SOCIETÀ ANONIMA

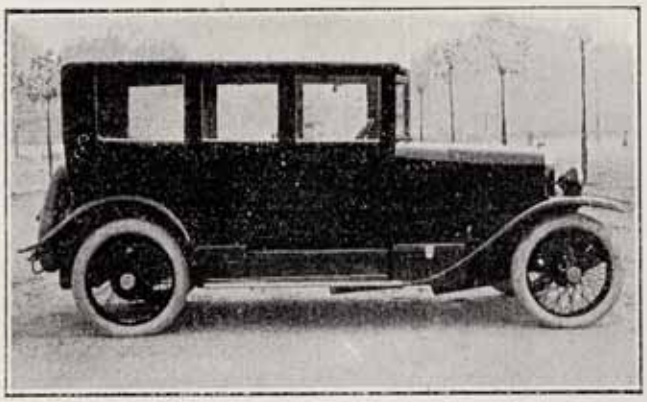
CARROZZERIA SCHIEPPATI

CARROZZERIE PER AUTOMOBILI

Sede ed Amministrazione:

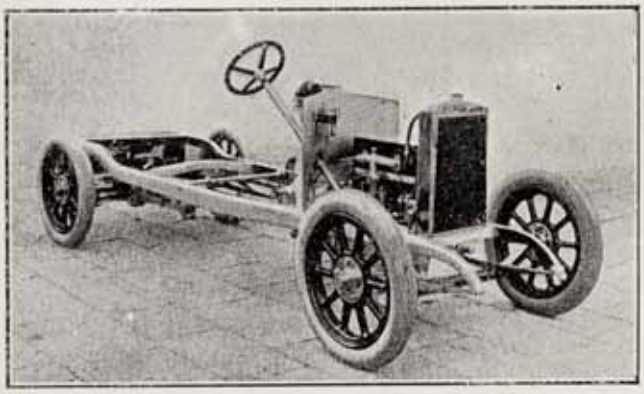
VIA LAZZARO PAPI N. 14-16
VIA PIETRO COLLETTA N. 19
VIA LODOVICO MURATORI N. 34

Telefono Interc. 50-030 **MILANO**



Tipo H. D. A. guida interna 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

Il presente documento, composto di n. 64 pagine, di proprietà esclusiva della Diatto International Trademarks Marketing l.d.a. - Funchal - Madeira (Portogallo), è soggetto alle norme di legge che regolano i diritti della proprietà intellettuale. È utilizzabile solo previo autorizzazione scritta, non può essere copiato o dato a terzi.
Anche l'eventuale utilizzo parziale dovrà essere preventivamente acconsentito.

This document, consisting of no. 64 pages, exclusively owned by Diatto International Trademarks Marketing l.d.a. - Funchal - Madeira (Portugal), is subject to the law regulating the rights of intellectual ownership.
It may only be used after written authorization and may not be copied or given to third parties.
Any eventual partial use requires beforehand.

23.30/10/1919

AUTOMOBILI DIATTO

Società Anonima — Capitale L. 6.000.000 interamente versato

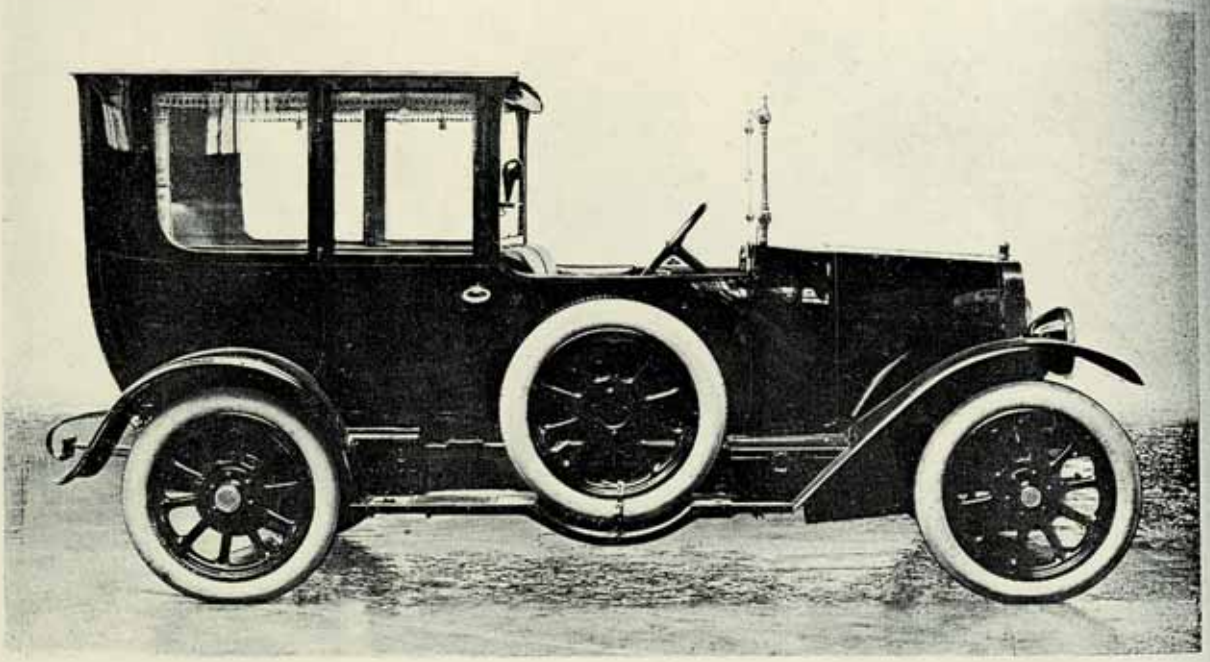
(Casa fondata nel 1905 — Trasformata nel 1918)

