un grande Salon a Roma.

In seguito ad intesa intervenuta in questi giorni fra la presidenza dell'A. C. di Roma e i dirigenti l'Unione Fabbriche sembra accertato che nel gennaio dell'anno venturo Roma avrà il suo salon automobilistico.

L'iniziativa dell'A. C. di Roma ha trovato piena corrispondenza di buon volere da parte dell'ente che raccoglie in vigoroso fascio tutte le forze produttive dell'industria automobilistica e ciò lascia credere che il salon di Roma non avrà nulla da temere in confronto delle maggiori mostre automobilistiche che hanno luogo nelle più importanti capitali straniere.

Una protesta d'automobilisti ad Atene.

Tutti gli autocarri e gli autobus di Atene hanno sfilato giorni or sono lungo la via dello Stadio dinanzi alla Camera, vuoti e con bandiere nere per una manifestazione di protesta contro la convenzione firmata con la società inglese di trasporti Pauer che si è impegnata di

ta. Un complesso di caratteri, insomma, parte squisitamente tecnici, parte, vorremmo dire, soggettivi, che l'osservatore affrettato o superficiale non può raccogliere, come in effetto non si sono raccolti nelle lodi generiche tributate dai primi commentatori, che ammirando la bella linea, la

riedità di giudizio o per dargli il desiderio, quando avesse a trovarsi davanti allo chassis nudo di vari davanti allo chassis nudo di cui oggi discorriamo, di completare per suo conto le osservazioni e di poter concludere con conoscenza di causa sul grado di perfezione cui è giunta oggi l'industria automobilistica nostrana.

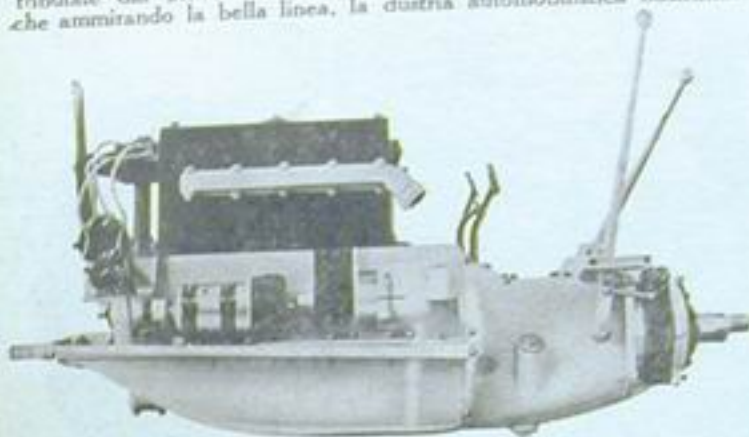


Fig. 1 - Il gruppo motore visto dal lato dello scarico.

snellezza, l'aspetto possente, l'elegante finitura, la marcia signorile, la superba tenuta di strada e simili luoghi comuni hanno implicitamente — col trascurare l'impareggiabile oscuro travaglio di cesello — recato offesa ai costruttori.

Con questo preambolo non vogliamo arrogarci di rendere — e d'essere noi soli a rendere — una completa idea di come è costruita la *Diatto*. Troppe cause, e in primo luogo la mancanza di spazio, vietano anche a noi quella completezza di esame dei dettagli che vorremmo porgere. Ma cercheremo almeno di accennare a grandi tratti, non fosse altro che per indirizzare il lettore alla se-

Il motore fa blocco unico col cambio e la frizione, ed è sospeso al telaio su tre punti. La trasmissione è ad un solo giunto cardanico, con albero che a medio carico rimane perfettamente allineato coll'asse motore, donde minimo lavoro del giunto, nessuna perdita di potenza, nessun logoramento e conseguenti rumori. La spinta viene trasmessa al telaio per mezzo del ponte posteriore, che racchiude il differenziale, e del tubo di reazione la cui estremità anteriore appoggia sulla scatola del cambio, con l'intermediario di un giunto sferico.

Tutti i comandi sono portati dal blocco motore-cambio, con leve

al centro. Il freno sul cambio è comandato a mano, quelli sulle ruote a pedale. Lo chassis è basato su coi freni anteriori *Penn*, come senza.

Il peso dello chassis completo con due ruote di ricambio è di 920 Kg. Il passo di mm. 3100, la carreggiata di 1400. Le ruote normali di 810-120 gommate *Englebert cordé*. La velocità massima con carrozzeria torpido raggiunge i 100 Km. all'ora.

Queste, a un primo sguardo sommario e sintetico, le caratteristiche essenziali della vettura.

Ed ora, più dettagliatamente.

Il motore ha quattro cilindri in monoblocco, fusi in ghisa, col blocco delle teste riportato senza l'interposizione di alcuna guarnizione, per l'assoluta precisione della lavorazione. L'alaggio è di mm. 79,7, la corsa di mm. 100, con una cilindrata complessiva di 1995 cmc. Formule di cilindrata, come si vede, relativamente tendenti alla cilindrata «quadra», in omaggio ad una minor velocità lineare assoluta del pistone a parità di velocità angolare, e in contrapposto ad alcune moderne tendenze di corse esageratamente lunghe. C'è che alla concezione di ogni dettaglio di questo motore presiedette l'intenzione di ottenere bensì un motore veloce, brioso, modernissimo, ma essenzialmente longevo e sicuro. Così il numero dei giri (date le caratteristiche di distribuzione che vedremo subito) è mantenuto in limiti onesti: 2500-3000; i 100 chilometri all'ora corrispondono a circa 2700 giri, con uno sviluppo di potenza di 45 HP.

I pistoni (che nel tipo cosiddetto sport, recante pure i freni anteriori e capace naturalmente di maggiori velocità, sono in lega

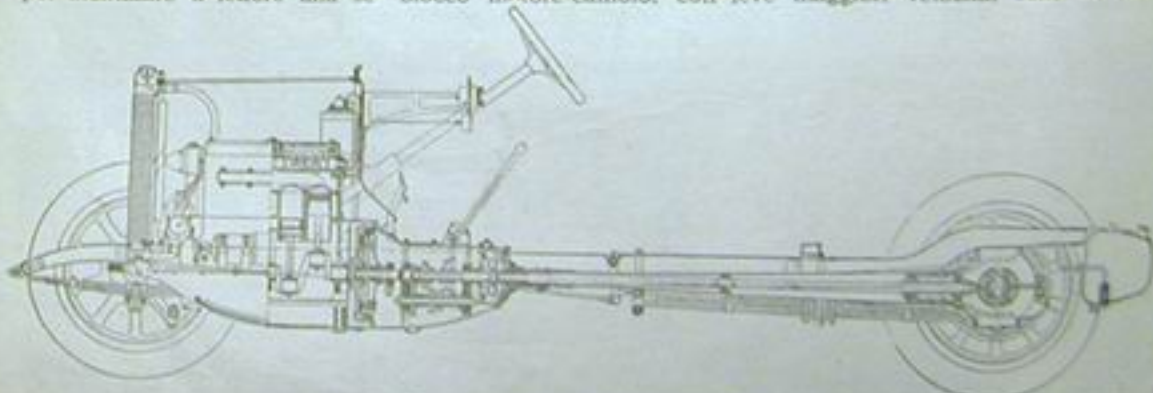
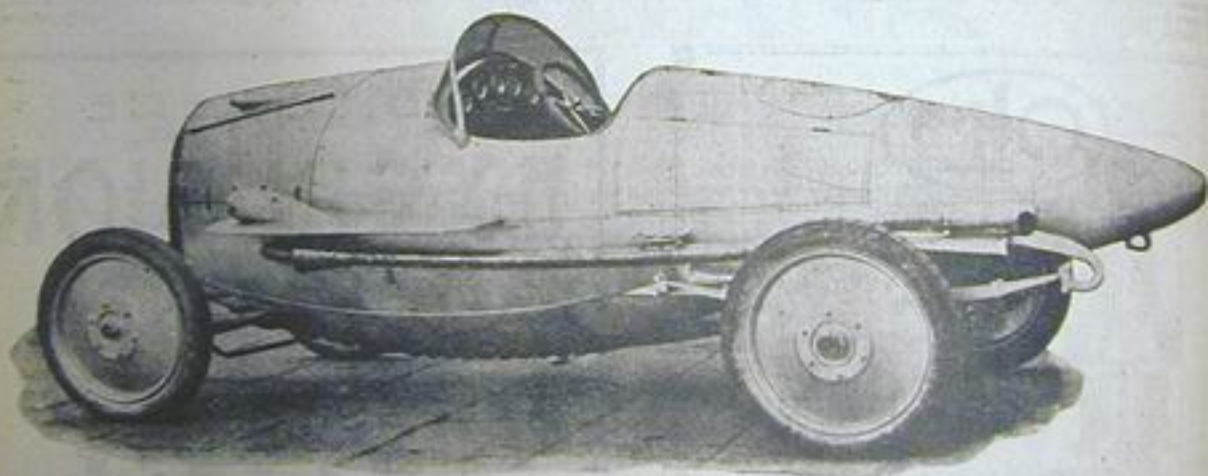


Fig. 2 - Sezione generale dello chassis.

PROGRESSO E NOVITÀ

DIATTO

la più illuminata scienza e la più sicura esperienza
della meccanica automobilistica e aviatoria
si sono riunite per creare
la vettura **DIATTO 4 DC** - modello 1920



Vettura Diatto speciale tipo corsa con sfuro in alluminio.

Automobili Diatto

VIA FREYUS, 21 - **TORINO** - VIA FREYUS, 21

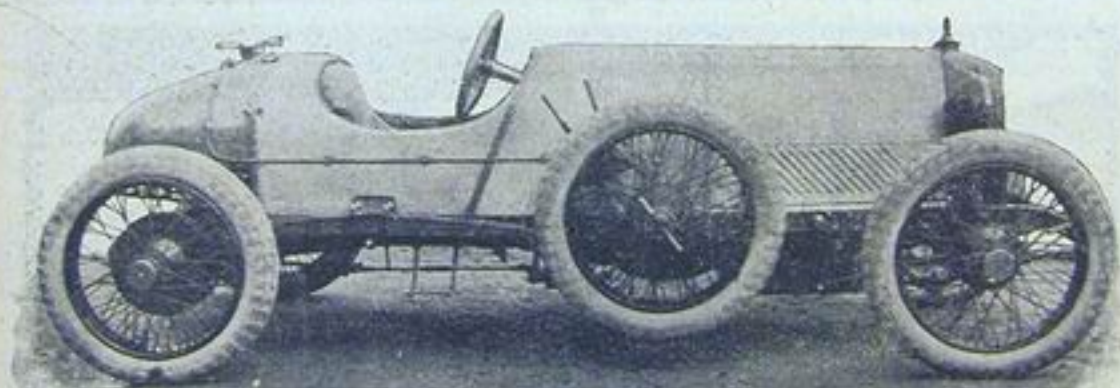
L'INSUPERABILE
DIATTO

cilindrata 3000 centimetri cubi

battendo vetture concorrenti da corsa e turismo
di potenzialità molto superiore
e classificandosi

prima assoluta

nella corsa in salita FRASCATI - ROCCA DI PAPA
ha brillantemente chiuso con una nuova vittoria la stagione 1921



La vettura Diatto da 3 litri vittoriosa nelle corse del 1921.

GRANDE SUCCESSO AL SALON DI LONDRA

Automobili Diatto

VIA FREYUS, 21 - **TORINO** - VIA FREYUS, 21

Anche per chi non conosce a menadito la storia dei primordi dell'automobile, l'intenso volto di Alfieri Maserati è inconfondibile. Bassoni, capelli precocemente grigi, profonde rughe ai lati della bocca e sulla fronte, uno sguardo che la forata fusilla della fotografia non impedisce di percepire come profondo e intelligente: un'espressione che Amedeo Nazzari avrebbe interpretato alla perfezione,

accentuandone magari l'aspetto brusco e spiccio, di persona che non ha altro pensiero che il proprio obiettivo. Le fotografie rimaste, non tante per la verità, ce lo restituiscono sempre così, con il medesimo trattenuto sorriso, la stessa concentrata pensosità. Difatti Alfieri morì giovane, non ancora quarantacinquenne, per una brutta infezione all'unico rene che gli era

rimasto dopo un grave incidente in una corsa di cinque anni prima. Una morte probabilmente evitabile, con le possibilità della medicina odierna, e che privò d'un tratto, senza preavviso alcuno, la squadra dei fratelli Maserati dell'allora sua massima testa pensante. Fu un'ingiustizia, quella morte prematura, perché Alfieri aveva davvero fatto suo il motto (Valli, sempre volli,

fortissimamente volli) del drammaturgo di cui portava il pesante nome. Non si era risparmiato mai, impegnandosi allo spasimo su ogni progetto, e soltanto da pochi anni stava cominciando a cogliere i primi risultati. Aveva dalla sua una rara capacità, quella di farcela con gli mezzi economici a disposizione, qualunque fossero: anche se, com'erano, estremamente ridotti. Questo

**Volli,
sempre
volli,**



**fortissimamente
volli!**

son talento si coniugava alla perfezione con un'altra straordinaria dote: una intuizione che lo rendeva in grado di progettare, senza quasi più bisogno di modifiche o ritocchi, vetture in grado di dimostrarsi vittoriose dalla prima gara. Tutto questo in perfetta solitudine (a parte i fratelli che lo guardavano come loro naturale leader), ossia progettando le proprie vetture nella loro intera

Alfieri Maserati

L'amore per la meccanica ispiratogli dal fratello maggiore, la sfida della città a soli 15 anni e la dura gavetta all'Isotta Fraschini fino al 1914, poi il grande salto dell'indipendenza. Iniziava così l'avventura della casa del Tridente

Testo di Donatella Biffignandi (del Museo dell'Automobile di Torino)



Qui sopra: Maserati su Ditta al Gran Premio d'Italia del 10 settembre 1922. Accanto a lui, a fargli da meccanico, il fratello Ernesto. Li aspetta il riles. Qui a lato: Trucco e Maserati, vincitori della Targa Florio 1908.

complessità. Alfieri Maserati nasce a Voghera il 23 settembre 1887, quarto di sette figli. Era stato Carlo, il primogenito (1881-1913), a inculcargli l'amore per la meccanica, la passione verso la creazione automobilistica. L'infanzia, a quei tempi, durava poco e Alfieri, appena dodicenne, già lavora in una fabbrica di biciclette. Però non smette di ammirare segretamente il fratello Carlo che traffica per conto suo e che nel 1898 realizza addirittura un motore da applicare alle bici, monocilindrico, con una potenza di 3/4 di cavallo, e due anni dopo partecipa alla Padova-Bovolenta con una motocicletta da lui stesso progettata e costruita. Il talento di Carlo racchiude già tutte le caratteristiche della schiatta Maserati: è curioso, versatile, accuratissimo, eccezionalmente dotato per il

In alto: la partenza dell'Isotta Fraschini di Vincenzo Trucco, con il giovane meccanico Alfieri Maserati, alla Targa Florio del 1908.

calcolo meccanico, portato alla guida. E difatti, nella sua breve vita (muore a trent'anni per una malattia ai polmoni) fu collaudatore, progettista, pilota. E soprattutto maestro, nei confronti dei suoi più giovani fratelli Alfieri, Bladio, Mario, Ettore ed Ernesto, che gli furono debitori della sua passione e del suo metodo. Il giovane Alfieri lavora sodo, e approfitta della più piccola occasione per osservare silenziosamente e imparare. A quindici anni capisce che l'orizzonte della sua Voghera è troppo ristretto, e decide, ragazzino senza un soldo e senza un appoggio se non quello incondizionato del fratello, di emigrare nella metropoli di Milano. La sua temerarietà è premiata: Carlo riesce a farlo assumere alla Isotta Fraschini nel 1902. Le sue mansioni sono tra le più umili: è il garzone che lava le macchine e i pavimenti, ma non si sgonfia. Poco dopo infatti passa al Reparto Esperienze, e quindi, ed è il culmine della felicità, al Reparto Corse. Segue i campioni, tra cui Nando Minoia, prepara le macchine, va alla Targa Florio del 1908 ed è meccanico sulla macchina che vince guidata da

Trucco. Non basta, sale ancora un gradino, è pilota al Gran Premio Vettorette dell'ACF, corso a Dieppe nello stesso anno. Arriva quattordicesimo (e primo delle vetture a quattro cilindri), un buon risultato per un ventunenne senza mezzi. L'Isotta Fraschini decide però di utilizzarlo altrimenti, e lo manda in Argentina, capotecnico della filiale di Buenos Aires. Anni dopo, uno dei suoi biografi contemporanei più affettuosi, il giornalista Corrado Filippini, racconta che era partito con i soldi contati: in piroscalo però si era messo a giocare e aveva perso tutto, con due macchine da sbarcare e senza conoscere una parola della lingua. Se la cava però, trovando credito per cinque lire da un compagno di viaggio e rifacendo il gruzzolo. All'Argentina segue la Gran Bretagna, a Londra (sempre senza conoscere una parola della lingua!), e poi la Francia... Sono anni difficili e duri, che vive in solitudine, senza mai mollare, e intanto perfezionandosi, imparando, osservando. Finché, ed è il 1912, l'Isotta Fraschini lo rimanda a Bologna, con l'incarico di organizzare il

servizio di assistenza ai clienti. Passano altri due anni, e Alfieri pensa di poter tentare il grande salto dell'indipendenza. Il 14 dicembre 1914 (l'Italia non era ancora in guerra) apre a Bologna, ormai diventata la sua città, una piccola officina, specializzata nell'elaborazione sportiva di motori Isotta Fraschini. Sotto insieme a lui i due fratelli Ettore ed Ernesto, di appena vent' e sedici anni, e cinque operai: una piccola squadra giovane, ferratissima, votata al lavoro come a un ideale ascetico. Lo scoppio della guerra lo blocca temporaneamente, ma si rifà aprendo a Milano una fabbrica di candele che nel 1919 trasferisce a Bologna, dove riprende in pieno la sua consueta attività. Con una novità però: adesso non si limita a lavorare per i propri clienti, ma comincia a pensare a un'elaborazione da collaudare e pilotare in prima persona. Utilizza un telaio Isotta Fraschini, naturalmente, su cui monta un motore d'aviazione, un Hispano Suiza. Già da queste due scelte emerge evidente la sua capacità di scegliere i componenti migliori che la tecnica del tempo gli potesse



Qui sotto: una rara immagine dell'equipe Isotta Fraschini al Gran Premio Vettorette corsa a Dieppe nel 1908. Al volante vi sono Vincenzo Trucco (n°18) che abbandonerà al primo giro, Alfieri Maserati (n°41) che si classificherà 14°, e Felice Bizio (n°59) che al traguardo sarà 8°.

