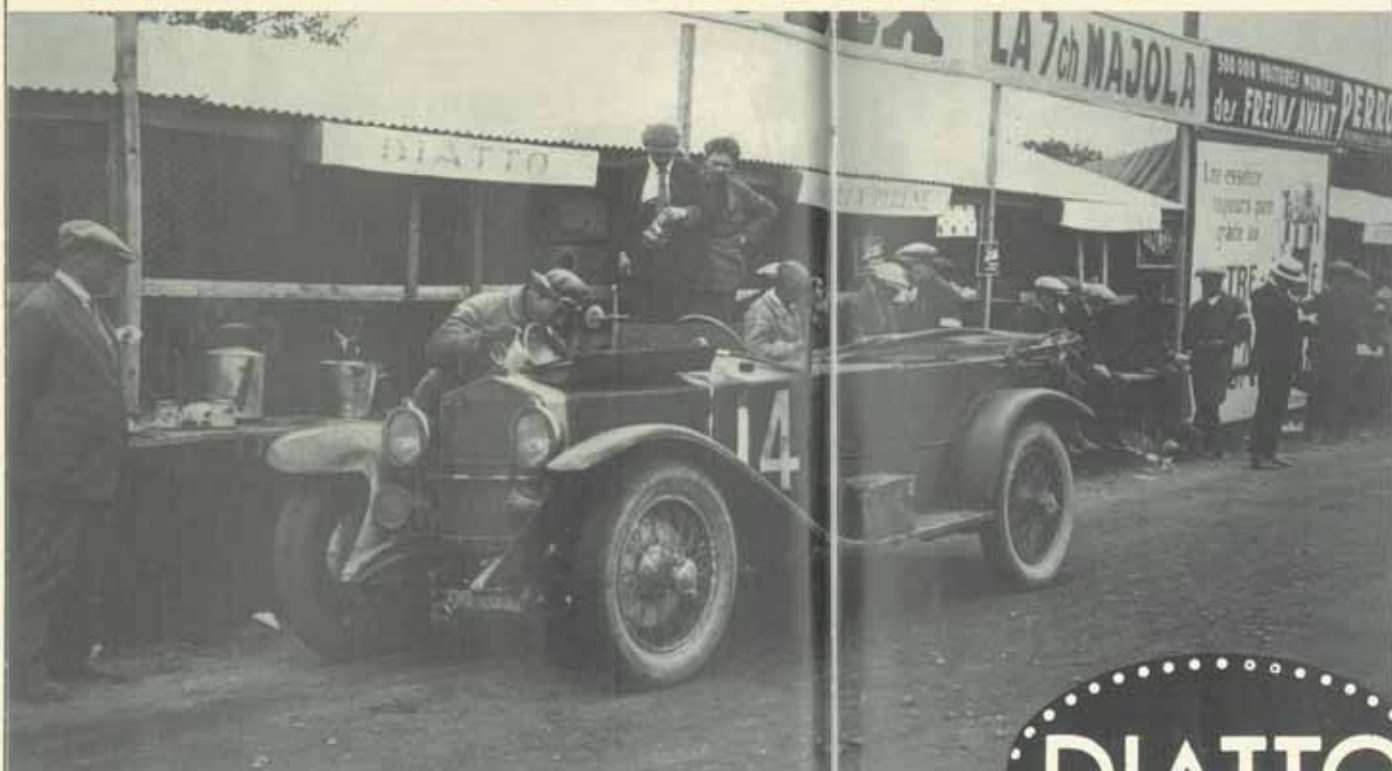


LA SAGA MASERATI



Ci-dessus : la 3-litres Diatto pilotée par Rubiotti-Vesprini pendant les 24 Heures du Mans 1925

Above : the 3-litre Diatto driven by Rubiotti-Vesprini 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.