SOCIETÀ CONTROLLATA GNOME & RHÔNE

Via Frejus, 21 - TORINO - Via Frejus, 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 coupè — 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

Filiali

TORINO: VIA BERTOLA, 21 — **MILANO**: VIA BORGONUOVO, 20 — **GENOVA**: VIA CESAREA, 102

FIRENZE: PIAZZA SAN MARCO — **NAPOLI**: PIAZZA VITTORIA, 11-12 — **BOLOGNA**: VIA ARTIERI,

VERONA: VIA DUOMO 15

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, **COPPARO**

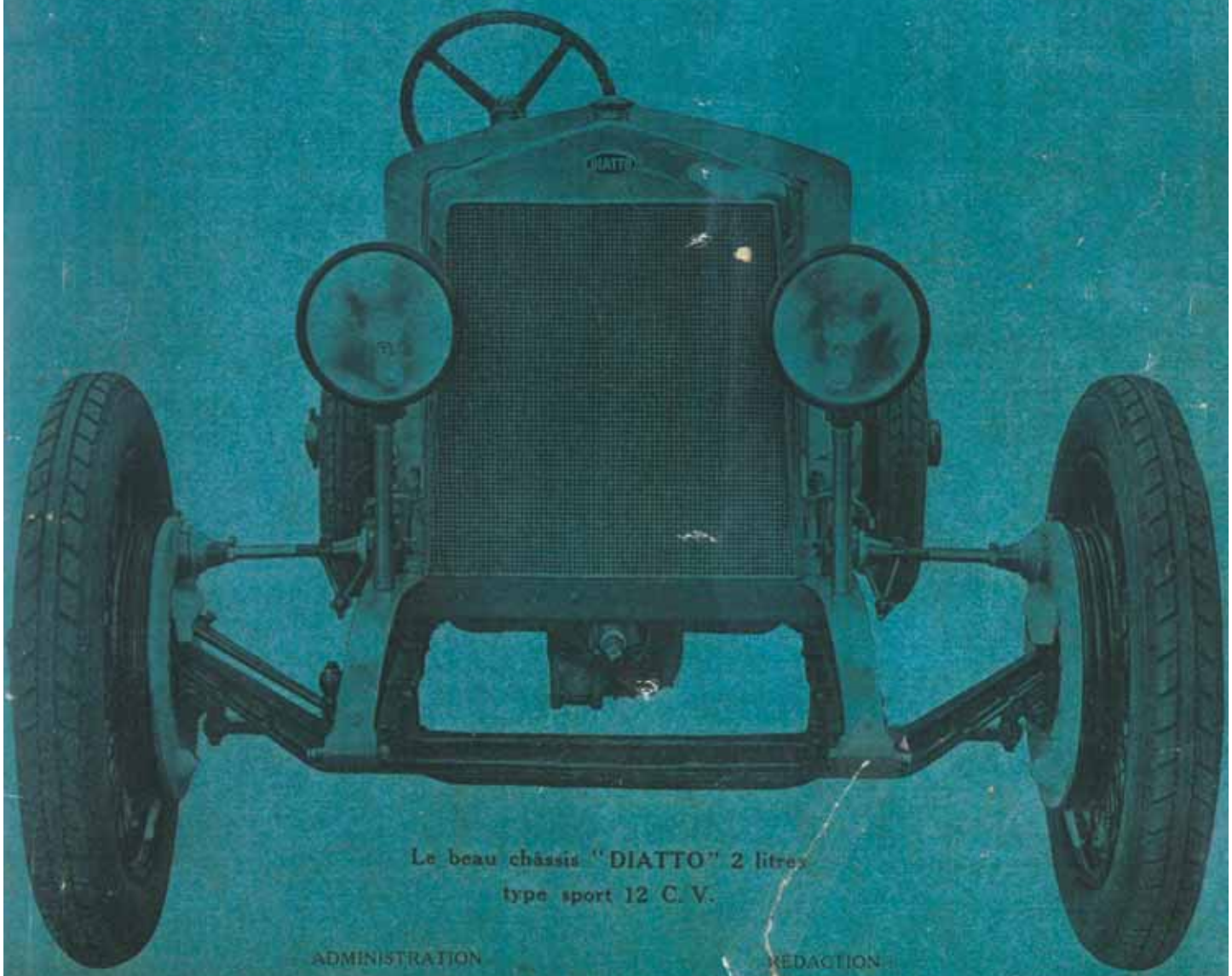
AGENTE PER LE PROVINCIE DI TREVISO, PADOVA, VENEZIA E ROVIGO

N° 15 — Mai 1925

Le N° 1 fr. 50

EN AUTO

SPORTS · TOURISME · ACTUALITÉS



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

ADMINISTRATION — REDACTION

Téléph. : Barre : 12-83 · 3, Rue de l'Hôpital · LYON · 12, Rue Bellecordière · Téléph. : Barre 44-68

Les belles voitures