Alfieri Maserati



macchina Alfieri si iscrive alla Parma-Poggio di Berceto, una importante gara in salita. Vince la categoria fino ai 3.000 cc, perciò riesce a imporsi anche su vetture molto più potenti: di nuovo, un risultato straordinario, per rapidità e completezza.

La collaborazione con la Diatto termina nel 1925, per difficoltà economiche della marca torinese che stenta a sostenere i costi di un' impegnativa attività sportiva. Rimane una foto che suggella questo addio: ritrae i partecipanti durante un ricco banchetto, con al centro, incoronati d'alloro, Emilio Materassi ed Ernesto Maserati, i due piloti. È l'occasione per Alfieri di pensare finalmente a una vettura battezzata con il suo nome. Trascorre l'inverno tra il 1925 e il 1926 immerso nel disegno e nella progettazione di un modello da competizione, che chiama Maserati Tipo 26 con evidente richiamo all'anno di nascita. Si ispira, com'è naturale, all'ultima vettura da lui concepita, la Diatto Grand Prix. Il motore sovralimentato è infatti anch'esso un otto cilindri in linea ma con una cilindrata ridotta da due litri a uno e mezzo, in ossequio alla nuova formula internazionale di corsa. Uguali il passo e la carreggiata, scelta dettata dai tempi molto ristretti se l'obiettivo è (e lo è) partecipare alla Targa Florio.



Alfieri Maserati

Qui sopra: Alfieri si classifica terzo alla Targa Florio del 1927 sulla Maserati da due litri.

in calendario per il 25 aprile. Ancora a marzo la rivista *Auto Italiana*, nell'elencare le iscrizioni alla gara siciliana, cita Alfieri Maserati come pilota della Diatto. La gara è

Qui sotto: alla destra di un sorridente Maserati vi è Achille Varzi, vincitore del Gran Premio di San Sebastiano del 1930.

un terreno di prova durissimo: dei 34 partiti, soltanto 15 terminano la prova nel tempo massimo, decimati dalle condizioni della strada che ammonta i pneumatici.

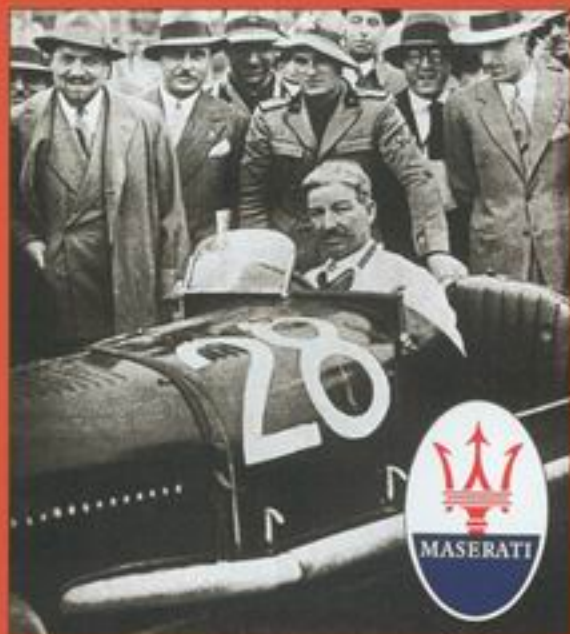
Vincitore assoluto è Meno Costantini, su Bugatti, ma Alfieri vince brillantemente la categoria 1800, destando uno stupore generale verso la sua nuova macchina che stavolta non si presenta più come elaborazione composita e geniale di pezzi diversi, ma realizzazione completa di una nuova e promettente marca automobilistica.

La Tipo 26 si presta a successive elaborazioni, che portano a un incremento di potenza, da 120 a 128 CV. Le migliorate prestazioni cominciano ad attirare i primi clienti (piloti come Tonini, De Sterlich, Materassi, Boracchini), e i risultati non mancano, come nel 1927 il titolo di Campione Italiano assoluto conquistato da Emilio Materassi. Mica male, per una marca neonata! Quell'anno però, alla terza Coppa Messina, che si corre sul Circuito dei Monti Peloritani, succede un fatto che avrà gravi conseguenze sulla vita di Alfieri. Trascinato dalla sua stessa foga, affronta il duro percorso di 312 km forse con troppa baldanza, e al primo giro perde il controllo della vettura e si capotta in un fossato. Le ferite appaiono subito gravissime, viene operato d'urgenza a un rete, rimasto irrimediabilmente danneggiato. I resoconti parlano di eccessiva temerarietà del pilota, lanciandosi alla cieca dentro il polverone per effettuare un sorpasso. Emerge in seguito, invece, che la causa dell'incidente potrebbe essere stato un guasto ai freni. Comunque, Alfieri pare riprendersi in fretta, addirittura qualche settimana dopo è di nuovo in gara. Ma qualcosa dentro di lui sembra consigliargli maggiore prudenza e lentamente dirada le sue partecipazioni sportive. L'anno seguente i successi continuano, con le guide di Boracchini, Maggi, Pastore, Brunori, Fagioli, e naturalmente anche Ernesto Maserati, affiancato sporadicamente da Alfieri. Ormai, però, questi ha capito che il suo vero mestiere è quello del progettista, e per il 1929 studia la sua vettura più famosa, la poderosa V4 a 16 cilindri a V, quasi quattro litri



di cilindrata, oltre 300 cavalli di potenza. È la prima vettura a sedici cilindri che corre sulle piste europee, concepita in modo da poter utilizzare i modelli e le fusioni degli otto cilindri che Alfieri costruiva già da qualche anno. Ciascuna bancata di cilindri ha il proprio albero a gomiti, dunque un motore con due alberi a gomiti e, altra novità nella storia dei motori di vetture da corsa, due compressori. Ne risulta un motore enorme, pesante, per alloggiare il quale occorre ripensare l'autotelaio. Alfieri realizza perciò un autotelaio molto più grande dell'usuale, e complessivamente il peso totale della vettura supera i 1000 kg. Una vettura difficile e impegnativa da guidare, sia per la frenata molto lunga, che può rivelarsi facilmente pericolosa in una corsa Grand Prix; sia per lo sterzo assai pesante, che obbliga a un considerevole sforzo fisico per dominare la macchina. Provata a Monza alla fine dell'agosto 1929, la vettura si rivela fin da subito, per l'enorme stropiccio, capace di prestazioni strepitose. Borzacchini infatti, già nel settembre, stabilisce un primato internazionale che fa sensazione: 246.009 km/h sui 10 km lanciati del circuito di Cremona (vedi *Auto d'Epoca* dell'aprile 1999), migliorando di ben 20 km il precedente record stabilito dall'inglese Eldridge su Fiat. Da non dimenticare che la vettura di cui Borzacchini polverizza il record era stata concepita appositamente per stabilire dei primati e montava un mostruoso motore d'aviazione, di 21,7 litri di cilindrata (contro i 4 della Maserati), in grado di sviluppare 320 CV a 1800 giri/min: è la spaventosa Fiat Medistefale. Alfieri invece aveva realizzato una normale, per quanto sovradotata, vettura da corsa, spingendo la propria puntigliosità a preparare egli stesso il carburante, costituito da una miscela di benzina, benzolo ed etere. Le qualità della vettura e del pilota trovano una splendida conferma pochi mesi dopo, con la vittoria al Gran Premio di Tripoli del 1930. E fanno intuire che consacra definitivamente la marca del Tridente (anche il

La 26M, capolavoro di Maserati, conquista cinque competizioni con Arcangeli, Fagioli e Varzi, quest'ultimo, grazie a lei, è Campione Italiano assoluto



Qui sopra: Reale Premio Roma del 1930. Alfieri vince la classe 1100 mentre una sua vettura guidata da Luigi Arcangeli si classifica prima assoluta.

simbolo è fatto in casa, lo ha disegnato l'unico fratello refrattario alla meccanica, Mario) all'apice dell'agonismo automobilistico. E fanno in cui Alfieri può guardare finalmente indietro con orgoglio, per quel che ha saputo fare, e in avanti con sicurezza, per quel che sicuramente è alla sua portata raggiungere. Cominciamo a parlare di lui le riviste, compaiono le prime interviste, viene addirittura ricevuto da Mussolini e nominato cavaliere. Corrado Filippini, che ne pubblica una biografia di tre pagine su *Auto Italiana* del 30 settembre 1930, dopo la sfolgorante vittoria di Varzi al Gran Premio di Monza, parla di tenacia inimitabile, di volontà assolutamente fuori dal normale, di un orgoglio e una ambizione illimitati. Quell'anno ha debuttato anche la 26M (6 cilindri, due litri e mezzo, 185 CV di potenza), realizzata nelle due versioni Gran Premio e Sport e che molti considerano l'assoluto capolavoro di Alfieri. Nella

stessa stagione, con questa vettura, Luigi Arcangeli vince il Reale Premio Roma, Luigi Fagioli la Coppa Ciano, Achille Varzi, l'acquisto in squadra più recente e prestigiosa, addirittura tre gare: la Coppa Acerbo, il Gran Premio di Monza e il Gran Premio di Spagna, e si aggiudica al chiudersi dell'anno il titolo di Campione Italiano assoluto. Per la Maserati, e per il suo artefice, è un trionfo, tanto più gratificante in quanto ottenuto contro una squadra ben più titolata, l'Alfa Romeo, che dispone di vetture come la P2, collaudatissima macchina da vittorie, e di piloti come Nuvolari, già entrato nella leggenda delle competizioni. L'errore della Scuderia Ferrari è forse stato considerare scontata la propria superiorità, e di non insistere in una preparazione d'ufficio che invece Alfieri Maserati porta all'essasperazione. Egli infatti non esita a provare la vettura sul circuito, riportarla a Bologna, smontarla interamente e sottoporla a

completa, minuziosissima verifica, per poi rimontarla e riportarla a Monza, nonostante si tratti di una vettura che ha già vinto a Roma, a Livorno, a Pescara, ad Avellino.

Non sembrano stendersi ombre all'orizzonte di Alfieri. È diventato ricco, ha accanto a sé i suoi fratelli, e famoso, affermato, ancora giovane, le sue macchine corrono e vincono dappertutto, i più grandi piloti del momento gli chiedono di poter far parte della sua squadra, e circondato da un piccolo esercito di operai disciplinati e inconfondibili. Per un Achille Varzi che lo abbandona per passare alla Bugatti, entra un Clemente Biondetti che si affianca a Luigi Fagioli. E le vittorie, nel 1931, continuano: il Reale Premio Roma, con Ernesto e la V4, il Gran Premio Monza, con Fagioli e la 8C 2800 derivata dalla 2000. Intanto Alfieri concepisce la 4CTR, con motore sovralimentato a quattro cilindri, 1100 di cilindrata, potenza di 110 CV, con cui Tulliani Bertocchi vincono la classe alla Mille Miglia. Resta tanto da fare, soprattutto resta ancora tanto da vincere. Ma per Alfieri il tempo non ha fretta. Il 3 marzo 1932 muore all'improvviso, per i postumi di un'operazione mal condotta al rene rimastogli. Quasi nessuno sa che si è ricoverato, e proprio nessuno si aspetta una notizia del genere. Il colpo è fortissimo: per i suoi fratelli, i suoi operai, la squadra, Bologna tutta, l'intero mondo della costruzione e competizione automobilistica. Rinaldo, Enrico ed Ernesto non si perdono d'animo, continuano a denti stretti, e la Maserati diventa ancora più grande. Non lo dimenticano mai, però, e ancora anni dopo, per una foto che li ritrae al lavoro in officina, si fanno trovare chini su un tavolo con il ritratto di Alfieri sulla parete che, da dietro, sembra osservarli con un sorriso orgoglioso. ■



GRAN PREMIO D'ITALIA

Monza '22, i misteri della prima volta

I problemi della costruzione della pista nel Parco Reale dopo il tentativo dell'anno precedente a Montichiari - Come un "giallo" la storia del primo Gran Premio organizzato dall'Acì Milano e vinto dalla Fiat di Bordino su quella di Nazzaro

di Donatella Biffignandi

È il 10 settembre 1922: centomila spettatori stanno seguendo il 2° Gran Premio d'Italia. Sulla sinistra è possibile vedere le tribune in legno e cemento costruite per il pubblico sul rettilineo principale.



A questo punto la gara non aveva praticamente più senso, talmente scontata la superiorità della casa torinese.