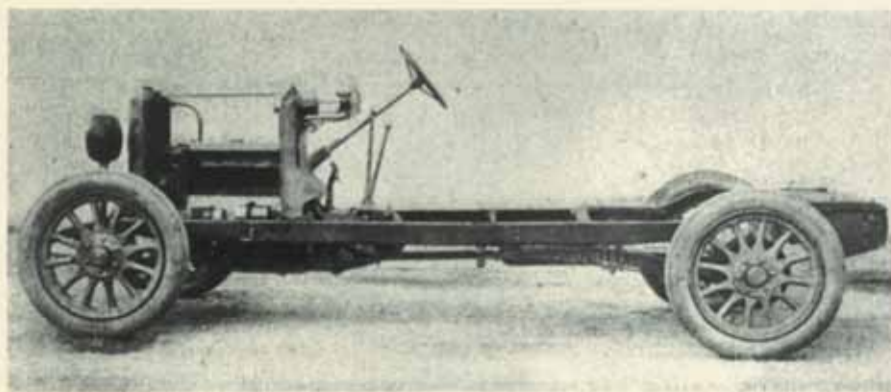
Les deux grands modèles de la marque sont la 2-litres de 1922 et la 3-litres de 1925 qui furent vendues en France par un agent lyonnais. Elles eurent un réel succès. (J'en ai d'ailleurs acheté une en berline vers 1960 et une en châssis en 1963. Il en roulait également une troisième du type sport en châssis 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

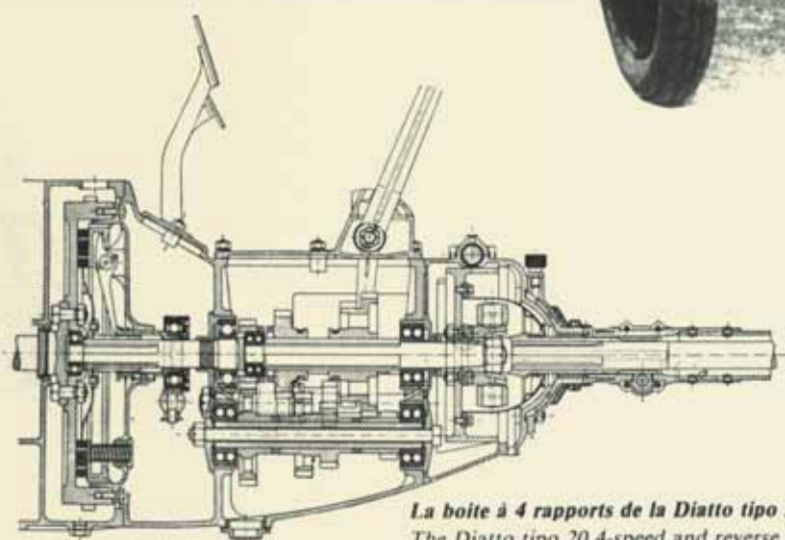
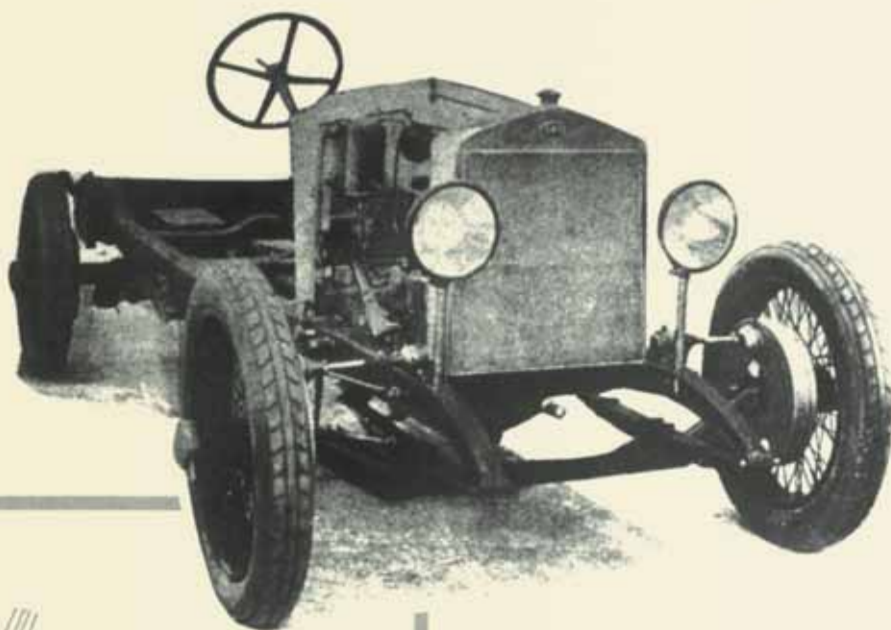
C'est au mois d'avril 1922 que les amateurs virent pour la première fois le nouveau modèle de la marque « le Tipo 20 », un châssis sérieusement établi et qui tranchait sur les modèles antérieurs de Diatto car il était à « un arbre à cames en tête » au lieu d'être tristement latéral (hormis le châssis 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.*