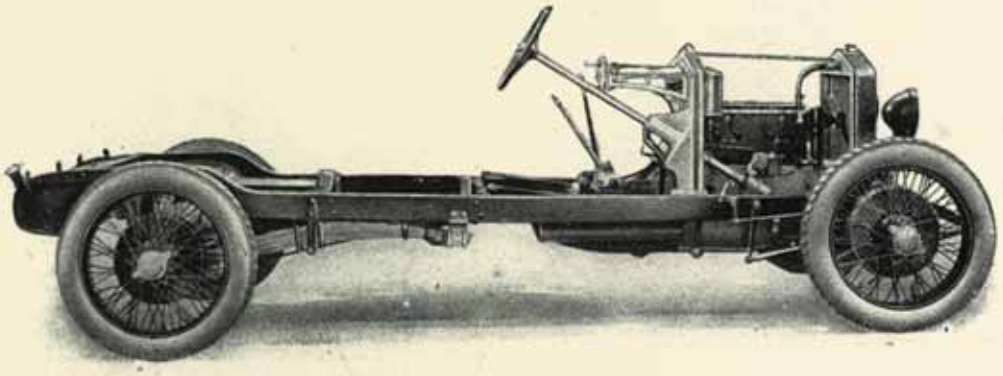
LA 2 LITRES DIATTO

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 sœurs 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.

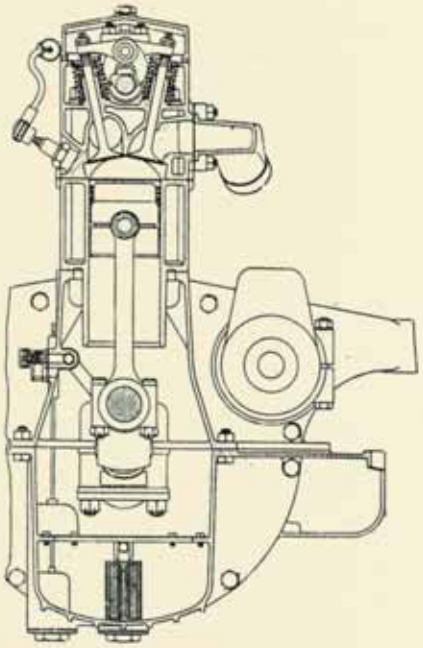
La 2 litres Diatto, dont nous allons parler aujourd'hui, est bien italienne par ses qualités et réalise si heureusement les aspirations de l'industrie transalpine que nous pourrions la prendre comme modèle de cette production de premier ordre. A la fois ardente et souple, impeccable dans ses moindres 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 donné 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 ou 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 titres. Son moteur est de race et se maintient avec aisance à son plein régime comme

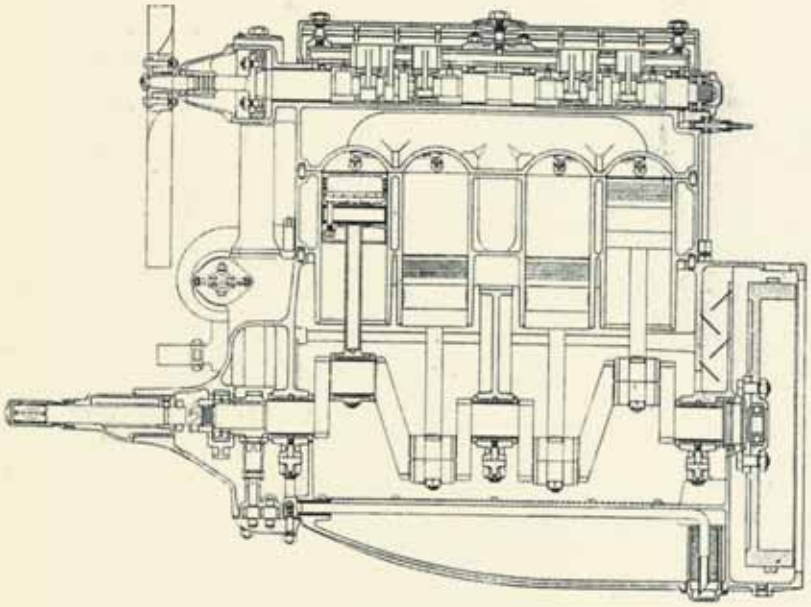


Châssis de la 12 C V Diatto.