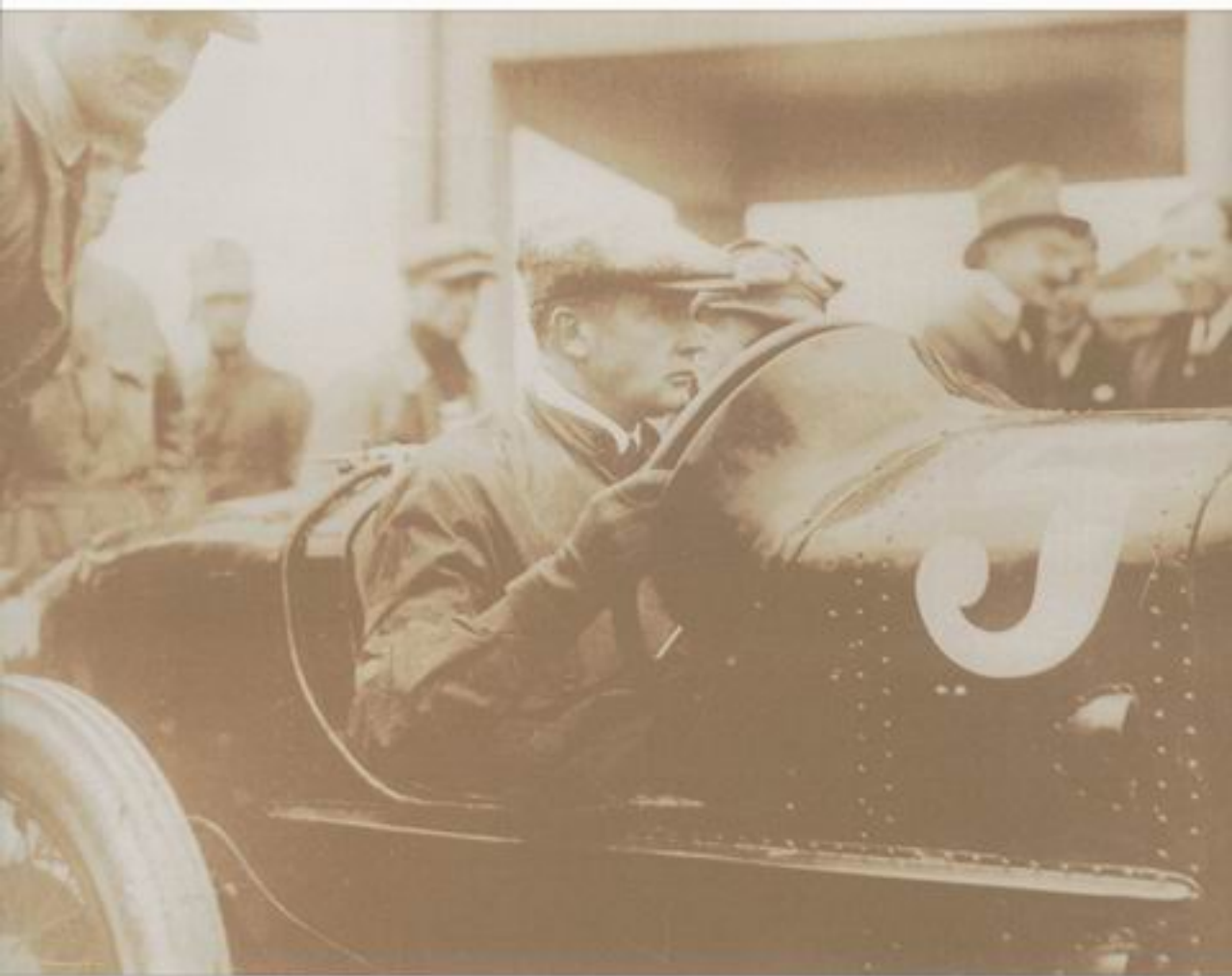
"Si proclama a perdifiato che i nostri circuiti, i nostri impianti per il Gran Premio la nostra organizzazione di corsa sono superlativi, incomparabili, mai visti, eppoi all'atto pratico mentre i concorrenti non si fanno pregare per intervenire ad Indianapolis, a Strasburgo, alla Targa Florio divengono ostinatamente recalcitranti a mantenere fede alle loro iscrizioni, a veni-

re in Italia; e gli organizzatori sono costretti ad ogni specie di atti, ad arrivare ai più inverosimili estremi per condurre qualcuno alla partenza" scriveva desolata la stampa dell'indomani.

Una ragione era sicuramente l'eccessiva vicinanza al Gran Premio di Francia, più blasonato; certo la defezione di trenta concorrenti su trentotto aveva svuotato la gara di qualsiasi significato, riducendola ad una partita tra Nazzaro e Bordino (vinse quest'ultimo), i piloti di punta della Fiat, che essendo compagni di squa-

Sopra, la griglia di partenza del Gran Premio era così composta (da sinistra a destra): la Fiat 501 numero 18 di Pietro Bordino, la Bugatti numero 16 di Pierre de Vincaya, la Daimler numero 9 di Guido Meregalli. Sullo sfondo, la Daimler numero 22 di Alfieri Maserati. A destra, Felice Nazzaro al box durante un rifornimento.





dra si guardarono bene dal darsi battaglia. Parve anzi agli spettatori che il fattore umano, stavolta, avesse contato ben poco; che a vincere fosse stata soprattutto la macchina, la formidabile 804, più che il pilota, e anche questo può contribuire a togliere mordente e suspense ad una gara.

Vi fu anche un piccolo giallo riguardo alla partecipazione della Bugatti. Alle otto del mattino una comunicazione ufficiale annunciava il suo ritiro dalla gara "per riconosciuta inferiorità di fronte alle vetture italiane". Neanche dieci minuti dopo, una seconda comunicazione avvertiva della partenza ritardata di mezz'ora, per dar tempo ad una Bugatti, guidata da De Vizcaya, di montare le ruote imprestate da un concorrente e presentarsi sulla griglia. Si trattava allora di una partecipazione privata (che il regolamento escludeva)? Dal verbale dei Commissari Sportivi:

"Il concorrente Bugatti avendo fatto richiedere mezz'ora di ritardo della partenza per presentarsi, i Commissari Sportivi, dietro consentimento unanime dei sopradetti concorrenti, hanno concessa la richiesta mezz'ora di ritardo". Il giorno successivo alla gara, però, anche Bugatti diramò una comunicazione ufficiale, in cui diceva di essere stato forzato a correre contro alla sua volontà da alcune persone, da lui non conosciute (quindi estranee all'organizzazione della corsa), che si erano recate da lui alle sette del mattino, impegnandosi a far ritardare di mezz'ora la partenza e a fargli cedere quattro ruote complete di gomme dalla Fiat.

Ma da quando un concorrente cede ad un avversario parte del proprio materiale, per metterlo in condizione di gareggiare? Chi erano queste persone, e con quale autorità intervenivano sui costruttori e sui piloti? E che significato ebbe, in questa vicenda,



un fatto che la Commissione Sportiva considerò trascurabile ma che invece, alla luce di questi fatti, riveste un'importanza diversa? Stiamo parlando del terzo pilota della squadra Fiat, Giaccone, che non riuscì a partire. Il resoconto CSAI diceva: "...i quali (elenco dei concorrenti) sono tutti partiti salvo il n. 29 Fiat, Giaccone, rimasto al traguardo per guasto al veicolo". Un guasto strano, per la verità, mai spiegato plausibilmente. La vettura non ebbe un sussulto, una fiammata, niente di niente: non si mosse, al via, e subito ne discesero pilota e meccanico, già convinti che non vi fosse nulla da fare. Ed immediatamente si decise di consegnare le cinque gomme della vettura di Giaccone alla Bugatti di Viscaya, come treno di riserva.

E veniamo all'arrivo. Recita il resoconto CSAI: "Dopo l'arrivo delle due Fiat, con la Bugatti ancora in pista, la folla ha straripato dagli sbarramenti ingombrando la pista alle estremità Ovest della Curva Sud. I C.S. hanno allora ritenuto pericoloso per i concorrenti e per il pubblico lasciar continuare la corsa e valendosi del disposto dell'art. 5... hanno fermata la corsa prima dello scadere del tempo massimo fissato in un'ora e mezza dall'arrivo dal primo. Nessun reclamo essendo stato presentato... la classifica viene stabilita come segue: 1° n. 18 Fiat, Bordino, km 800 in ore 5.43'13", media km 139,848; 2° n. 5 Fiat, Nazzaro, km 800 in ore 5.51'35", media km 136,525; 3° n. 16 Bugatti, De Viscaya, km 760 in ore 6.1'43" alla media di km 126.064".

A sinistra, Felice Nazzaro fotografato durante la verifica al peso della vettura. In alto, lo schieramento al via del Gran Premio d'Italia 1923. A fianco, in quell'anno, la squadra Alfa Romeo. Da sinistra Antonio Ascari al volante, in piedi Enzo Ferrari e l'ingegner Rimini, Ugo Livocci e Guatta, sulla 17 e infine Luigi Bazzi e Giuseppe Campari sulla vettura n. 12.





In realtà la Bugatti avrebbe dovuto essere esclusa dalla classifica, proprio perché le mancavano quattro giri alla fine della corsa. Un comportamento come quello dei commissari sarebbe stato ineccepibile se il tempo massimo fosse coinciso con quello del vincitore. Se la corsa finisce nel momento in cui qualcuno arriva per primo al traguardo, è giusto che tutti gli altri concorrenti siano inseriti in classifica a seconda della loro posizione in quel momento. Ma per un regolamento che prevede un tempo massimo, retaggio delle partenze scalate, tutti devono percorrere lo stesso numero di giri, in questo caso ottanta. Chi non lo fa, merita la squalifica. Dunque sono già tre le irregolarità. Trattative svolte e pressioni esercitate sui concorrenti da persone estranee all'organizzazione della corsa prima della corsa stessa. Ritardo della partenza di mezz'ora e partenza forzata di un concorrente contro l'espressa volontà del costruttore, mancata partenza di un altro concorrente per ragioni non chiarite. Invasione della pista da parte del pubblico, arresto della corsa e dei concorrenti ancora in gara, i quali però vengono ugualmente con-

templati nella classifica. Ma non basta ancora. Qualche giorno dopo la gara, la casa francese Ballot diramò uno sconcertante comunicato, che diceva: "Noi teniamo a protestare contro ciò che i nostri amici italiani hanno voluto presentare come una diserzione...non è il caso di parlare di forfait da parte nostra per la buona ragione che noi non abbiamo mai mandato alcuna iscrizione e neppure fatto alcuna promessa verbale per la corsa in questione. Al contrario fin dal principio dell'anno gli organizzatori erano avvertiti della nostra non partecipazione e tutte le manovre e tutte le offerte più allettanti...non sono mai riuscite a farci cambiare di decisione. Noi ci eravamo astenuti dal protestare contro questa iscrizione d'ufficio per riguardo ad una personalità dirigente italiana che ci aveva amichevolmente pregato di non sconfessarlo. Ma dopo i fatti accaduti a Monza non crediamo di essere più obbligati al silenzio...". Dunque, da una parte gli organizzatori del Gran Premio hanno dato la Casa Ballot regolarmente iscritta con due vetture, hanno annunciato i due guidatori nelle persone di Goux e Foresti,

millernote

GRANDE ENCICLOPEDIA DELL'AUTOMOBILE

volume quinto



Diat-Ford

DIATTO — La Fratelli Diatto era una vecchia azienda torinese che costruiva fin dal 1855 carrozze a cavalli. Dopo settant'anni di fiorente esercizio decise di volgersi all'attività automobilistica. Il capoluogo piemontese denunciava ai primi del secolo un fervore di iniziative in questo campo, cui non era certo estranea la disponibilità di maestranze già sufficientemente specializzate e la vicinanza con la Francia che, a quel tempo, presentava prodotti conosciuti e collaudati. Proprio a un'azienda d'oltralpe, seguendo una politica di impegno graduale comune ad altre fabbriche italiane del ramo, si rivolsero i titolari della Diatto, stabilendo saggiamente di dare inizio alla nuova esperienza in un contesto che offriva le maggiori garanzie di riuscita. Fu così che il 12 aprile 1905 si costituì fra la Ingg. Vittorio e Pietro Diatto (Fonderie Officine Meccaniche Costruzioni in Ferro) e la francese Clément Bayard, la Società Diatto-A. Clément Vettura Marca Torino, con capitale di lit. 1.500.000, che proponeva la costruzione di automobili su licenza Clément. Lo stesso Adolphe Clément — che portava il contributo della sua ampia esperienza — ne divenne presidente, mentre l'incarico di amministratore delegato veniva assunto dall'ingegner Vittorio Diatto. Lo stabilimento dava lavoro a circa 500 operai e sorgeva su di un'area di 25.000 m².

La produzione regolare iniziò nel 1906 con un programma di 250 unità annue, rappresentate dal modello 10/12 HP a due cilindri di 1884 cc (100 x 120 mm) e dal modello 20/25 HP a quattro cilindri con cilindrata esattamente doppia di 3770 cc (100 x 120 mm).

Una 20/25 HP fu premiata con targa e medaglia d'oro alla Coppa Herkomer, importante gara tedesca di regolarità, di quello stesso anno.

Nel 1908 comparve il triblocco a sei cilindri 24 HP di 4086 cc (85 x 120 mm), rimasto peraltro in listino un anno solo. Nel 1909 Adolphe Clément lasciava la società e venivano scelti i legami con la Casa francese con conseguente variazione della ragione sociale, divenuta Officina Fonderia Frejus-Vettura Diatto. Sempre nel 1909 comparve il primo monoblocco a quattro cilindri, di concezione originale, mentre a partire dal 1911 e fino al 1915 la produzione si orientò su di un «Tipo Unico» a quattro cilindri di 2212 cc (80 x 110 mm) passati poi a 2415 cc (80 x 120 mm). Il primo di questi motori unificati era derivato dalla piccola monoblocco presentata con successo nel 1909, dalla quale differiva solo per il diametro dei cilindri maggiorato da 77 a 80 mm.

Nel 1915 veniva aperto un nuovo reparto destinato alla costruzione delle carrozzerie (fino

a quel momento, seguendo del resto l'orientamento della maggior parte delle fabbriche, alla clientela erano stati offerti solo gli chassis) e rilevati gli stabilimenti John Newton (ex Valt) di Torino e Schacchi di Chivasso, con conseguente disponibilità di nuove attrezzature che avrebbero permesso un allargamento della produzione. Ci si stava preparando a sostenere lo sforzo bellico durante il quale tutte le risorse sarebbero state concentrate sulla serie di autocarri leggeri costruiti sugli autotelaio fino ad allora utilizzati per le vetture. Del resto questa politica produttiva era comune a molte altre aziende dell'epoca trovatesi di colpo a far fronte a una forte richiesta di automezzi militari, senza disporre di adeguata esperienza in proposito.

Sempre in vista di un potenziamento in questo campo fu acquistata nel marzo 1916 la maggioranza del pacchetto azionario della Gnome et Rhône Fabbrica Italiana Motori, trasformandone la ragione sociale in Società Italiana Motori Gnome et Rhône e dedicandola alla costruzione di propulsori aeronautici a otto cilindri su licenza Bepatti. Anche per la Diatto il periodo delle forniture belliche fu inizialmente molto lucroso: con un capitale nominale di lit. 1.500.000, il bilancio del 1916 registrava un utile che raggiungeva la considerevole cifra di 205.422 lire.



Il marchio della Diatto, coniato nel 1909 dopo l'uscita dalla preesistente società di Adolphe Clément. Fino ad allora, e a partire dal 1905, la Diatto aveva costruito su licenza vetture Clément Bayard che erano vendute in Italia col marchio Torino.

Una Diatto-Clément da competizione del 1907. A bordo della vettura, che partecipò alla Coppa di Velocità disputata in quell'anno a Brescia, sono Burzio e Restelli.





Sopra: la Diatto Tipo 30, costruita su licenza Bugatti, esposta al Salone di Parigi del 1919. A destra: la cosiddetta Diattina (Collezione Galleri). Sotto: il Tipo 10, prodotto nel 1919. Aveva una cilindrata di circa un litro e, pur essendo un'utilitaria, era dotata di illuminazione elettrica.



Tre immagini della Diatto Tipo 20, la vettura costruita dal 1922 al 1927 in diverse versioni, sempre con motore di due litri.

Sotto: un modello di serie alla Coppa delle Alpi del 1922. In basso: il Tipo 20 da corsa alla partenza di una gara dell'epoca (a fianco della vettura, con la maglietta dell'Alfa Romeo, si intravede Enzo Ferrari). A destra: ancora il Tipo 20 da corsa al circuito del Mugello del 1923.



Terminato il conflitto, la Diatto cambiò per ben due volte la sua denominazione. Infatti nel 1918 divenne Fonderie Officine Frejus Automobili Diatto S. A. e nel 1919 Automobili Diatto S. A. Nel 1920 la sede sociale, sino allora a Torino fu trasferita a Roma, forse per poter seguire più da vicino le complesse trattative per ottenere dallo Stato il pagamento di sei milioni di lire alla consociata Gnome et Rhône per forniture di guerra, debito che tuttavia non verrà mai saldato.

Nel 1919 era frattempo uscito un Tipo 30, riproduzione su licenza della Bugatti Tipo 25 di 1452 cc (68x100 mm). Il piccolo Tipo 10 di un litro di cilindrata (60x90 mm), progettato direttamente dalla Gnome et Rhône e prodotto poi dalla Diatto con qualche modifica rispetto al prototipo, era uno dei tentativi, prematuri, di indirizzare la produzione verso utilitarie leggere, che non ebbe seguito immediato.

Al Salone dell'Automobile di Milano 1922 fu presentato il nuovo modello 20, i cui disegni costruttivi erano stati acquistati dalla Società Velcro di Torino che ebbe vita brevissima nell'immediato dopoguerra. Il 20 e la

versione sportiva 20 S si resero ben presto popolari. Si trattava di una vettura a quattro cilindri di 1996 cc (80x100 mm), con valvole a asse a camme in testa. Il motore del 20 S era in grado di erogare 75 cv, contro i 40 del tipo normale sostituito, nel 1924, dal 20 A con potenza leggermente aumentata e passo più lungo. A partire da tali modelli le vetture Diatto vennero caratterizzate da questo disegno della distribuzione e si fecero un'immagine più definita in un mercato ancora inflazionato di marche e di modelli.