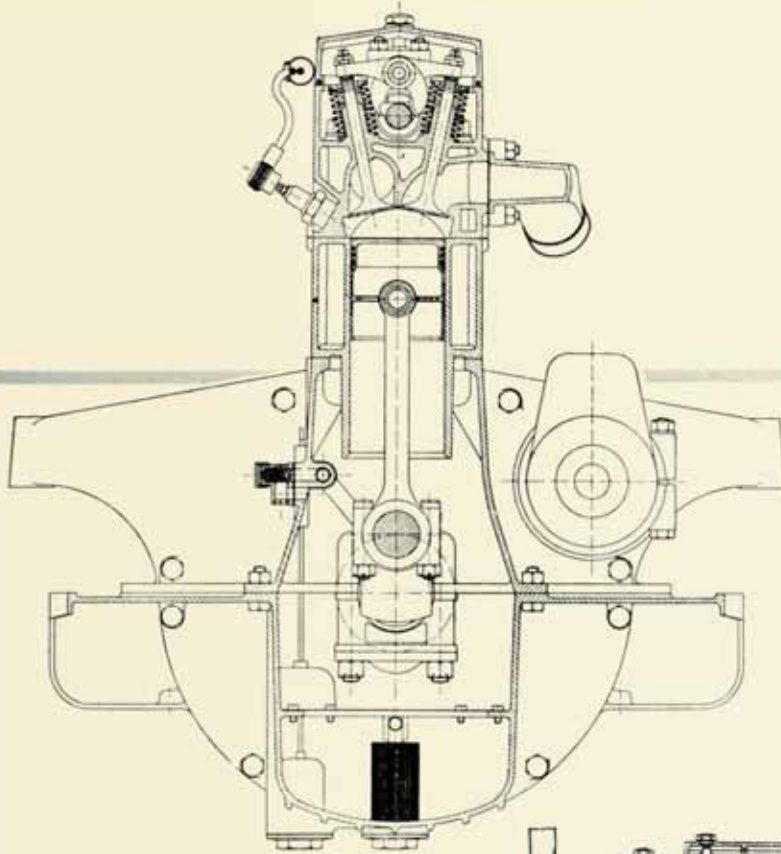


*La boîte à 4 rapports de la Diatto tipo 20
The Diatto tipo 20 4-speed and reverse gearbox*

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.