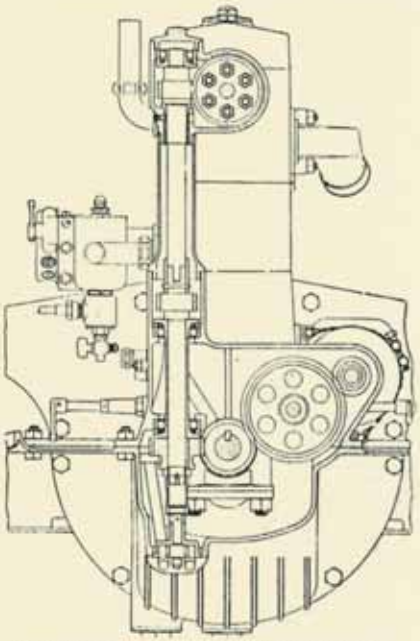
aux allures les plus basses, la distribution en tête des mieux réussies permet les moyennes les plus brillantes, la suspension à la fois sûre et souple donne autant de satisfaction à la ville que sur la route, les dimensions du cadre (voie : 1 m. 400, empattement : 3 m. 100), autorisent des carrosseries à 4 et 6 places très spacieuses, et le poids du châssis — 950 kilogs — classe cette voiture parmi les modèles sérieux et consciencieux qui ne craignent pas de s'alourdir pour s'assurer un confort, une robustesse, une longévité qu'ils sont seuls à posséder. N'oublions pas non 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.



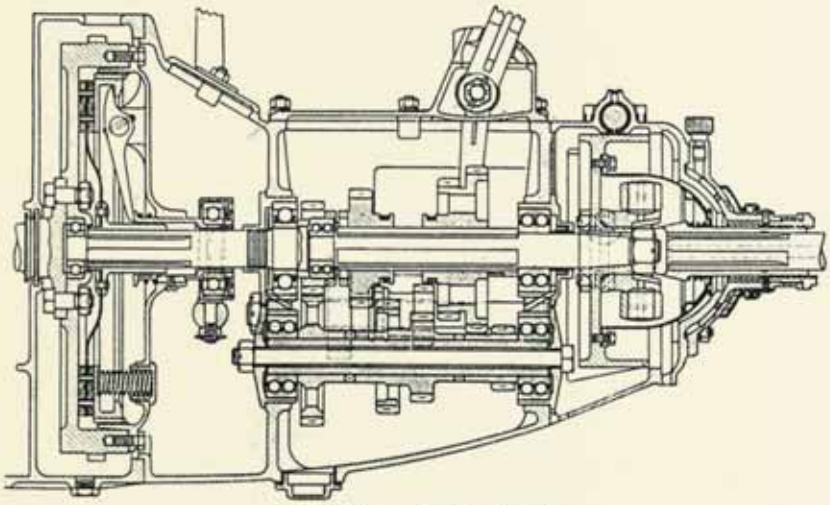
Coupe transversale du moteur.



Coupe longitudinale du moteur.



Vue de l'arbre de renvoi de la distribution.



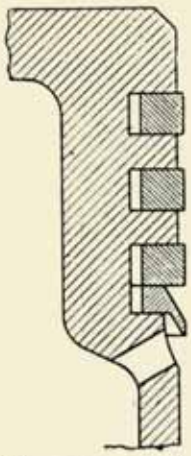
Coupe de la boîte à vitesses.

Le moteur est un quatre cylindres de 79,7 d'alésage et de 100 de course. Remarquons en passant, que chez Diatto a triomphé 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 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 pallier à cet inconvénient. Elle y parvint pleinement 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 actionne par son extrémité inférieure la pompe à huile et commande par un couple de pignons 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 pratiqué 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 vilbrequin 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.



Coupe des segments du piston.

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 d'huile de section spéciale, les bielles tubulaires sont en acier au chrôme 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 chemise 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 boulons 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.

A 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 calotte 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. Admirons 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.