La situazione economica della società, nonostante i buoni risultati della produzione che si traducevano anche in successi sportivi, non era tuttavia delle più floride tanto che nel 1923 venne deciso di porla in liquidazione. Un nuovo afflusso di capitali salvò fortunatamente l'azienda dalla chiusura definitiva. Il 20 maggio 1924 si costituiva infatti la Autostruzioni Diatto S. A. che rilevò la vecchia società. Nei suoi programmi vi era anche — oltre al perseguimento dei modelli base — un





tentativo di carattere agonistico consistente nella realizzazione di una vettura da Gran Premio per la cui progettazione ci si rivolse ad Alfieri Maserati. Questa macchina a 8 cilindri in linea, di due litri di cilindrata e fornita di compressore, prese parte alla guida di Maserati al G. P. d'Italia 1923, ma non terminò tuttavia la corsa.

Nel 1926 i fratelli Musso, che erano fra i principali azionisti, coinvolsero la Autocostruzioni Diatto nel disastro delle loro industrie tessili con un conseguente nuovo periodo di crisi. Dopo alcuni anni stentati, che si riflettevano anche sui programmi produttivi (nel 1927 termina praticamente la costruzione di automobili con i Tipi 50 e 26) la società venne rilevata nel 1931 da Carlino Sasso che con energica azione riuscì a risanare i bilanci. L'attività restò comunque indirizzata solo verso le parti di ricambio per autoveicoli Diatto nonché su motocompresori, gruppi elettrogeni e perforatrici pneumatiche. Si ebbe ancora un ritorno alle costruzioni automobilistiche nel 1945 con lo studio e la progettazione di



Sopra: due Diatto del Tipo 20 S impegnate nei tornei della Parma-Poggio di Berceto. L'anno è il 1924. A fianco: la Diatto pilotata da Alfieri Maserati in sosta ai box durante il G. P. d'Italia del 1922. Accanto alla vettura Ernesto Maserati, compagno di squadra del fratello. Al 27° giro la macchina uscì di strada.

Sotto: a sinistra, un'altra Diatto ferma ai box durante il G. P. d'Italia del '22; è quella di Meregutti, tolta di gara al 32° giro per la rottura di una valvola; a destra, ancora un'immagine della Diatto 20 S. Il suo motore, di 1996 cc, sviluppava 75 cv a 4300 giri/min.





Sopra: la Daimler Grand Prix, otto cilindri con compressore del 1923. Guidata da Maserati partecipò al G. P. d'Italia a Monza ma fu costretta al ritiro per un guasto meccanico. Era stata progettata da Alfieri Maserati.



A fianco: il motore della Daimler 20 A modello Weymann del 1926. Elegante berlina della foto sotto. Era un quattro cilindri monoblocco di 1996 cc (80 x 100 mm). Disponeva di distribuzione con asse a camme in testa e sviluppava 45 cv a 3000 giri/min. (Collezione Quattroruote).



prototipi di vetture e autocarri per conto della Società Galileo, iniziativa peraltro rimasta a uno stadio effimero.

La società cessò definitivamente nel 1955 a seguito della incorporazione nella Veglio S.p.A.

DIBROMOETANO — Sostanza chimica impiegata per evacuare dai cilindri i residui che gli additivi antidetonanti, presenti nelle benzine ad alto numero di ottano, lasciano dopo la combustione.

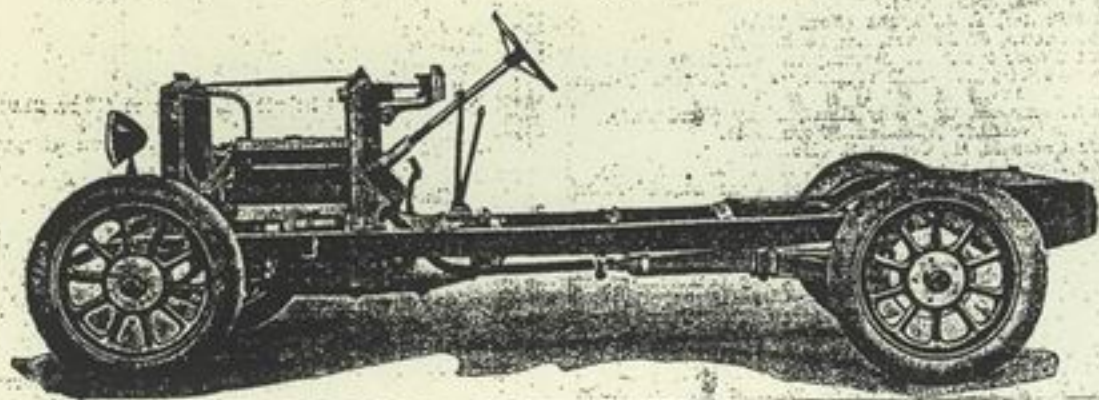
Il dibromoetano viene solitamente miscelato con il dicloroetano: il composto che si ottiene rientra nella gamma dei cosiddetti «scavengers» (letteralmente pulitori, evacuatori). L'azione del dibromoetano è essenzialmente chimica. Gli additivi antidetonanti, definiti piomboalchili (come il tetraetile e il tetrametile), in seguito alla combustione si trasformano in ossidi di piombo, che produrrebbero notevoli quantità di depositi dannosi nelle camere di scoppio. Il dibromoetano, miscelato al dicloroetano, ha il potere di trasformare gli ossidi di piombo in cloruri di piombo, sostanze volatili che vengono espulse con facilità attraverso lo scarico.

Senza scavengers l'impiego dei piomboalchili nelle benzine sarebbe praticamente impossibile. Altre sostanze con buone proprietà antidetonanti, come certi composti metallorganici di ferro e di manganese, non vengono utilizzati per mancanza di opportuni scavengers.

DIEPPE — Circuito francese noto anche come circuito della Senna Inferiore. Aveva uno sviluppo di 76.988 km ed era ricavato da strade normalmente aperte al traffico. Era a forma triangolare e i vertici toccavano le città di Dieppe, Londinières ed Eu. Su questo circuito si svolsero i Gran Premi di Francia del 1907, del 1908 e del 1912.



The New Two Liters. Type "20"



DESCRIPTION:

ENGINE.—Four cylinders monobloc, detachable cylinder head, four strokes, 79 mm bore, 100 mm. stroke, overhead valves.

CARBURETTOR.—Multiple jets, hand and foot control, automatic feeding device.

IGNITION.—High tension magneto with control on steering wheel.

LUBRICATION.—Automatic forced feed by gear pump.

STARTING.—Little electric engine.

LIGHTING and charge of accumulators by means of a dynamo.

CLUTCH.—Single dry steel disc. Asbestos lining.

GEAR BOX.—Giving four speed and reverse, fourth speed in direct drive, central change speed lever.

REAR AXLE.—Pressed steel casing connected to the gear box by a reaction tube and spherical housing. Single joint cardan shaft and spiral bevel differential.

BRAKES.—Hand brake mounted at back of gear box and foot brake on each of rear wheels.

FRAME.—Of pressed steel, narrow in front and wider at the back, enough to secure a proper fitting of the body.

SPRINGS.—Semi-elliptics on front and full cantilevers of great length and flexibility on rear axle.

STEERING.—Irreversible worm and complete worm wheel.

AXLE.—Pressed steel.

WHEELS.—Detachable, 820 x 120, running on large size ball bearings.

CHARACTERISTICS.

Wheelbase	m. 2.30
Wheeltrack	m. 1.40
Bodyspace	m. 2.55
Max. space taken by chassis	m. 4.12 x 1.62
Weight of chassis with petrol	Kg. 900

"DIATTO" Works have resolved the problem of minimum cost and maximum result by the creation of their Type "20," technically perfect, neat and practical. The new "TWO LITERS DIATTO" allows the fitting of any six-seater body, opened or closed; is very suitable for town and country and preferred by sportsmen on account of its great speed and powerful retaking of the engine. Cost, consumption and taxes are slightly above those of a little car.

Ongarello Agencies Pty. Ltd. 12 McKillop St., Melbourne

PREZZI AUTOVEICOLI DIATTO "2 litri,,

CHASSIS NUDI senza gomme, franco Officine Torino:

Tipo "20 A,, senza freni su ruote anteriori, con cinque ruote Sankey normali, impianto elettrico per luce ed avviamento, tromba elettrica normale, accessori previsti dal Catalogo Lit.	29.000
Supplementi: Freni su ruote anteriori *	3.000
Ruote a raggi Rudge Whitworth normali	1.500

Tipo "30,, completo di: Freni su ruote anteriori, cinque ruote a raggi Rudge Whitworth normali, impianto elettrico per luce ed avviamento Bosch, tromba elettrica normale, ammortizzatori anteriori e posteriori, scappamento libero, indicatori del livello alla vasca benzina Lit.	37.000
---	--------

CARROZZERIE per tipo "20 A,,:

Torpedo di serie a 4 posti Lit.	11.000
" " a 6 posti *	12.000

CARROZZERIE per tipo "30,,:

Torpedo di serie a 4 posti Lit.	13.000
" di lusso a 4 posti (secondo il lusso) da Lit.	15.000 a 17.000

CARROZZERIE Guida interna, anche « Weymann » Coupé. Cabriolet.

Sempre pronte.
Prezzi di fabbrica
secondo il lusso.

N. B. — Il presente listino non contempla per il tipo «20 A» i supplementi relativi al motore spinto, impianto elettrico Bosch, indicatore livello benzina, ammortizzatori e scappamento libero.

S. A. AUTOCOSTRUZIONI



73 - VIA VENARIA - 73

TORINO



SOCIETÀ ANONIMA

CARROZZERIA SCHIEPPATI

CARROZZERIE PER AUTOMOBILI

Sede ed Amministrazione:

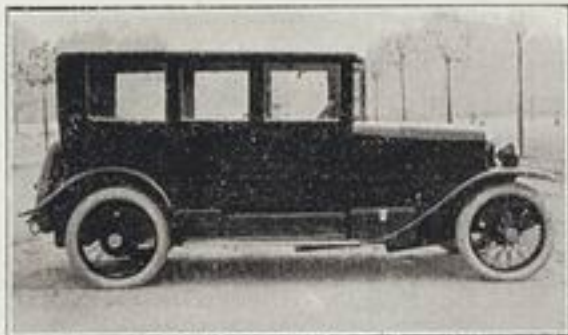
VIA LAZZARO PAPI N. 14-16

VIA PIETRO COLLETTA N. 19

VIA LODOVICO MURATORI N. 34

Telefono Interc. 50-030

MILANO



Tipo H. D. A. guida Interaa DIATTO.

Tipo 20 - 2 litri - DIATTO.



LA NUOVA 2 LITRI DIATTO

a Valvole in testa con sospensione CANTILEVER

RAPPRESENTANTE PER MILANO E PROVINCIA

CARROZZERIA SCHIEPPATI

MILANO

Via Lazzaro Papi N. 14-16

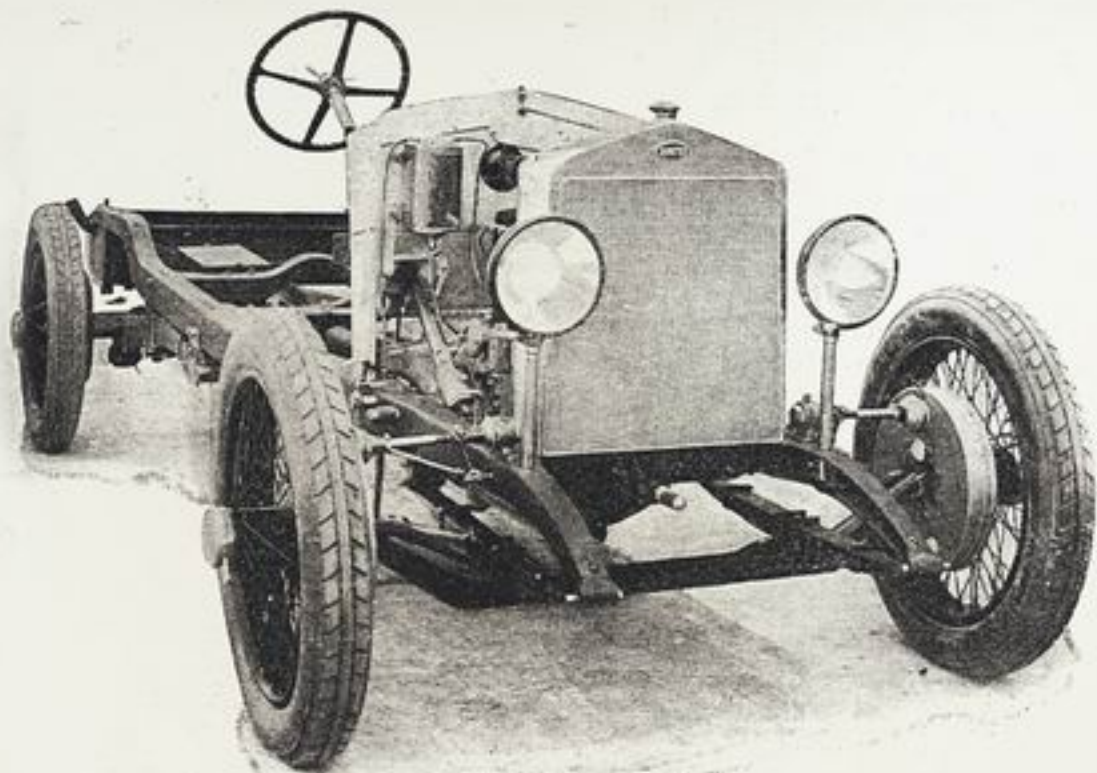


Fig. 1 - Lo chassis della due litri Diatto tipo 20 A.

La fisionomia tecnica della due litri Diatto

La stampa automobilistica italiana ha avuto un'altra magnifica occasione per ridimostrare la sua profondità tecnica ancora una volta, in occasione della comparsa di una vettura non più recente ma ancora d'attualità della due litri Diatto tipo 20. Essa si è rivelata attraverso la relativa modestia — per mole e per numero — dei giudizi forniti sulla nuova vettura torinese, e attraverso il tono dei giudizi stessi. Ed è naturale che così sia stato: la nuova Diatto non esce apparentemente, nella fisionomia generale del disegno, dalle forme oramai tradizionali, delle vetture veloci di marca, né dalle quelle sbalorditive eccentricità costruttive che presso i popoli tecnicamente colti vengono prima spaccate, poi, se è il caso, ammirate, e che il nostro pubblico, spesso e volentieri, preferisce ammirare, poi, se non è il caso, critica.

Quanto invece racchiude d'interessante la Diatto non è atto a turbare una snobistica fantasia, perchè consiste nella sagace razionalità dei singoli organi e dispositivi e nel loro estremamente armonico aggruppamento, nelle

rimarchevoli novità di dettaglio, nella proporzione, nella serietà costruttiva, nell'impiego di alcuni materiali, nella lavorazione di alcuni altri, nell'elevazione della più complessa meccanica a forma d'arte impeccabilmente svol-

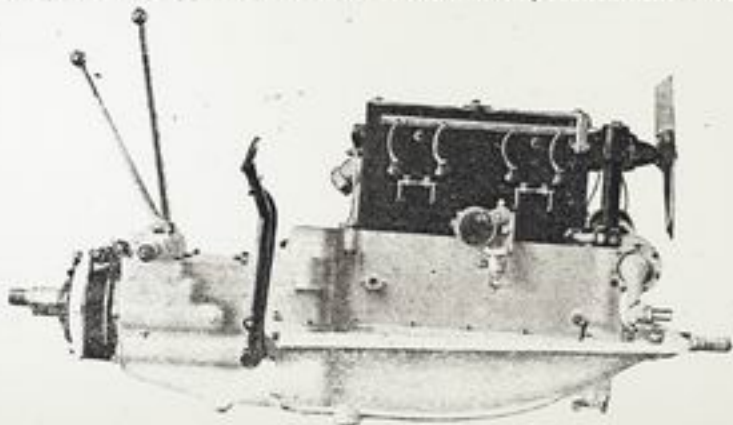


Fig. 2 - L'interessante gruppo motore visto dal lato dell'aspirazione.

10 OTTOBRE 1924

d'alluminio) portano uno speciale anello raschia-olio, che appare in una nostra figura di dettaglio, per limitare il passaggio dell'olio nella camera di compressione.

