

millerruote

GRANDE ENCICLOPEDIA DELL'AUTOMOBILE

volume quinto

Diat-Ford

DIATTO — La Fratelli Diatto era una vecchia azienda torinese che costruiva fin dal 1835 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 Vetture 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'ingegnere 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 sciolti i legami con la Casa francese con conseguente variazione della ragione sociale, divenuta Officina Fonderia Frejus-Vetture 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 autotelai 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 Bugatti. 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 205.427 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 frattanto uscito un Tipo 30, riproduzione su licenza della Bugatti Tipo 23 di 1452 cc (68 x 100 mm). Il piccolo Tipo 10 di un litro di cilindrata (60 x 90 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 brevissi-

ma 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 (80 x 100 mm), con valvole e 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 Auto-costruzioni Diatto S. A. che rilevò la vecchia società. Nei suoi programmi vi era anche — oltre al proseguimento 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 Materassi al G. P. d'Italia 1925, ma non terminò tuttavia la corsa.

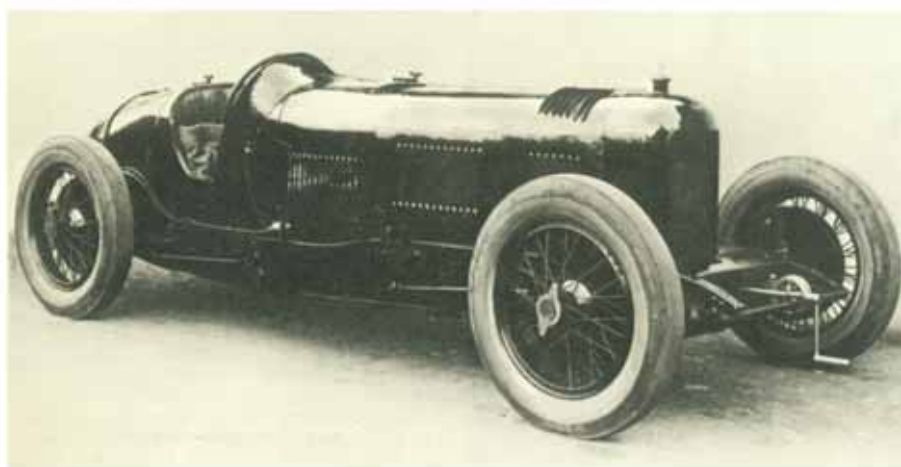
Nel 1926 i fratelli Musso, che erano fra i principali azionisti, coinvolsero la Autocostruzioni Diatto nel dissesto delle loro industrie tessili con un conseguente nuovo periodo di crisi. Dopo alcuni anni stentati, che si rifletterono anche sui programmi produttivi (nel 1927 termina praticamente la costruzione di automobili con i Tipi 30 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 motocompressori, 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 sui tornanti 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 uscirà di strada.

Sotto: a sinistra, un'altra Diatto ferma ai box durante il G. P. d'Italia del '22; è quella di Meregalli, tolta di gara al 52° 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 4500 giri/min.





Sopra: la Diatto Grand Prix otto cilindri con compressore del 1925. Guidata da Materassi 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 Diatto 20 A modello Weymann del 1926, l'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 cesserà 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 «scavangers» (letteralmente pulitori, evacuatori). L'azione del dibromoetano è essenzialmente chimica. Gli additivi antidetonanti, definiti piombo-alchili (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 scavangers l'impiego dei piombo-alchili 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 scavangers.

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.