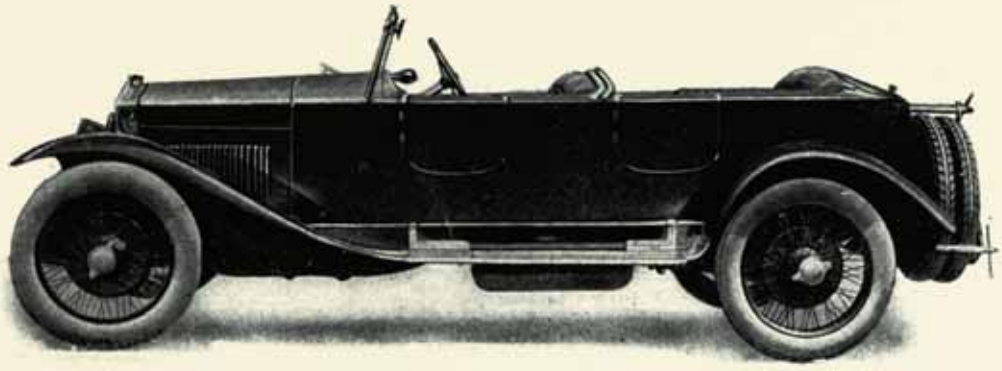
Nous n'avons pas tout dit sur la rotule : il faut ajouter qu'elle est minutieusement centrée sur le joint pour permettre à l'arbre et au tube d'être eux-mêmes parfaitement concentriques. Dans ces conditions, on a pu disposer dans le tube un collier qui maintient l'arbre en son milieu et l'empêche de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



milleruote

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 offrisse 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.

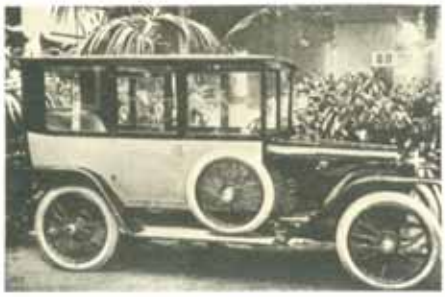
Nel 1908 comparve il triblocco a sei cilindri 24 HP di 4086 cc (85 x 120 mm), rimasto peraltro in listino un anno solo. Nel 1909 Adolphe Clément lasciava la società e venivano sciolti i legami con la Casa francese con conseguente variazione della ragione sociale, divenuta Officina Fonderia Frejus-Vetture 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 châssis) 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 disputatasi 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 Veltro 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 (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.

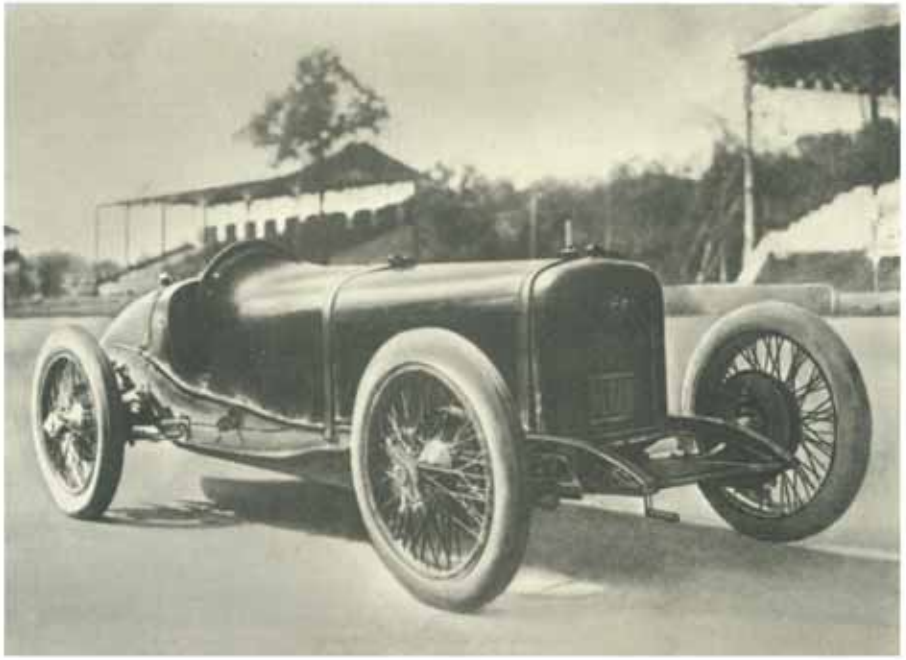
La situazione economica della società, nonostante i buoni risultati della produzione che si traducevano anche in successi sportivi, non era tuttavia delle più floride tanto che nel 1923 venne deciso di porla in liquidazione. Un nuovo afflusso di capitali salvò fortunatamente l'azienda dalla chiusura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