L'albero a gomiti, del diametro di 40 mm., è fucinato da un pezzo di acciaio al cromo-nichel, e poggia su tre bronzine munite di metallo antifrizione lunghe 55 mm. Un quarto supporto a sfere portante ed a doppia spinta impedisce lo spostamento assiale dell'albero a gomiti. Le bielle, anch'esse di acciaio fucinato, portano bronzine di 40 mm. contro

testa al motore. Le nostre figure, e segnatamente la fig. 5 e la fig. 7, danno un'idea abbastanza chiara della disposizione, che se ha tardato tanto ad imporsi in sostituzione del sistema ad albero nel carter e punterie laterali, ha però fortunatamente subito trovato chi intravvide in questa soluzione, razionale per eccellenza, non un mezzo per sfruttare all'estremo le risorse di un diagramma paradossale e ottenere motori sempre più spinti, ma per migliorare i riempimenti e il rendimento anche a regimi più paca-

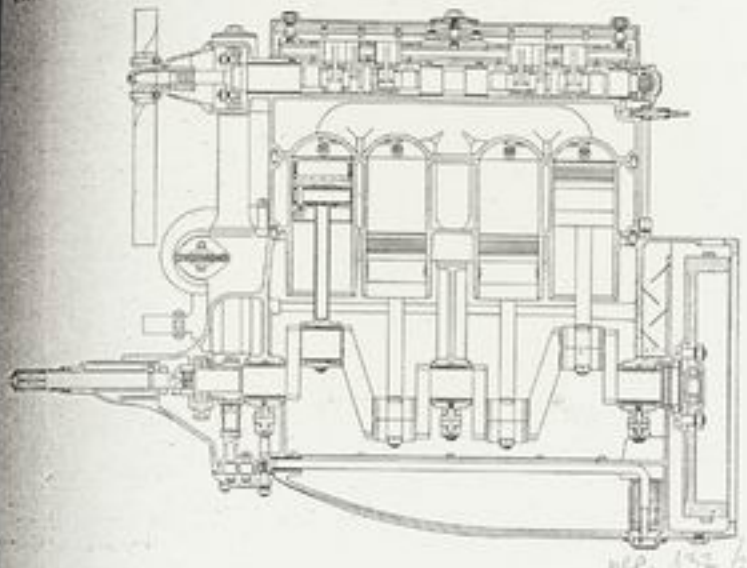


Fig. 5 - Sezione del motore.

l'albero e di 22 mm. contro lo spinotto, e sono di sezione tubolare.

La distribuzione, molto interessante, avviene per valvole in testa tutte eguali e intercambiabili, con albero delle cammes in



one con segmenti.

ti, e in altre parole per ottenere maggior potenza senza ricorrere a « tirare » quelle altre condizioni (rapporto di compressione, diagramma delle aperture, leggerezza degli organi dotati di moto alternato, diametro delle valvole) la cui conservazione in limiti ragionevoli è precipua fonte di sicurezza d'uso.

Facevamo or non è molto simili considerazioni a proposito di un'altra bella vettura italiana: oggi notiamo con piacere che l'esempio della *Diatto* ha fatto o sta per fare scuola anche ad altri chassis, e che si delinea pertanto una nuova tendenza prettamente italiana: l'adozione dell'albero a cammes in testa sulle macchine da turismo, per ottenere chassis veloci ma non motori spinti.

Ecco infatti qualche altro interessante dato sulla *Diatto*, che non spaventerà certo il più mediocre intenditore di macchine

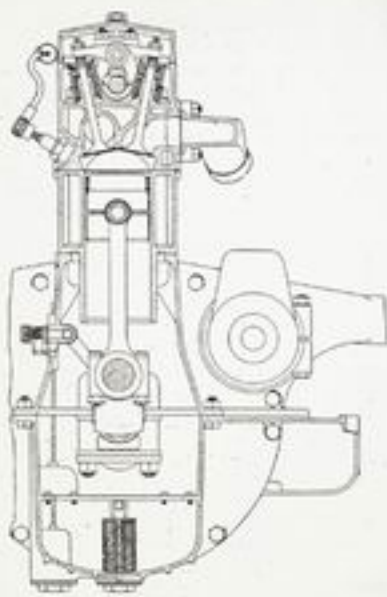


Fig. 7 - Sezione trasversale del motore.

sportive: rapporto volumetrico di compressione (anche per tipo sport): 5,2:1 diagramma di distribuzione: aspirazione apre al P.M.S., chiude 40° dopo P.M.I. Scarico apre 50° prima P.M.I., chiude 15° dopo il P.M.S. (anche questo diagramma è comune ai due tipi). Anticipo massimo dell'accensione 30° (coll'accensione in tutto-ritardo esattamente al P. M. S.).

Sulla *Diatto*, la concreta rea-

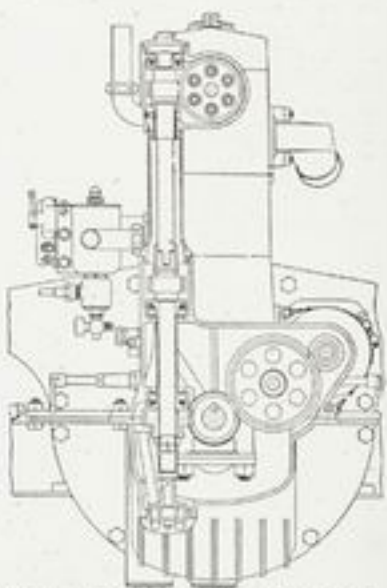


Fig. 8 - L'albero verticale anteriore per il comando dell'albero a cammes e gli ingranaggi della dinamo (una volta e mezza la velocità del motore).

lizzazione del sistema di distribuzione è ottenuta imperniando i bilancieri che comandano le valvole (queste sono, naturalmente, inclinate e richiamate da doppia molla; il loro diametro è di 40 mm.) in un secondo albero fisso sovrapposto all'albero a cammes. Semplicissimo è l'aggiustaggio del gioco col gambo delle valvole, che è calcolato piccolissimo (circa 3 centesimi di mm.) a tutto incremento della silenziosità.

Ed ecco un altro considerevole vantaggio del sistema, non consentito dal maggior gioco necessario agli altri sistemi. Infatti il ricupero della dilatazione del monoblocco sotto l'azione del calore non è possibile nel caso delle punterie laterali, che lavorano di

pio giunto cardanico. Tale pompa, che è situata sul fondo della coppa anteriormente, rimane sempre adescata. L'olio aspirato nella coppa viene spinto, per un tubo verticale, a un tubo collettore longitudinale situato nel basamento, di dove si dipartono quattro tubetti. Tre vanno ai supporti dell'albero a gomiti, donde per mezzo di condotti interni all'albero l'olio arriva alle teste di biella, mentre i cilindri e i perni degli stantuffi vengono lubrificati dall'olio proiettato dalle bielle. Il quarto tubo conduce l'olio alla testa per la lubrificazione della distribuzione. Di qui l'olio ritorna alla coppa in parte dal condotto verticale che attraversa nel mezzo il gruppo dei cilindri, in

dentro sino alla base della camera d'acqua, cioè al punto morto inferiore dei pistoni.

Ci siamo dilungati oltre il previsto a proposito del motore, non per iniziare una minuta descrizione, di corrispondente mole, di tutte le altre parti della vettura — impresa che esorbiterebbe oggi dalle nostre possibilità tipografiche — ma per dare una concreta idea, non troppo vaga, dei criteri meccanici seguiti e della cura del dettaglio; e ciò abbiamo fatto appunto prendendo ad esempio l'organo capitale della macchina.

Per tutto il resto dobbiamo avere affidamento sull'intelligente interpretazione delle figure da parte del lettore, limitandoci per parte nostra a questi altri pochi cenni assolutamente generalissimi.

La frizione a secco, a disco unico d'acciaio guernito di ferro e molle multiple, è racchiusa nel volano, il quale è di dimensioni piuttosto ridotte per non ostacolare con la sua inerzia la fulminea accelerazione che è una delle tante belle caratteristiche di questa macchina.

Il cambio è a quattro rapporti e retromarcia, con la quarta in presa diretta. I singoli rapporti delle marcie avanti sono: 4,17; 7,14; 11,30 e 19,20 a 1. In prima la macchina carrozzata con medio carico supera la pendenza massima del 22 per cento. Il coperchio del cambio fa da guida all'alberello sul quale sono calate le leve per il comando delle marce; togliendolo, si rendono accessibili tutti gli organi costituenti il cambio. In una cuffia collegata posteriormente al cambio trovano posto la puleggia del freno e il giunto cardanico, racchiuso in una scatola di lamiera, e lubrificato dall'olio proveniente attraverso l'albero primario della scatola del cambio.

Il ponte posteriore è di lamiera stampata in due metà riunite con chiodatura e saldatura autogena. Il tubo di spinta viene a far corpo col ponte mediante bulloni che si prolungano posteriormente per trattenere il supporto del gruppo differenziale. La spinta delle ruote viene trasmessa dal ponte alla scatola del cambio, come s'è visto, per mezzo del tubo di reazione, il quale reagisce alla tendenza che ha il ponte di ruotare sull'asse delle ruote posteriori, sia per la coppia motrice che per il colpo di freno.

Il differenziale è ad ingranaggi

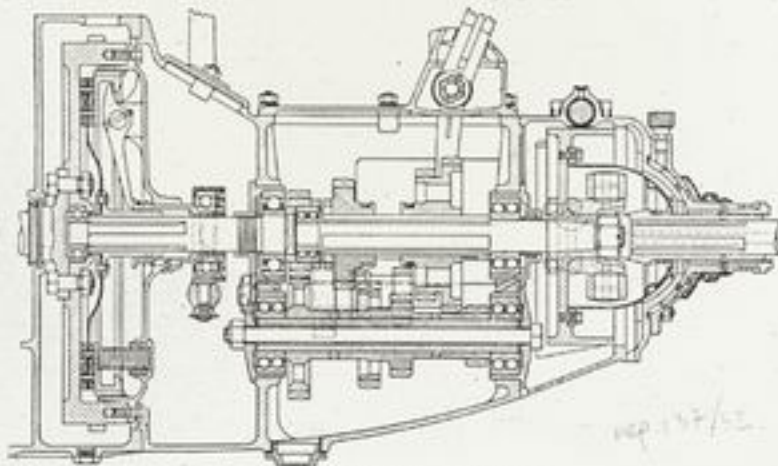


Fig. 9 - La frizione e il cambio.

punta; è invece possibile nel caso di un unico albero che lavori ruotando su sé stesso, come dimostra la nostra fig. 8. L'albero verticale, che comanda l'albero delle cammes per mezzo di un pignone conico a dentatura elicoidale, è diviso in due pezzi reciprocamente impegnati in rotazione dall'innesto che appare in figura, ma liberi di compiere lievi scorrimenti assiali, per proprio conto. Anzi, smontando le teste, la parte superiore dell'albero viene via insieme, mentre la parte inferiore, che ruota su due cuscinetti a sfere di spinta, rimane col blocco. Essa comanda, mediante un altro gruppo d'ingranaggi elicoidali, l'unico alberino trasversale per il comando del magnete e della pompa d'acqua.

Lo stesso albero verticale della distribuzione comanda ancora la pompa d'olio per la lubrificazione forzata per mezzo di dop-

parte dal tubo che fa da custodia all'albero verticale, cosicché tutti gli ingranaggi vengono lubrificati.

Il sistema è munito di valvola limitatrice della pressione, comodamente regolabile. La verifica del livello dell'olio è fornita da un galleggiante la cui asticciola esce dal basamento. L'olio si versa da un tappo collocato nel coperchio della testa dei cilindri.

Finalmente, per chiudere il nostro sguardo al motore, rileveremo ancora una particolarità di disegno chiara nelle figg. 7 e 8: il carter, naturalmente d'alluminio, è diviso secondo un piano orizzontale che passa per l'albero motore: la parte inferiore, nella zona che fa da serbatoio d'olio, ha ricavate di fusione sette alette che servono sia alla rigidità che al raffreddamento: la superiore è assai più alta del normale, e le canne dei cilindri vi penetrano

Uscire 1924

come pure il gruppo di comando: il supporto del differenziale è in alluminio, e tutto il gruppo del differenziale montato si introduce nella scatola del ponte dall'apertura posteriore.

L'assale anteriore è di acciaio stampato ad alta resistenza come pure i fuselli e le leve dello sterzo. Forse nessun'altra nazione costruttrice suole concedere all'assale e allo sterzo la robustezza che essi ricevono dalle fabbriche d'Italia, dove pare che abbiamo il primato delle strade peggiori e delle velocità turistiche più elevate. Prezioso stimolo questo: non ultima causa dell'invidiata perfezione da noi raggiunta.

E dovremmo ora, per finire, intrattenerci del telaio e delle sospensioni. Basti richiamare alle figure, dove appaiono le due balestre anteriori semi-elittiche e le due lunghe cantilever posteriori, ricordando che le molle hanno foglie non spesse e molto larghe, e che a vettura carica esse risultano quasi perfettamente dritte.

Ed ecco che, sul punto di concludere, ci avvediamo come neppure le nostre note, che per allontanare dai luoghi comuni delle lodi superficiali abbiamo ridotte a un'arida elencazione puramente tecnica, non bastano certo a rappresentare nel lettore quella somma d'impressioni e di sensazioni

che ti colgono all'esame della macchina viva vera e luccicante sotto il tuo sguardo appassionato, o alla prova su strada in velocità, su terreno smosso, in salita, nelle più affollate vie cittadine, e perciò vanno ammirate e provate *de visu*. Ogni articolo di Rivista, per completo che sia, non può che iniziare al desiderio di una più profonda conoscenza, e perciò, giustamente, il buon gu-

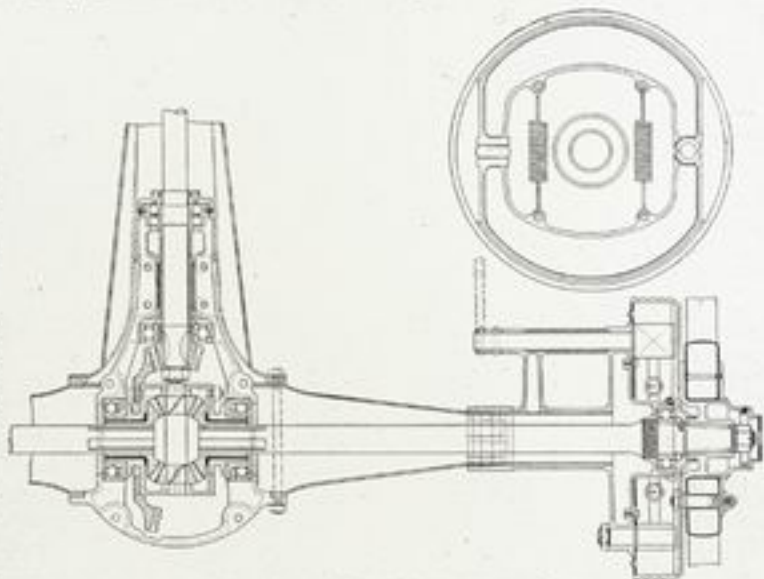


Fig. 10 - Particolare del ponte posteriore

sul bagnato, nei sentieri campestri, nelle discese vertiginose.

Ma forse la colpa è della macchina e non nostra. Poiché la due litri Diatto è di quelle macchine che alla prova superano l'aspet-

taio li salta di piè pari.

Il buongustaio sa che per noi appassionati le belle macchine son come le belle donne. Provatte ad accontentarvi della descrizione.

Aldo Farinelli.

Due interessanti accessori

La tromba elettrica Basco.

La tromba elettrica Basco è di costruzione americana ed è fatta con l'intento di permettere un prezzo di vendita basso. Tutti i

pezzi sono stampati ed inchiodati, però la costruzione è ottima con particolari bene studiati.

Le spazzole sono facilmente levabili per l'ispezione, con unica molla per assicurare la pressione sul collettore.

La tonalità può essere facilmente regolata dall'esterno. Il motore elettrico ha il campo magnetico unipolare, l'altro polo essendo costituito dalla carcassa stessa.

Il coperchio si può togliere levando una sola vite. Questa tromba è fabbricata per 6 volts; si può usare per 12 inserendo una resistenza.

Il prezzo è di 27 scellini e 6 denari quindi meno di lire italiane 150.

Lampadina per cruscotto.