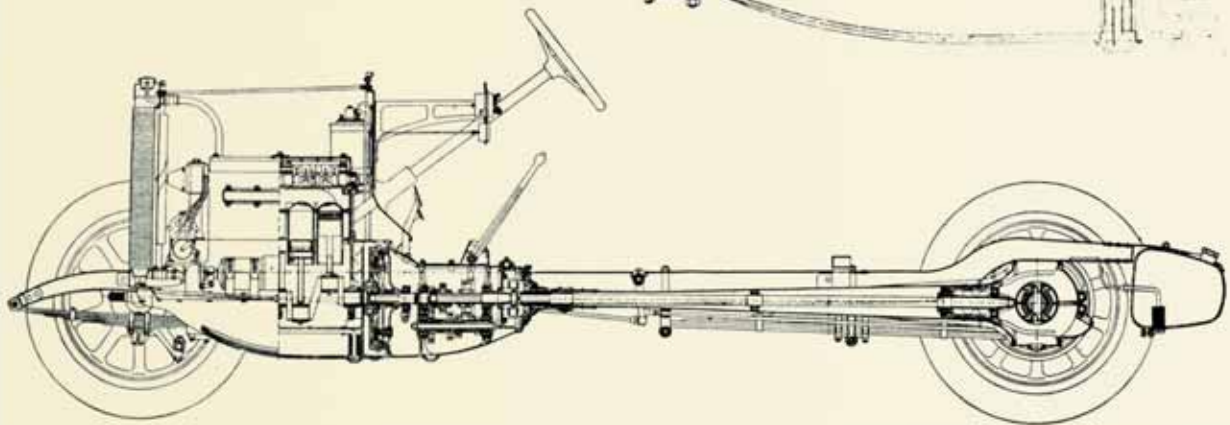
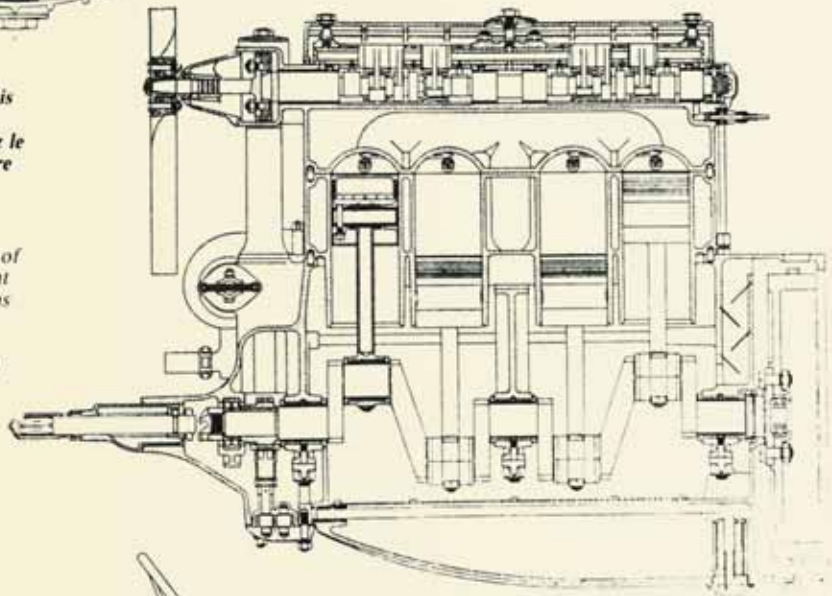
C'est en 1924 que les ventes de la 2-litres Diatto commencèrent à s'affirmer sérieusement avec le châssis du type 20 A, qui reprenait les caractéristiques du type 20, mais avec des améliorations dans tous les détails. Le moteur de 2-litres à 4 cylindres (toujours 79,7 x 100) était à un arbre à cames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