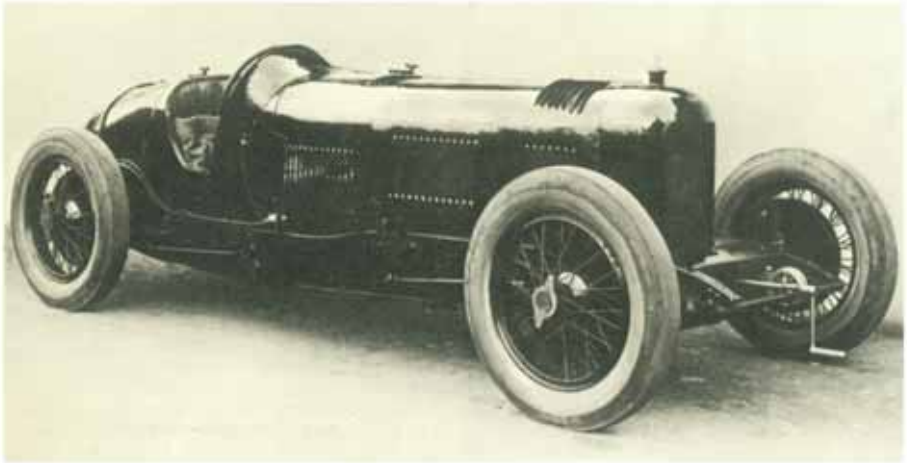
tentativo di carattere agonistico consistente nella realizzazione di una vettura da Gran Premio per la cui progettazione ci si rivolse ad Alfieri Maserati. Questa macchina a 8 cilindri in linea, di due litri di cilindrata e fornita di compressore, prese parte alla guida di Materassi al G. P. d'Italia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

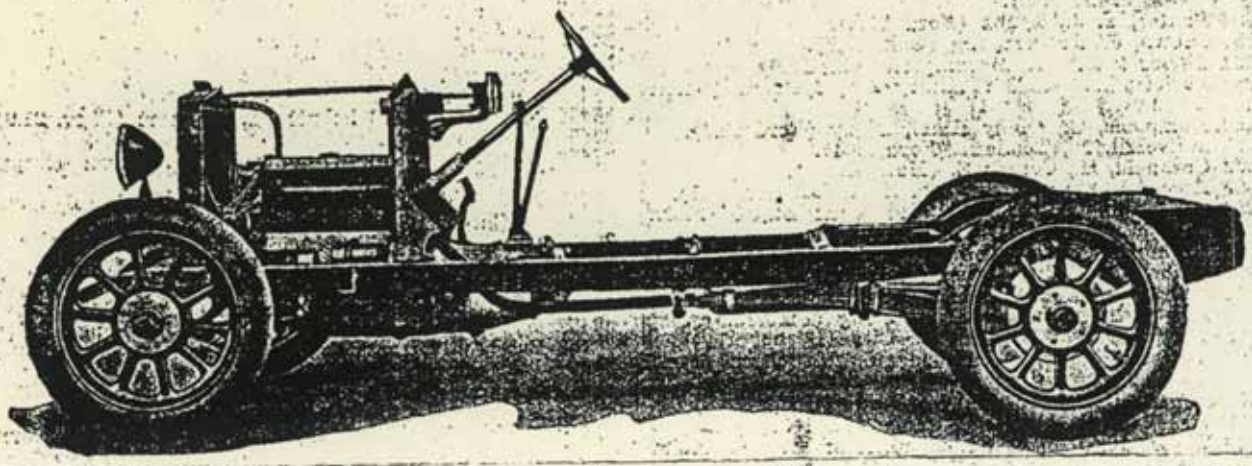
Il dibromoetano viene solitamente miscelato con il dicloroetano: il composto che si ottiene rientra nella gamma dei cosiddetti « scavangers » (letteralmente pulitori, evacuatori). L'azione del dibromoetano è essenzialmente chimica. Gli additivi antidetonanti, definiti piombo-alchili (come il tetraetile 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.

DIATTO

The New Two Liters. Type "20"



DESCRIPTION:

ENGINE.—Four cylinders monobloc, detachable cylinder head, four strokes, 79,7 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 beval 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 × 120, running on large size ball bearings.

CHARACTERISTICS.

Wheelbase	m. 3,—
Wheeltrack	m. 1,40
Bodyspace	m. 2,55
Max. space taken by chassis	m. 4,12 × 1,62
Weight of chassis with pneus	Kg. 900