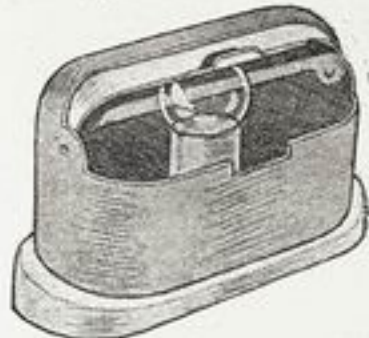
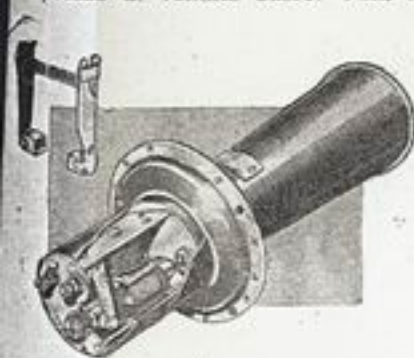
Una lampadina per cruscotto non abbagliante è questa della quale riproduciamo l'illustrazione.

Come è chiaramente visibile, la lampadina è chiusa in una specie di astuccio che ha la parte superiore con coperchio mobile e re-

golabile in modo da far uscire più o meno luce.

E' ben noto agli automobilisti come sia utile non avere luci sul cruscotto per non diminuire la vi-

sibilità della strada e come d'altra parte sia necessario poter dare una occhiata agli strumenti di controllo; ecco dunque che questa lampadina può essere veramente utile.



pezzi sono stampati ed inchiodati, però la costruzione è ottima con particolari bene studiati.

Le spazzole sono facilmente levabili per l'ispezione, con unica

Diatto

L'anziana Casa torinese costruisce in serie due modelli entrambi quattro cilindri $79.7 \times 100 = 1995$, 56 cmc. a valvole in testa comandate da asse a cames pure in testa e comandate mediante albero verticale a coppie elicoidali; entrambi tassati in L. 790.

Il modello 20 A, del passo di m. 3,10 è un poco più pesante del modello 30 raggiungendo, a chassis nudo, il peso complessivo di Kg. 950 e presenta la caratteristica della sospensione posteriore per molle a cantilever.

Il motore alimentato per carburatore Solex e provvisto di magneti Marelli rende la sua potenza massima di HP. 45 al regime di 3000 giri e viene munito a scelta o di ruote *Sonkey* oppure di smontabili *Rudge W.* 720×120 . La carreggiata è di 1,42. L'ingombro totale di m. 4,20. La velocità da 95 a 100 Km. all'ora. Il modello 30 di passo più corto, m. 3,810, è un po' più leggero, raggiungendo lo chassis nudo il peso di Kg. 880.

Il motore è leggermente più spinto: il suo regime massimo di rotazione raggiunge infatti i 3500 giri rendendo sino a 50 HP. al freno. In conseguenza di ciò la velocità del tipo 30 che viene fornito soltanto con ruote *Rudge W.*, con carburatore *Zenith T. D.* e magneti *Bosch* è notevolmente più veloce del tipo 20 A. raggiungendo i 115 Km. ora.

Le sospensioni di questo modello sono ottenute entrambe mediante molle semielittiche raggiungendo così una più sicura stabilità trasversale del treno posteriore, in armonia con le caratteristiche di notevole velocità del modello stesso.

Per il resto questi due motori sono assolutamente simili; vale a dire dispongono di pistoni d'alluminio di lubrificazione forzata, di raffreddamento a pompa e radiatore a nido d'api, di innesto monodisco a secco, di trasmissione a giunto cardanico e guaina spingente, di sterzo irreversibile a vite senza fine e settore, di alimentatore a depressione ed infine di frenatura integrale sulle quattro ruote.

Entrambi gli chassis sono completi di impianto elettrico ed avviamento.

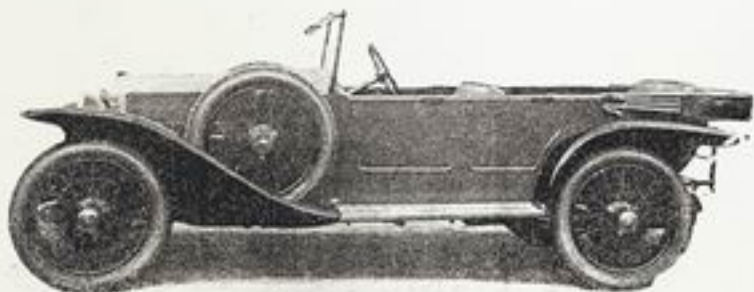
Esiste poi un terzo modello che, benché non venga esposto alla Fiera Campionaria è pure in vendita.

Si tratta del modello 26 che per dimensioni e peso generali di chassis è identico al 20 A ma è munito di motore notevolmente più potente; un quattro cilindri in linea valvole ed asse a cames in testa, alesaggio e corsa rispettivamente $85 \times 116 =$ a 2632 cmc. che pur essendo tassato per soli 24 HP. (L. 1074) rende la rispettabile potenza di 70 HP. al regime di 3000 giri e può imprimere perciò alla vettura, carrozzata torpedo 4

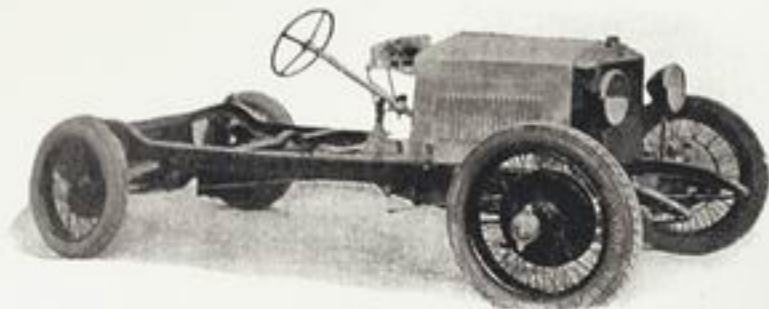
posti, la velocità di 125 Km.-ora.

Anche in questo modello le sospensioni sono entrambe ottenute mediante molle semielittiche, il passo è di m. 1,47 l'ingombro totale di m. 4,20.

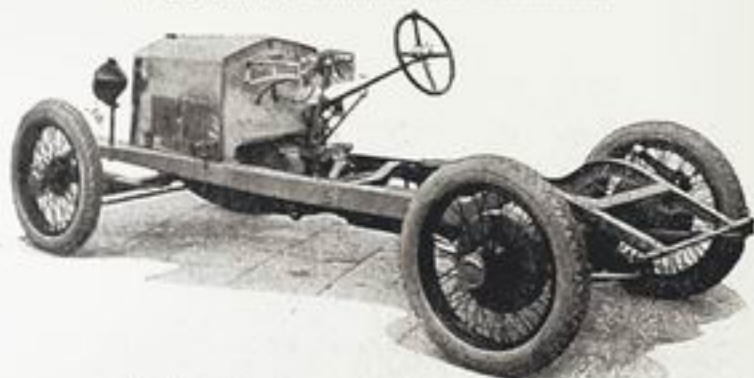
Il disegno del radiatore è il classico *Diatto* a linea diritta che ha fatto scuola; i telai abbassati si prestano ad essere carrozzati molto elegantemente costituendo vetture basse a linee sfuggenti e dritte come impone la sobria concezione della moda corrente.



Torpedo su Diatto 30.



Chassis Diatto tipo 30 visto tre quarti anteriormente.



Chassis Diatto tipo 30, visto tre quarti posteriormente.



La Diatto licence Bugatti (type 23 16-soupapes).

Depuis 1835, Diatto construisait des voitures hippomobiles à 2 et 4 roues. En 1905, la maison prit un accord avec Clément Bayard et construisit des voitures à deux et quatre cylindres sous le nom de Diatto Clément. Adolphe Clément, président de la société, se retira en 1908. La société s'occupa en 1916 de la fabrication des moteurs d'avions Gnome et Rhône, puis des moteurs d'avions Bugatti à 8 cylindres. La firme rencontra alors diverses vicissitudes (paiement de royalties à Gnome et Rhône et bagarre avec l'Etat italien). En 1919, parmi les modèles, il existait une Diatto Bugatti qui n'était autre que la 4-cylindres du type 23 à 16 soupapes, que Diatto fabriquait sous licence. (J'ai une lettre de Pierre Marco qui me dit que Molsheim vendit à Diatto cinquante de ses voitures qui partirent en Italie, sans radia-



The T 23 Bugatti sold in Italy with a Diatto radiator.

teur ; elles y reçurent un radiateur Diatto ! Différents modèles de Diatto furent « coursifiés » à Turin (les 4 D.C., 4 D.S.) avec caisse assez fruste ou siluro (profilée) mais il fallut attendre 1922 et l'arrivée d'Alfieri Maserati chez Diatto pour voir de véritables voitures de Grand Prix.

C'est le beau modèle de tourisme du type 20 qui fut à l'origine de ces voitures de compétition ; cette 2-litres fut exposée pour la première fois au Salon de l'Automobile de Turin en avril 1922.

Pour tester ce nouveau modèle, trois châssis plus courts furent engagés à la Targa Florio dans la classe 1501 à 2000 de série où il y avait deux Ballot 2-litres, les pilotes étaient Gamboni, Massola et Meregalli (ce dernier ayant gagné la Targa Florio 1920 sur Nazzaro).

Les Diatto du type 20 ont un châssis raccourci et l'alésage de leur moteur est passé

de 80 mm à 79,7 mm pour faire moins de 2-litres. Curieusement, elles n'ont pas de freins avant.

Quarante-deux voitures sont au départ dont six voitures de courses, Fiat, Alfa Romeo, Mercedes et Austro Daimler. Evidemment, elles se retrouvent en tête. Meregalli passe en 17^e position en 1 h. 47 mm (à 12 mm de l'homme de tête : Masetti sur Mercedes G.P. 4,5-litres) mais, finalement, aucune Diatto n'est à l'arrivée.

L'autodrome de Monza doit être terminé pour le G.P. d'Italie prévu le 10 septembre 1922. La formule est à 2 litres et de nombreuses marques ont préparé des voitures : Fiat, Ballot, Rolland-Pilain, Sunbeam, Bugatti, Bianchi, Diatto, Heim, Austro-Daimler, Benz, Mercedes, Delage doivent participer au G.P.

Les forfaits se succèdent. A quelques jours de la course dix-neuf voitures sont à



Page de gauche en haut : Massola sur 2-litres Diatto à la Targa Florio 1922 ; A gauche : Meregalli sur 2-litres Diatto au GP d'Italie 1922.

Left : Meregalli at the wheel of a 2-litre Diatto during the 1922 Italian GP.

Left page top : Massola competing in the 1922 Targa Florio with a 2-litre Diatto.

Ci-dessus : Alfieri Maserati sur Diatto à la Coppa Florio 1922.

Above : Alfieri Maserati and his Diatto during the 1922 Coppa Florio.

LA SAGA MASERATI

l'autodrome. Bianchi déclare forfait pendant les essais et les pneus de Bugatti ne tiennent pas : l'équipe repart, laissant de Viscaya avec son type 30 de course à qui Fiat a prêté roues et pneus. Une Heim déclare forfait et Kuan se tue sur une des quatre belles Austro-Daimler. De ce fait, la marque se retire de la course.

Finalement, le départ est donné à trois Fiat, une Bugatti, deux Heim et les deux nouvelles Diatto. Le moteur de 79,7 x 100 mm est muni d'un arbre à cames en tête ; il développe 75 chevaux à 4500 tr/mn. La boîte a quatre rapports, les

voitures sont munies de freins avant, elles ont un empattement de 2,50 m. et des voies avant et arrière d'1,30 m. leur caisse est classique avec une pointe arrière, genre Bordino, mais plus en pointe. Leur poids est de 700 kg. La suspension est assurée avant et arrière par des ressorts semi cantilevers contrairement au châssis tourisme qui a un ressort entier inversé à l'arrière.(1)

C'est Meregalli et Alfieri Maserati qui en sont les pilotes ; ce dernier ayant déjà, dès 1908, participé à des courses. En effet, il faisait partie de l'équipe des Isotta Fras-

chini au Grand Prix des Voiturettes 1908, en France.

Les Fiat planent et prennent immédiatement la tête mais un de leur pilote, Giaccone, brise son embrayage au départ. Les Fiat repassent suivies de deux Diatto et de la Bugatti. Au 20^e tour, Meregalli stoppe pour un ravitaillement et la Bugatti prend la 4^e place, puis Maserati se ravitaille et de Viscaya (Bugatti) prend la 3^e place ; Maserati fonce pour reprendre sa 3^e place mais fait un tête-à-queue, sort de la piste et démolit la muraille de sacs de sable : il abandonne. Au 52^e tour, Meregalli coule



Ci-dessus : Meregalli sur Diatto, vainqueur pour la troisième fois consécutive du Circuit du Lac de Garde en novembre 1924.

Above : Meregalli won for the third time in a row the Lago di Garda Circuit (November 1924).

En haut à droite : la Diatto de Maserati à Saint-Sébastien en 1924. Alfieri Maserati est de face, au centre. Ci-dessous à droite : une 2-litres Diatto châssis court à Miramas en 1926.

LA SAGA MASERATI

une bielle, il en est fait des deux Diatto. Bordini l'emporte : sa Fiat « vaut » 185 km/h, la Bugatti 170, les Diatto 165 et les Heim 140 km/h.

Le 19 novembre 1922, se dispute la 6^e Coupe Florio sur quatre tours du circuit des Madonies. L'épreuve est ouverte aux voitures de toutes cylindrées et de tous poids, mais le pilote et son mécanicien doivent peser au minimum 120 kg. Deux Sunbeam, deux Peugeot, deux O.M. et trois Diatto : ces dernières pour Meregalli, Alfieri Maserati et Arnone. Elles semblent être celles du Grand Prix, mais la partie

arrière est remplacée par un réservoir carré de grande capacité, muni de deux roues de secours.

Meregalli part très vite et sort au bout de 16 km, il se casse un bras, mais son mécanicien trouve la mort dans l'accident. Arnone crève puis a des ennuis de mécanique, Alfieri Maserati marche très bien ; il est un moment en 3^e position. Malheureusement, il crève son réservoir d'huile, met de l'huile d'olives du pays mais cela ne va pas et il abandonne à son tour.

La saison 1923 commence par la Targa Florio. Deux Diatto seulement sont enga-

Diatto est en deuxième position devant l'Alfa Romeo. Au troisième tour, Maserati a des problèmes et rétrograde puis s'arrête. Il s'est bien battu car les Steyr, Alfa Romeo et Peugeot sont des 4,5-litres. La 2-litres Diatto finit 8^e.

Bientôt d'importants soucis financiers assaillent les « Automobili Diatto » et les participations aux épreuves sont sporadiques et même laissées au choix d'A. Maserati. D'ailleurs, il monte sur un châssis de course un 1/2 Hispano d'avion gonflé qui lui servait à faire des courses de côte sur une Isotta Fraschini de 1921, véhicule qui



Top right : Maserati's Diatto entered in the 1924 San Sebastian GP.
Standing behind the car is Alfieri Maserati.
Above right : a short chassis 2-litre Diatto was raced in 1926 at Miramas.



gées : 2-litres pour Mora et une 3-litres pour A. Maserati. Trois litres ? En effet, Diatto depuis 1921 a en étude une voiture 4-cylindres 90 x 116 (3 litres de cylindrée) qui sortit en 1925 et dont des exemplaires participèrent aux 24-Heures du Mans. Il est vraisemblable que des moteurs de présérie poussés furent montés sur les châssis G.P. de 1922 (il est possible aussi que les Diatto de novembre 1922 à la Coupe Florio en aient été déjà munies).

A cette Targa, il y a des Bugatti, des Fiat, des Alfa Romeo, avec Ascari, Campari etc... des Peugeot et des Steyr (avec trois grands pilotes). Rützer prend la tête sur Steyr devant Campari, la 3-litres Diatto est troisième. Dès le deuxième tour (sur 4) la

n'avait d'Isotta que le nom et encore, peut-être seulement, la « carte grise ».

Un certain nombre de victoires surtout en courses de côte sont à porter au crédit de la marque. Le 31 mai, à la Rocca di Roffeno (Bologne) Maserati gagne la catégorie course et Meregalli la catégorie tourisme. Maserati gagne la célèbre côte Susa-Moncenisio (sur la + de 4,5-litres spéciale), puis l'Aosta-San Bernardo et Brilli Peri la Coppa Collina Pistoiese. Enfin Meregalli est vainqueur absolu au circuit du Lac de Garde.