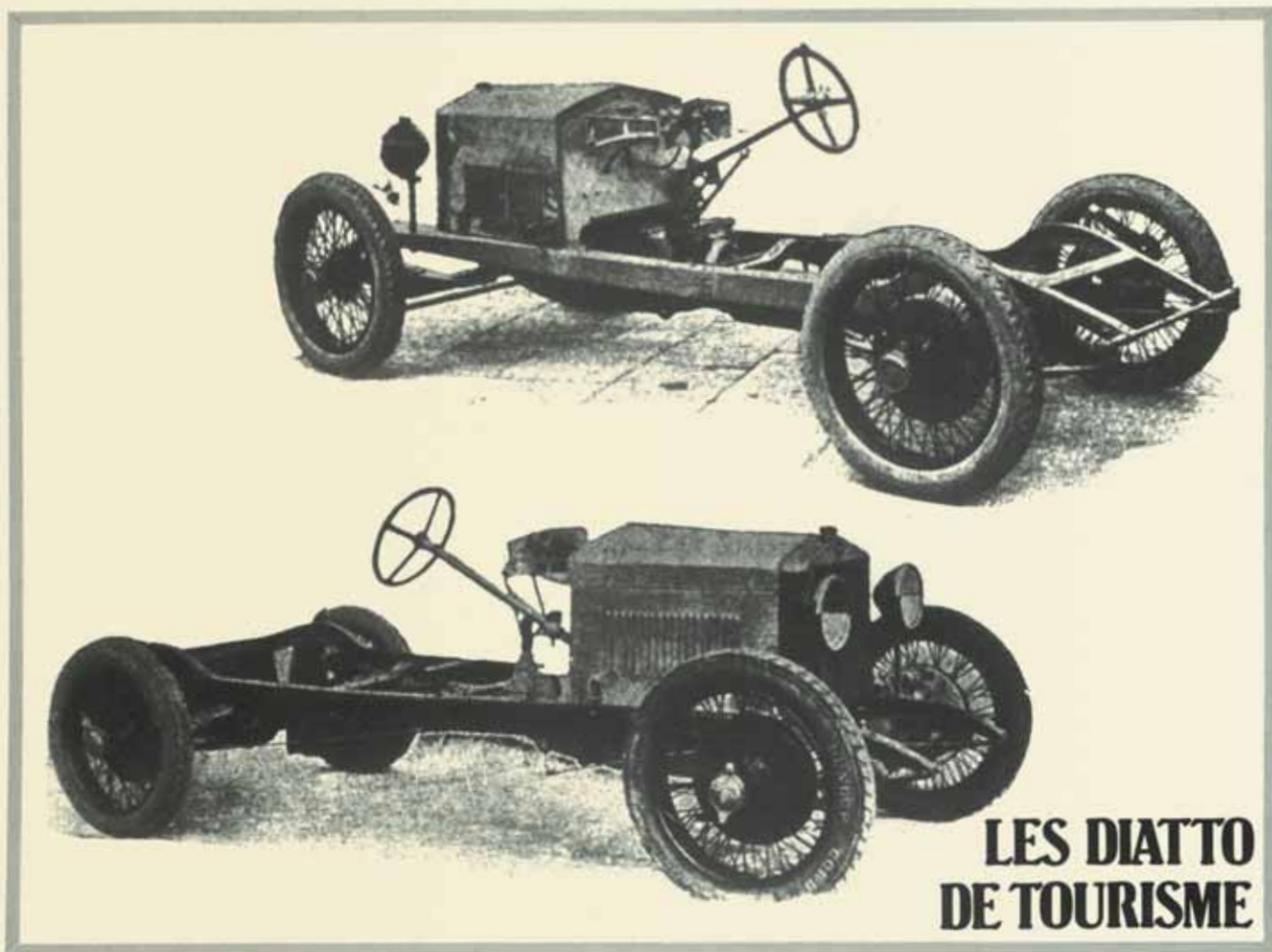
La boîte faisait corps avec le moteur et ses rapports étaient de 4,17 - 7,14 - 11,30 et 19,20 à 1 (avec, évidemment, un rapport de pont de 4,17).