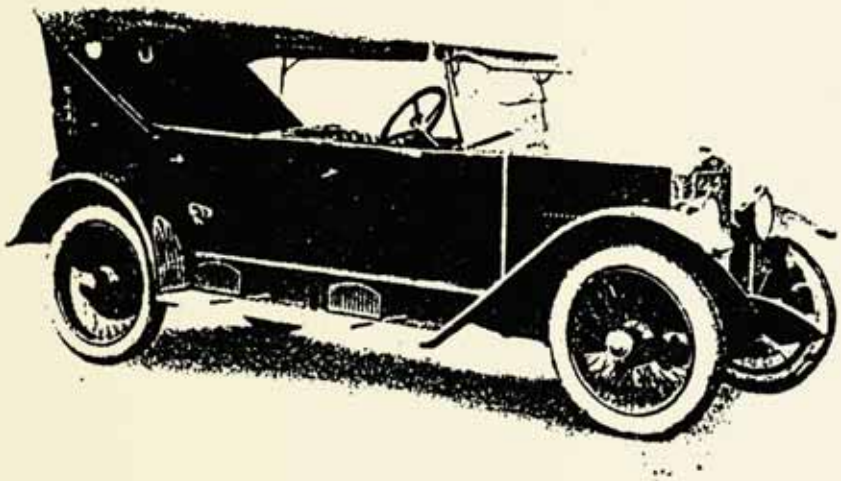
"DIATTO" Works have resolved the problem of minimum cost and maximum result by the creation of their Type "20," technically perfect, neat and practical.

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 these of a little car.

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

Phone, Cent. 808



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 resu
y the creation of their Type "20," technically perfect, neat and practical.

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

DIATTO

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	17¾ cwt.

Phone: M W 1849

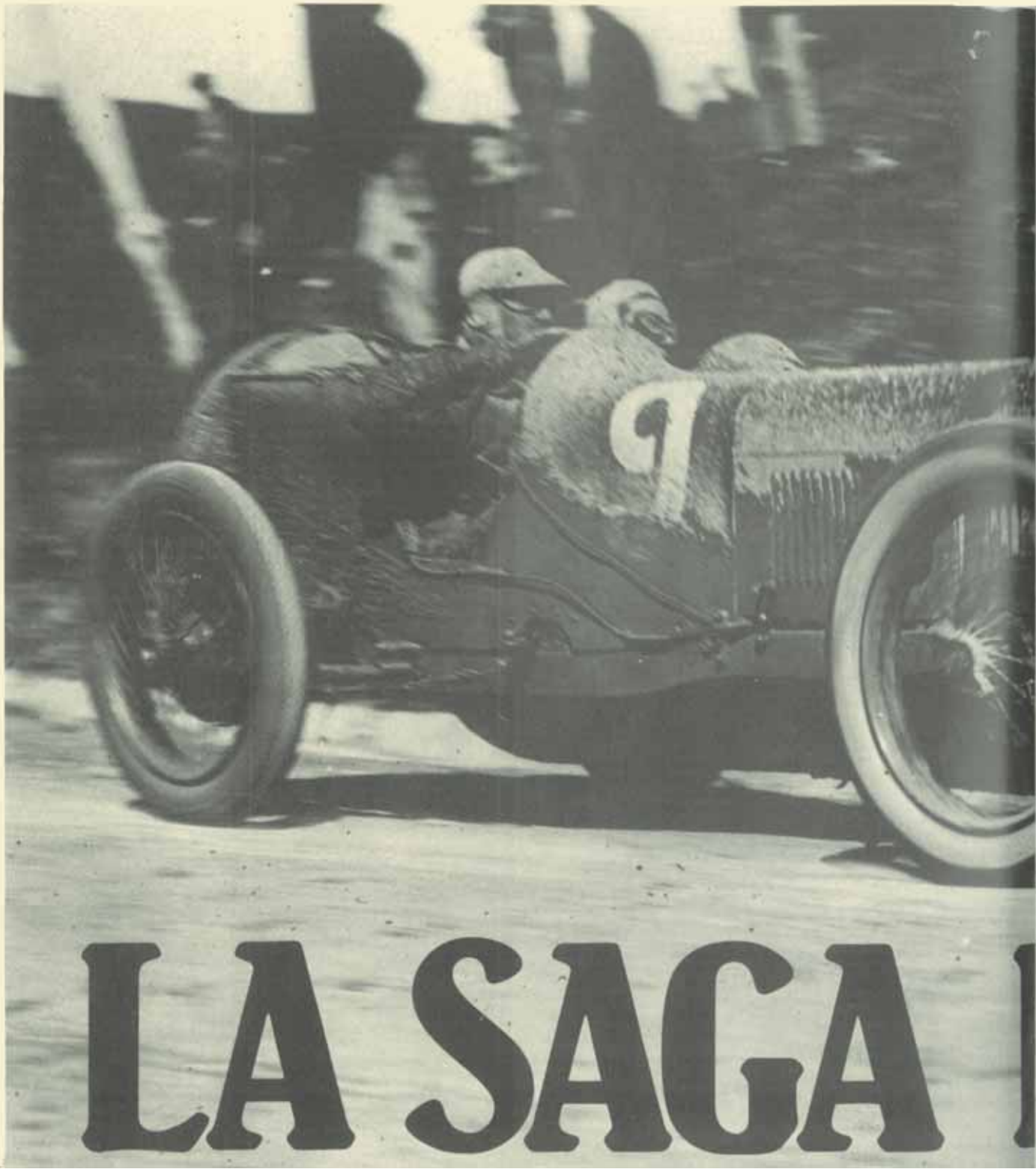
Agent for New South Wales: **J. F. JESINA**

51 PARRAMATTA ROAD, FOREST LODGE
SYDNEY

le Fanauto
Le Fanatique de l'Automobile n° 198 Avril 1985 22F 168 fb 6.90 fs

Alfieri Maserati sur 3-litres Diatto à la Targa Florio 1923.
Le préambule d'une grande histoire...