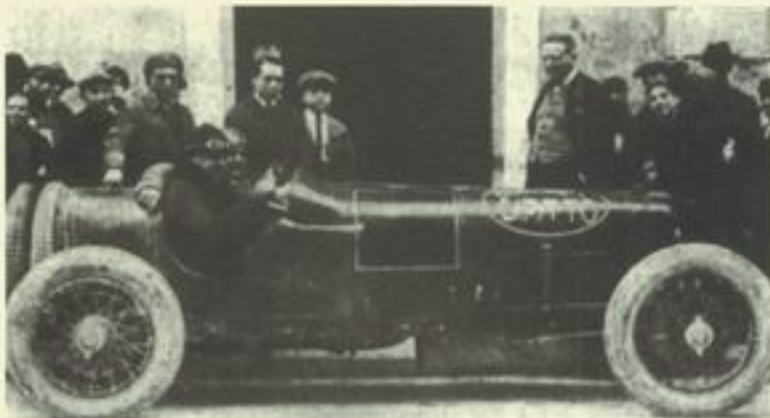
Mais, le 5 novembre 1923, Diatto est mis en liquidation. En mai 1924, se constitue une nouvelle société, la S.A. Auto Costruzioni Diatto.

Ci-dessous : la Diatto équipée d'un demi moteur Hispano d'aviation.

En bas : ce rare et médiocre document de la 2-litres Diatto au GP d'Italie 1922 ne révèle rien sur la distribution à 1 ou 2 ACT.

Below : the Diatto fitted with a half Hispano aero engine.

Bottom : this poor picture says nothing about the valve mechanism of the 2-litre Diatto.



La saison 1924 ressemble à celle de 1923, avec les 2-litres, 3-litres et celle à demi-moteur Hispano. Le 11 mai, A. Maserati gagne la catégorie 3-litres à la Parma-Poggio di Berceto mais il est nettement battu au général par Ascari sur une grosse Alfa-Romeo.

Au premier Grand Prix de la Nuit sur l'Autodrome de Monza (course sur 24 heures) c'est une N.A.G. de sport allemande de 3-litres qui triomphe devant une Alfa-Romeo, mais Schieppatti et Ferretti gagnent la catégorie 2-litres sur un élégant torpédo Diatto 20S. (Schieppatti est un carrossier spécialiste des Diatto, installé à Milan).

Un motocycliste connu, Rogai, gagne sa catégorie sur une 3-litres à la « colline pistole », battant A. Maserati qui ne finit que deuxième des 3-litres. Les Diatto ont déserté la catégorie 2-litres car les pilotes italiens ont fait l'acquisition de Bugatti type 35 qui commencent à arriver en masse en Italie.

Fin septembre, il y a du beau monde au G.P. de San Sebastian, sur 35 tours pour 621 km. Les équipes Sunbeam, Delage, Bugatti, Schmid, Mercedes avec les 4-cylindres à compresseur et A. Maserati avec la 2-litres Diatto. Il est troisième au premier passage puis quatrième, puis cinquième. Il se maintient au milieu du pelo-

ton mais doit abandonner au 28^e tour sur rupture de transmission ; Il est disqualifié à la course de côte de la Rebasada peu après car son moteur est un 3-litres (peut-être avait-il cassé le 2-litres au G.P. et l'avait-il remplacé pour la course de côte). Le 9 novembre, enfin, une belle victoire pour Diatto. En effet, Guido Meregalli gagne pour la troisième fois le circuit du Lac de Garde devant une Bugatti 2-litres, des O.M. etc... Ernesto Maserati (l'un des jeunes frères d'Alfieri) est cinquième sur une autre 2-litres Diatto tandis que le Comte Maggi gagne la catégorie 1500 sur Bugatti.

La saison 1925 commence par le Grand Prix Royal de Rome où courent deux Diatto en 3-litres et A. Maserati sur la « grosse » mais aucune ne figure à l'arrivée. De même, aucune Diatto ne part dans la Targa Florio (en vérité, malgré le manque d'argent, A. Maserati est absorbé dans les dessins et la construction de nouvelles voitures de Grand Prix pour Diatto). Les victoires sont remportées, cette année-là, par de nombreux clients acquéreurs de la 2-litres type 30, une version poussée et raccourcie de la 2-litres 20S, torpédos qui courent dans la catégorie tourisme ou sport. Cette douzaine de victoires s'échelonnent du 22 mars au 25 octobre. Un des pilotes est devenu célèbre par la suite : Aymini qui construisit même une remarquable petite voiture de course de côte, l'Aymini-Monaco.

En 1926, deux 3-litres Diatto participent à la Targa Florio (De Sterlich et Victoria) ; le second disparaît à l'issue du premier tour et le premier après le troisième (sur cinq) alors qu'il est en huitième position sur 29 partants. Ces solides voitures ne jouent plus que les utilités.

Par contre, la dernière Diatto de course est superbe ; elle deviendra célèbre sous un autre nom et aura de nombreuses descendantes.

La suite sera donc scindée en deux parties : **les Diatto de tourisme 1921-1928 et la Saga Maserati**, cette dernière histoire étant très illustrée (avec peu de texte) car je ne vais pas réécrire un quatrième livre sur l'histoire de la firme de Modena.

(1) Les Anglais croient cette voiture de 2 A.C.T. j'ai consulté de nombreux documents à la bibliothèque de Turin, il n'en est jamais question, j'ai même fait agrandir une photo... où l'on ne voit rien.

(A suivre)

LA SAGA MASERATI



Ci-dessus : le 3-litres Diatto piloté par Roberto Vespini pendant les 24 Heures du Mans 1925

Above : the 3-litre Diatto driven by Roberto Vespini in the 1925 Le Mans Race.

LES DIATTO DE TOURISME 1922 1927

Comme d'habitude, j'ai commencé par raconter l'histoire des Diatto de course avant de vous parler de celles de tourisme. Et pourtant, celles-ci sont loin d'être inintéressantes tant par leurs caractéristiques que par leurs performances. Elles se classent sans appel parmi cette cohorte de belle, « tourisme-sport » qui régnaient sans partage sur les routes de 1925.

DIATTO

Les deux grands modèles de la marque sont la 2-litres de 1922 et la 3-litres de 1925 qui furent vendues en France par un agent lyonnais. Elles eurent un réel succès. (J'en ai d'ailleurs acheté une en berline vers 1960 et une en châssis en 1963. Il en roulait également une troisième du type sport en châssis court à la même époque à Lyon. Ces trois véhicules ont retrouvé leur pays d'origine où elles font d'ailleurs la joie de leur propriétaire.)

DU PUR CLASSIQUE

C'est au mois d'avril 1922 que les amateurs virent pour la première fois le nouveau modèle de la marque « le Tipo 20 », un châssis sérieusement établi et qui tranchait sur les modèles antérieurs de Diatto car il était à « un arbre à cames en tête » au lieu d'être tristement latéral (hormis le châssis Bugatti affublé d'un radiateur carré Diatto). Ce châssis, muni de ressorts semi-elliptiques à l'avant et de cantilevers à l'arrière, avait 3 m d'empattement, 1,40 m de voie, un bloc-moteur avec boîte à 4 rapports, un embrayage monodisque, un frein sur le différentiel et des tambours seulement à l'arrière.

Les roues en bois et son moteur de 80 mm d'alésage et de 100 mm de

*Ci-dessous : la châssis Diatto tipo 20 premier type à roues en bois (2012 cm³).
Ci-dessous au centre : le châssis Diatto tipo 20A (1968 cm³) à roues Rudge.*



*Below : the Diatto tipo 20 chassis mark 1 with wooden wheels and 2012 cc engine.
Below centre : the Diatto tipo 20A chassis with Rudge wheels and 1968 cc engine.*

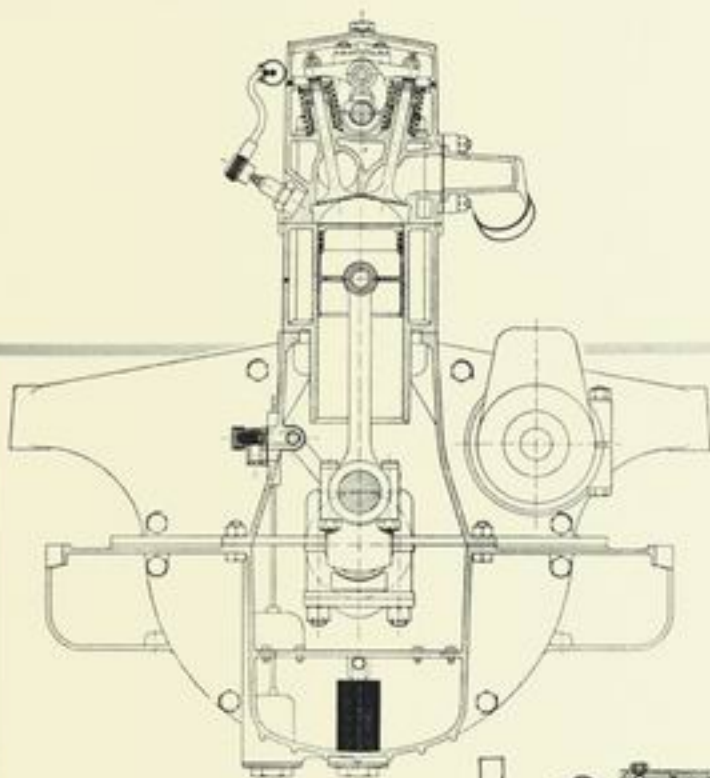


*La boîte à 4 rapports de la Diatto tipo 20
The Diatto tipo 20 4-speed and reverse gearbox*

course (cylindrée : 2,012 litres) ne semblent pas le désigner comme un véhicule sportif ; toutefois ses 40 chevaux à 2 500 tr/mn le propulsait à 100 km/h. Peu après, l'alésage était réduit à 79,7 mm ce qui faisait 1,968 litre de cylindrée et le classait en catégorie 2-litres ; les roues « bois » étaient remplacées par des roues Rudge.

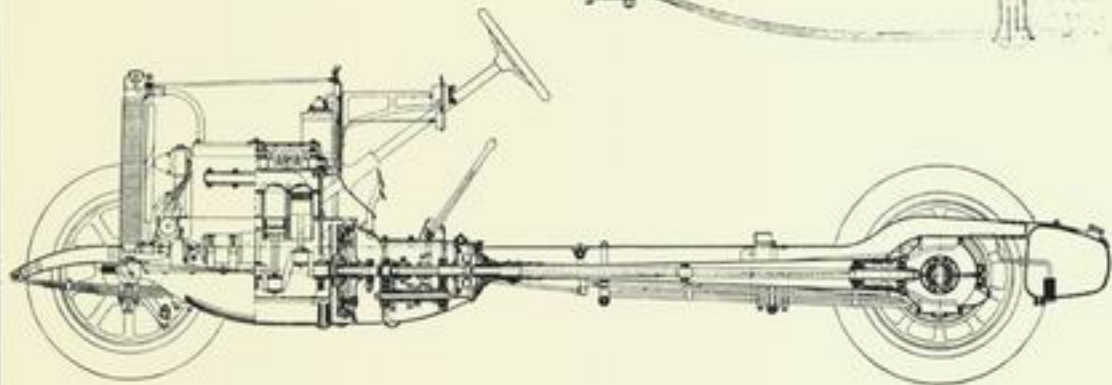
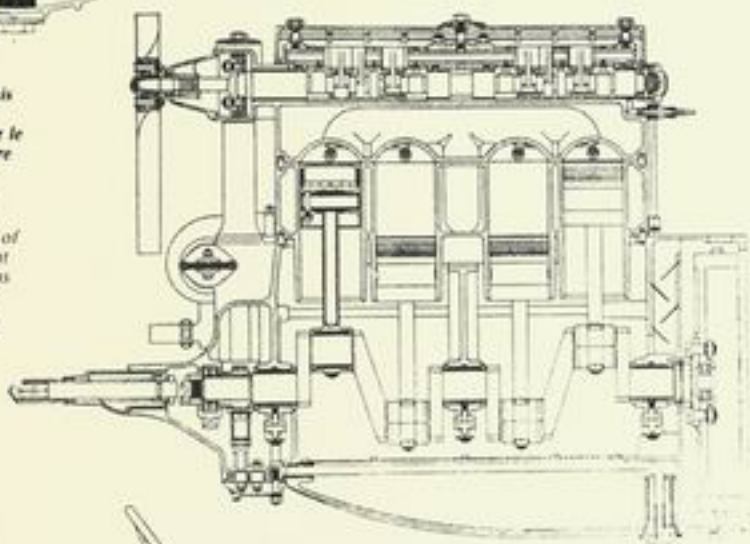
C'est en 1924 que les ventes de la 2-litres Diatto commencèrent à s'affirmer sérieusement avec le châssis du type 20 A, qui reprenait les caractéristiques du type 20, mais avec des améliorations dans tous les détails. Le moteur de 2-litres à 4 cylindres (toujours 79,7 x 100) était à un arbre à cames en tête commandé par un arbre vertical placé à

LES DIATTO DE TOURISME



Ces vues en coupe du moteur et du châssis 2-litres Diatto révèlent une étude particulièrement simple et raffinée. Notez le choix de pistons plats malgré une chambre hémisphérique, choix dicté vraisemblablement par la médiocrité du carburant disponible.

These drawings of the engine and chassis of the 2-litre Diatto show a neat and efficient design. Note the use of flat-headed pistons in hemispherical combustion chambers which were probably retained because of the poor quality of the petrol available at the time.



En bas : le tipo 30 succéda au tipo 20S en reprenant ses ressorts arrière semi-elliptiques.

l'avant qui entraînait dans sa partie basse la pompe à huile. L'arbre à cames porté par quatre paliers attaquait les soupapes par l'intermédiaire de culbuteurs très courts, les soupapes de 40 mm de diamètre étaient placées côte à côte et faisait entre elles un angle très fermé ; elles étaient rappelées par deux ressorts concentriques.

Le vilebrequin était monté sur trois paliers largement calculés, en bronze réglé et les bielles étaient tubulaires en acier nickel-chrome.

Le vilebrequin était muni d'un quatrième palier à l'avant dans le but d'éviter le porte-à-faux du pignon servant à l'entraînement de l'arbre vertical.

L'allumage se faisait par une magnéto Bosch avec une seule bougie par cylindre

Bottom : the tipo 30 followed the tipo 20S with the same half-elliptic rear springs.

et l'alimentation par un carburateur Zenith accolé directement à la paroi du cylindre. Sur les dernières Tipo 20, le moteur donnait 45 chevaux à 3 000 tr/mn mais bientôt, 50 chevaux furent obtenus avec un rapport de compression de 5,2 à 1.

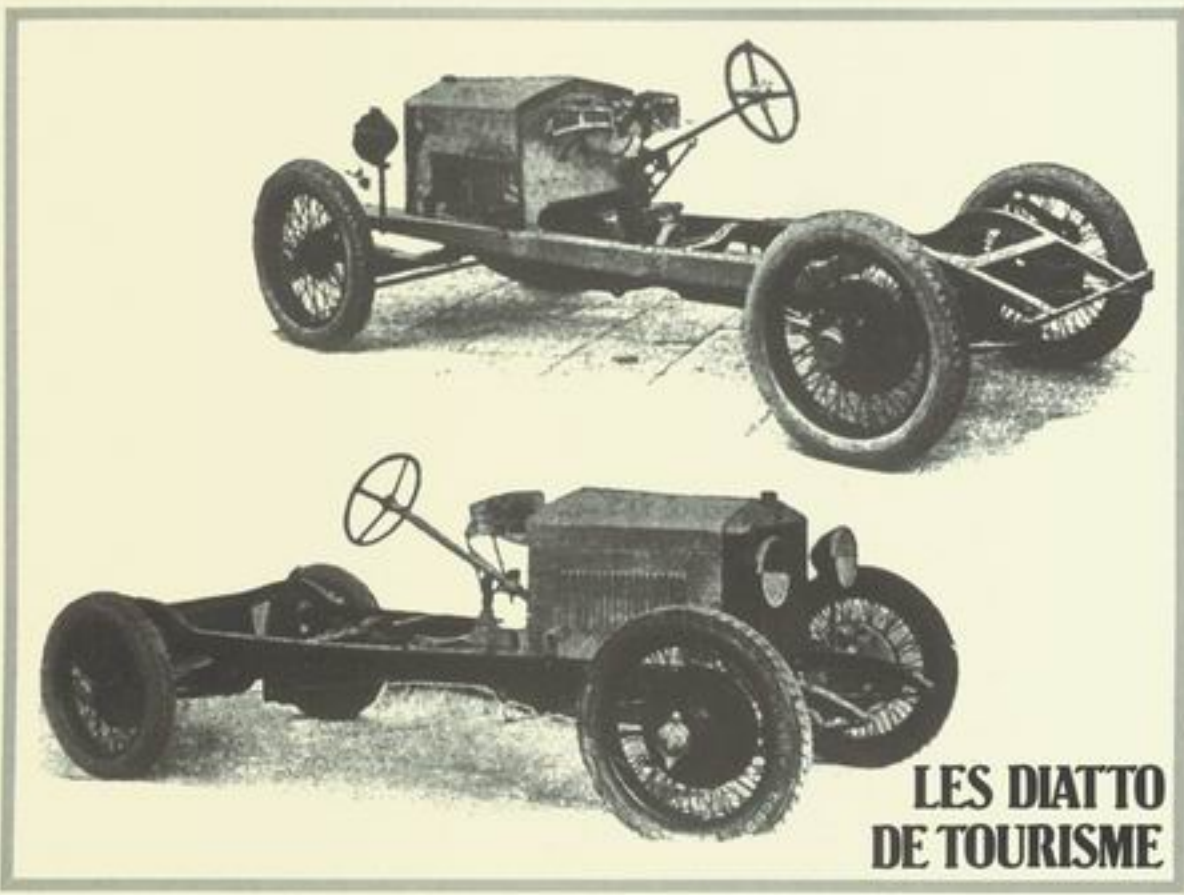
La boîte faisait corps avec le moteur et ses rapports étaient de 4,17 - 7,14 - 11,30 et 19,20 à 1 (avec, évidemment, un rapport de pont de 4,17).