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



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^{ère} de la catégorie

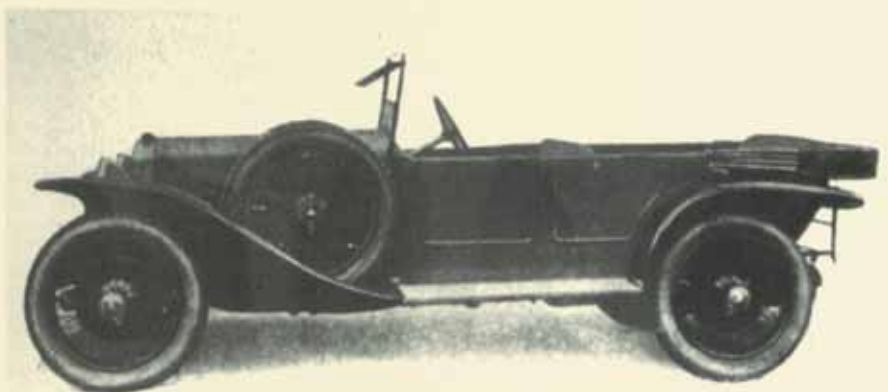
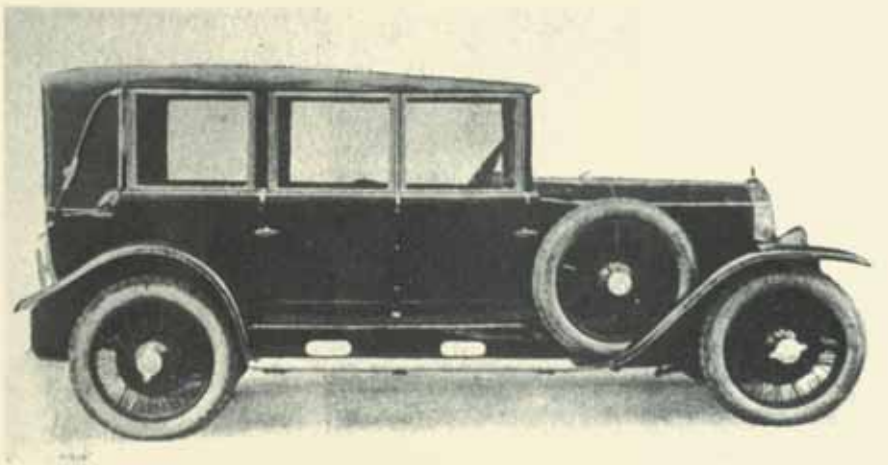


2-litres). En bas à droite : un torpédo monté sur châssis tipo 20A.

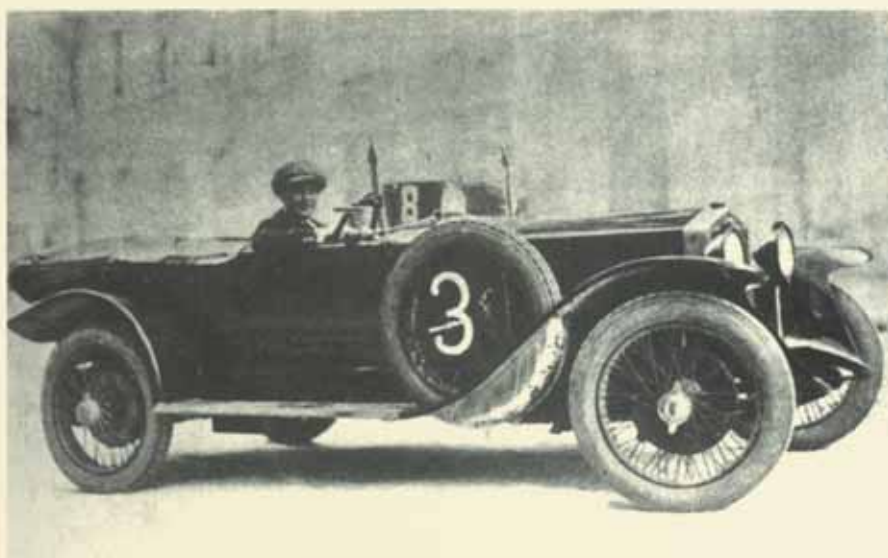


Ci-dessous : une conduite intérieure Diatto 20A transformable et deux torpédos tipo 30.

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



La Diatto tipo 30



2,952 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 3000 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 futurs raids d'endurance sur Rosengart et Citroën). n° 14 : la 3-litres de Rubielti-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 Rubielti-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 Rubielti-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