Le châssis avait vu son empattement augmenter de 10 cm (3,10 m) et sa voie de 2 cm (1,42 m). Le pont arrière peu léger mais respirant la santé était à taille Gleason ; les tambours de freins avaient 360 mm de diamètre et le châssis était muni de freins avant Perrot ainsi que d'un servo (sur option). La direction

était du type classique à vis sans fin. Le corollaire de ces améliorations se percevait sur le poids du châssis qui passait de 800 kg à 920 kg. Il exista aussi de 1922 à 1924 un châssis très court (2,50 m) de 1,30 m de voie dit Tipo 20 S qui ne pesait que 700 kg et qui avait des ressorts semi-elliptiques à l'arrière dont le moteur développait 75 chevaux à 4 500 tr/mn, une pure réplique des voitures du G.P. d'Italie de 1922.

COUTEUSE ESCALADE

Vers 1925, Diatto présentait le type 25. C'était un moteur semblable, de 90 mm d'alésage par 116 mm de course soit



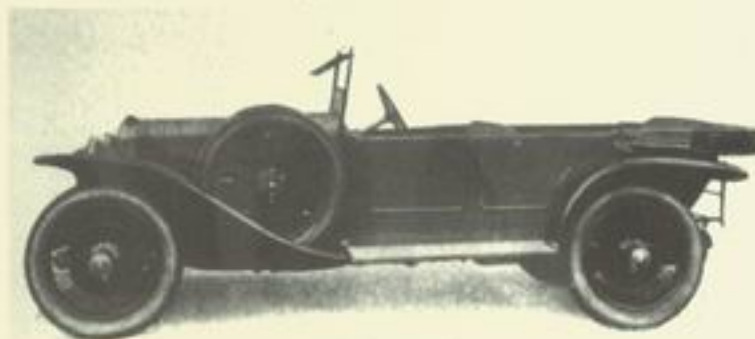
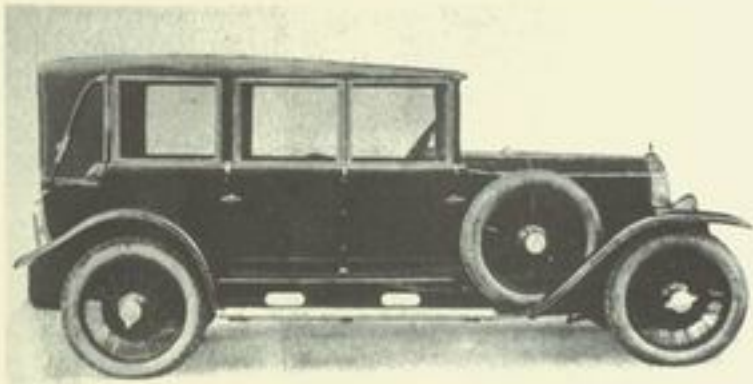
**LES DIATTO
DE TOURISME**

Ci-dessous : une Diatto 20S sur châssis de 2,50 m qui disputa le G.P. de la Nuit et la Coupe des Alpes 1924 (1^{re} de la catégorie



Ci-dessous : une conduite intérieure Diatto 20A transformable et deux torpédos tipo 30.

Below : an all-weather (convertible) body on a tipo 20A chassis and two tipo 30 tourers.



La Diatto tipo 30



2-litres). En bas à droite : un torpédo monté sur châssis tipo 20A.



2,952 litres qui, sous une forme très poussée (l'on parle de 108 chevaux) avait déjà été utilisé dans les 2-litres de course. Nettement dégonflé à 70 chevaux à 3 000 tr/mn, il propulsait le châssis précédent à 120 km/h (mais les pneus 820 x 120 étaient devenues des 830 x 130).

Sous le nom de type 35, ce même moteur (mais donnant 75 chevaux) pouvait être installé sur un châssis légèrement plus court et plus léger et vous obteniez 135 km/h.

Et puis, pour succéder à la 20 S, (dont peu d'exemplaires furent fabriqués car elle s'arrêta en 1924), Diatto sortit la type 30. C'était un châssis semblable à celui de la troisième (type 35) avec seulement 2,86 m d'empattement. Le 2-litres



donnait 54 chevaux à 3 000 tr/mn ; la direction était inclinée à 29 degrés (de 31 à 42 degrés sur la 20 A) et le levier de changement de vitesses était à cloche au lieu d'être à secteur.

A cette époque, les Diatto se vendaient bien en Italie et il y en eut pas mal en France, surtout dans la région lyonnaise. Les Suisses, les Allemands, les Espagnols et les Anglais firent l'acquisition de cette 2-litres à la mode. Le modèle 30 entre les mains d'amateurs glana de nombreuses victoires même en Espagne mais en dépit de ces succès, la société, trop ambitieuse, manquait de trésorerie. Malgré les autres activités (importantes) cultivées par ses dirigeants, elle dut cesser la fabrication des automobiles en 1927, mais continua à faire des moto-compresseurs, des moto-pompes etc. Elle demande son concordat en 1931 et continua ses activités jusqu'en 1955, époque où elle reentra dans le groupe Veglio.

Son dernier modèle en 1927 fut le type 26 avec un moteur 85 x 116 (2,632 litres) sur le châssis de 3,10 m et, honnêtement, Diatto continua à assurer la fabrication des pièces pour les voitures livrées antérieurement.

*Les Diatto aux 24 Heures du Mans 1925 n°
21 : 2-litres de Garcia-Botta, n° 13 : 3-litres
de Lecot-Renaud*





A gauche : la berline Diatto achetée par S. Pozzoli vers 1960. Ci-dessous : les Diatto du Mans en 1925. Sans numéro : la 2-litres de Lecot-Renaud (on reconnaît François Lecot célèbre pour ses futures raids d'endurance sur Rosengart et Citroën), n° 14 : la 3-litres de Rubiell-Vesprini, n° 20 : la 2-litres de Dolle-Giroux.



Left : the Diatto saloon once owned by S. Pozzoli. Below : some Diatto entered in the 1925 Le Mans race. Without number : the 2-litre driven by Lecot-Renaud (Lecot was famous some years later for his endurance runs achieved with Rosengart and Citroën cars.) n° 14 : 3-litre of Rubiell-Vesprini, n° 20 : 2-litre of Dolle-Giroux.

Mais, pour vous montrer la richesse de son activité sportive, laissez-moi encore vous parler de sa participation aux 24 Heures du Mans en 1925. Cette année-là, l'usine engage deux 3-litres du type 35 et deux 2-litres du type 30. Extérieurement, les quatre torpédos sont semblables. Chaussées en 31 x 5 (5 par 21), ces voitures sont conformes au catalogue. L'équipement électrique a été confié à Bosch. Les 3-litres sont pilotées : la 13 par Lecot-Renaud, la 14 par Rubiell-Vesprini ; les 2-litres, la 20 par Dolle-Giroux, la 21, par Garcia-Botta. Leurs concurrents les plus sérieux sont les 4-litres Chenard, les 3,6-litres Lorraine, les Bentley 3-litres, les Bignan 3-litres. La 3-litres n° 14 marche bien et, malgré l'opposition, elle est 10^e sur 54 à la troisième heure. Les autres sont plus loin.

A minuit, ses pilotes occupent la cinquième place derrière deux Lorraine, une 3-litres Bignan et une 3-litres Sunbeam, mais il doivent s'arrêter et, à 4 h du matin, ils sont à la seizième place alors que la 2-litres de Garcia-Botta est en neuvième position.

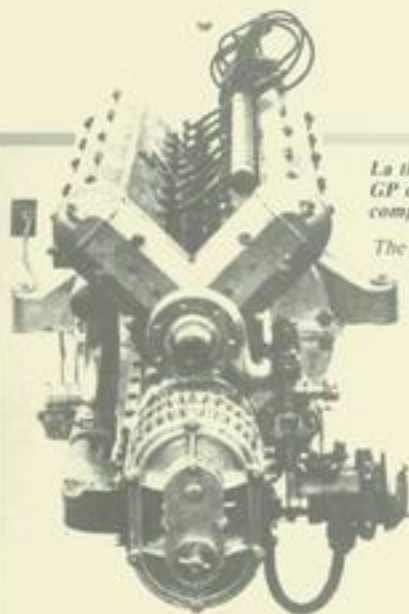
A la dix-huitième heure, la 3-litres de Lecot est huitième devant la 2-litres de Garcia-Botta toujours neuvième, l'autre 2-litres ayant disparu. Finalement, Garcia-Botta finissent cinquièmes au général (premiers des 2-litres) et derrière quatre voitures de 3 litres et plus.

En cette même année 1925, les Diatto doivent courir à Montlhéry le G.P. Tourisme de l'A.C.F. mais, retenues à la douane elles ne se présentent pas à temps. Jusqu'en 1925, la majorité de ces voitures fut livrée en torpédos mais de fort jolies berlines furent fabriquées, surtout en 1926 et 1927, souvent habillées par Weymann. Il existe encore plusieurs Diatto de ces types et si vous les examinez, vous serez frappés par la qualité de leur fabrication et de leur équilibre général. C'était quand même la moindre des choses pour une marque dont les descendantes allaient se nommer :

MASERATI

A suivre

ASCENDANCE DIATTO



La tipo 26 vainqueur en 1 500 cm³ du GP de Tripoli 1927 et son moteur à compresseur.

The tipo 26 which won the 1 500 cc class in the 1927 Tripoli GP and its supercharged engine.



Le premier modèle offert à la clientèle fut le type 26 dont trois exemplaires seulement furent livrés en 1926 : la n° 11 à Bindi (elle passa à M. Materassi) la n° 12 pour Sandri et la n° 13 pour Brunori. Les voitures du type 26 étaient des 8-cylindres en ligne 1 500 cm³ (60 x 66) à 2 A.C.T. et compresseur, très cousines germaines des 2-litres Diatto. Ce type fut essayé avec deux carburateurs puis à compresseur soufflant dans les deux carburateurs Memini. Le moteur développait 120 chevaux à 5 300 tr/mn. La magnéto était entraînée en bout d'arbre à cames. Le châssis est très semblable à celui des 2-litres Diatto avec 1,35 m de voie et 2,65 m d'empattement et chaussée en 4,75 x 18 à l'avant et 5,00 x 18 à l'arrière. Il roulait à 180 km/h.



26B: 2 LITRES 26C: 1100 cm³

La première 26B fut livrée au milieu de 1927 au marquis D. de Sterlich. Sa parenté était évidente avec la 2-litres Diatto : même allure générale, même 8-cylindres, avec 2 A.C.T. et compresseur et même alésage et course (62 x 82). Le châssis avait les mêmes cotes que la 26, seuls les pneus étaient un peu plus gros (5 et 5,50 x 18) pour passer une puissance plus grande : 155 ch (optimiste) à 5 300 tr/mn et vitesse comprise entre 190 et 200 km/h. Il en fut fabriqué onze exemplaires et, sur les dernières, l'alésage fut porté à 64 mm (cylindrée : 2,100 litres). Certaines munies d'ailes furent appelées 26 MM ou 26 MM (pour Mille Miglia). La 26C était semblable mais le moteur n'avait que 1 100 cm³ de cylindrée : toujours un 8 cylindres à 2 A.C.T., il avait 51 mm d'alésage et 66 mm de course et il développait 95 ch à 5 500 tr/mn et propulsait la voiture à 170 km/h. Il en fut fabriqué trois ou quatre exemplaires.

23-36/6/1919

AUTOMOBILI DIATTO

Società Anonima — Capitale L. 6.000.000 interamente versate

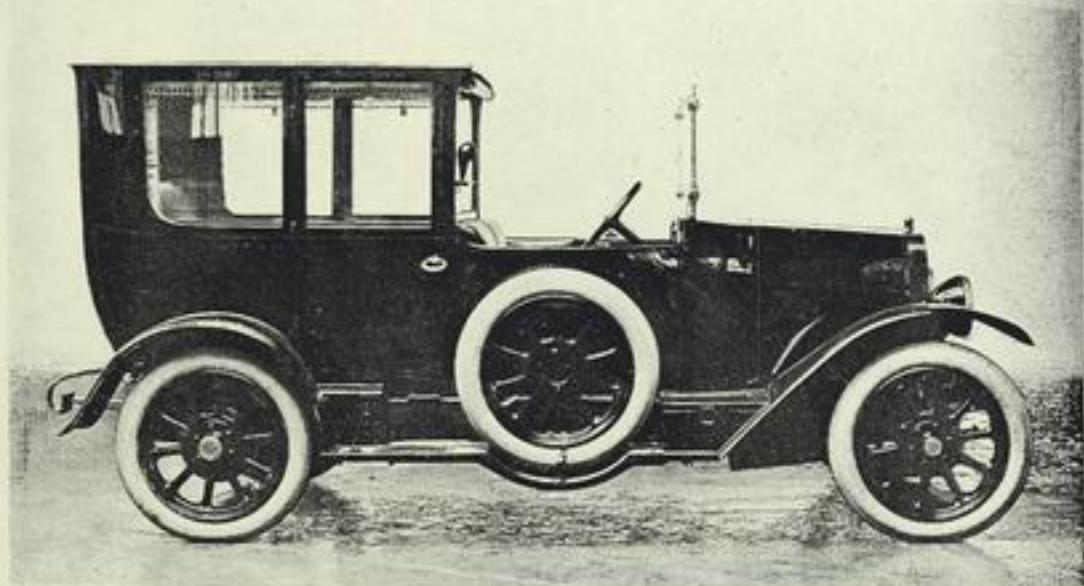
(Casa fondata nel 1905 — Trasformata nel 1918)

SOCIETÀ CONTROLLATA G N O M E & R H Ô N E

Via Prejus, 21 - **TORINO** - Via Prejus, 21

VETTURE DIATTO 25 HP. TIPO 4 DC-1919

CON IMPIANTO ELETTRICO COMPLETO PER ILLUMINAZIONE E MESSA IN MARCIA



Tipo DIATTO 4 DC, con carrozzeria a coupé — La vettura italiana più veloce e di minor consumo

Esclusiva di vendita per l'Italia

AGENZIA COMMERCIALE ITALIANA

AUTOMOBILI DIATTO

Sede Centrale: ROMA, Viale Castro Pretorio, 124

Riliali

TORINO : VIA BERTOLA, 21
FIRENZE : PIAZZA SAN MARCO

MILANO : VIA BORGONOVATO, 20
NAPOLI : PIAZZA VITTORIA, 11-12
VERONA : VIA DUOMO, 15

GENOVA : VIA CESAIREA, 102
BOLOGNA : VIA ARTIERI

S. A. I. SOCIETÀ AUTO INDUSTRIALE, CASELLA POSTALE 26 E BORGO S. FELICE 76-77 VICENZA

AGENTE PER LE PROVINCE DI UDINE, BELLUNO, FRIULI E TERRE REDENTE

ENRICO DE MICHELI - PIAZZA VITTORIO EMANUELE II, **COFFARO**

AGENTE PER LE PROVINCE DI TREVISO, PADOVA, VENEZIA E ROVERETO