Alfieri Maserati at the wheel of the 3-litre Diatto during the 1923 Targa Florio. The preamble of a great story...



LA SAGA

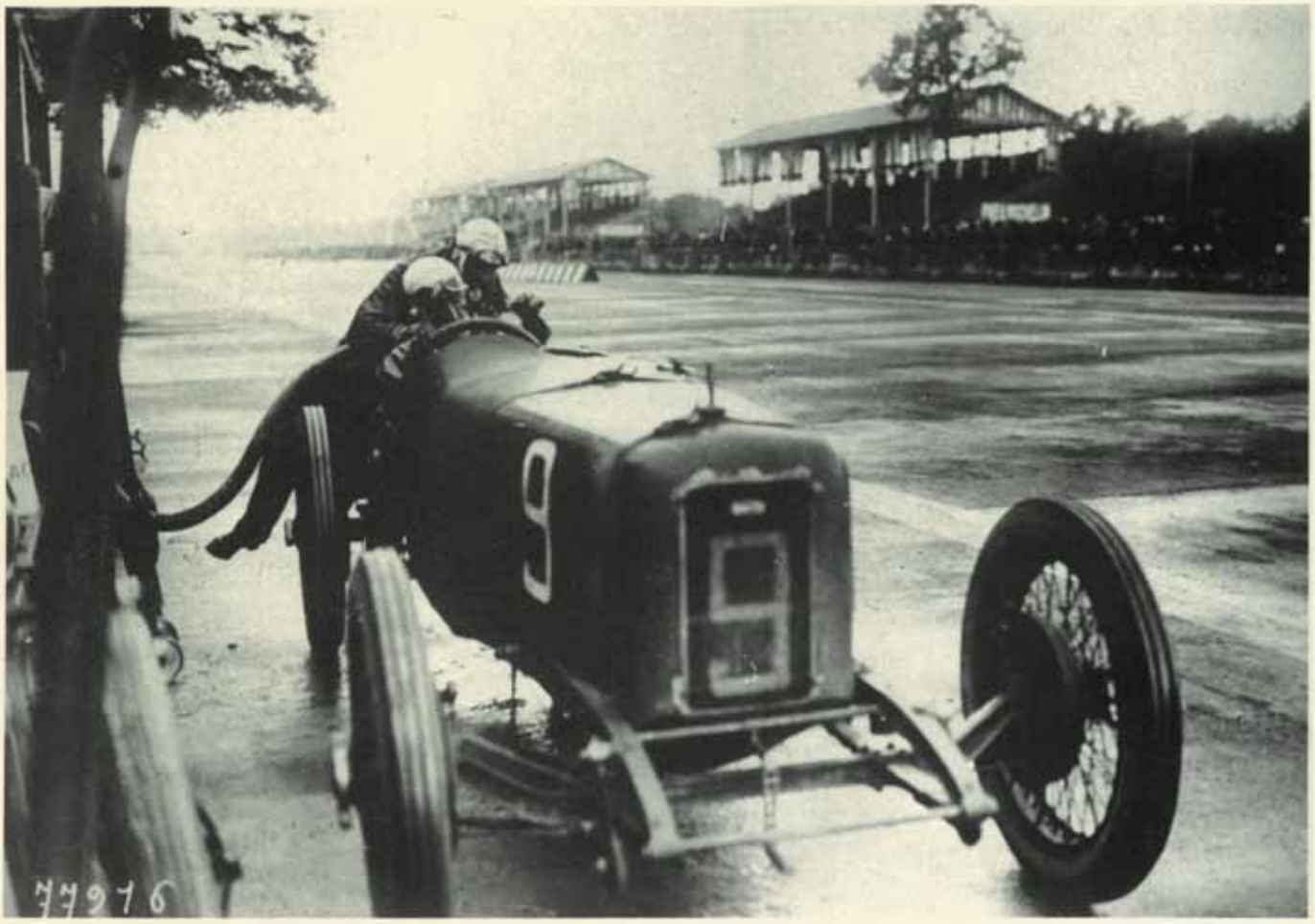
1ère partie par S. Pozzoli

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 Fanatique 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.

MASERATI

17


9

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

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

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 radiateur ; 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.

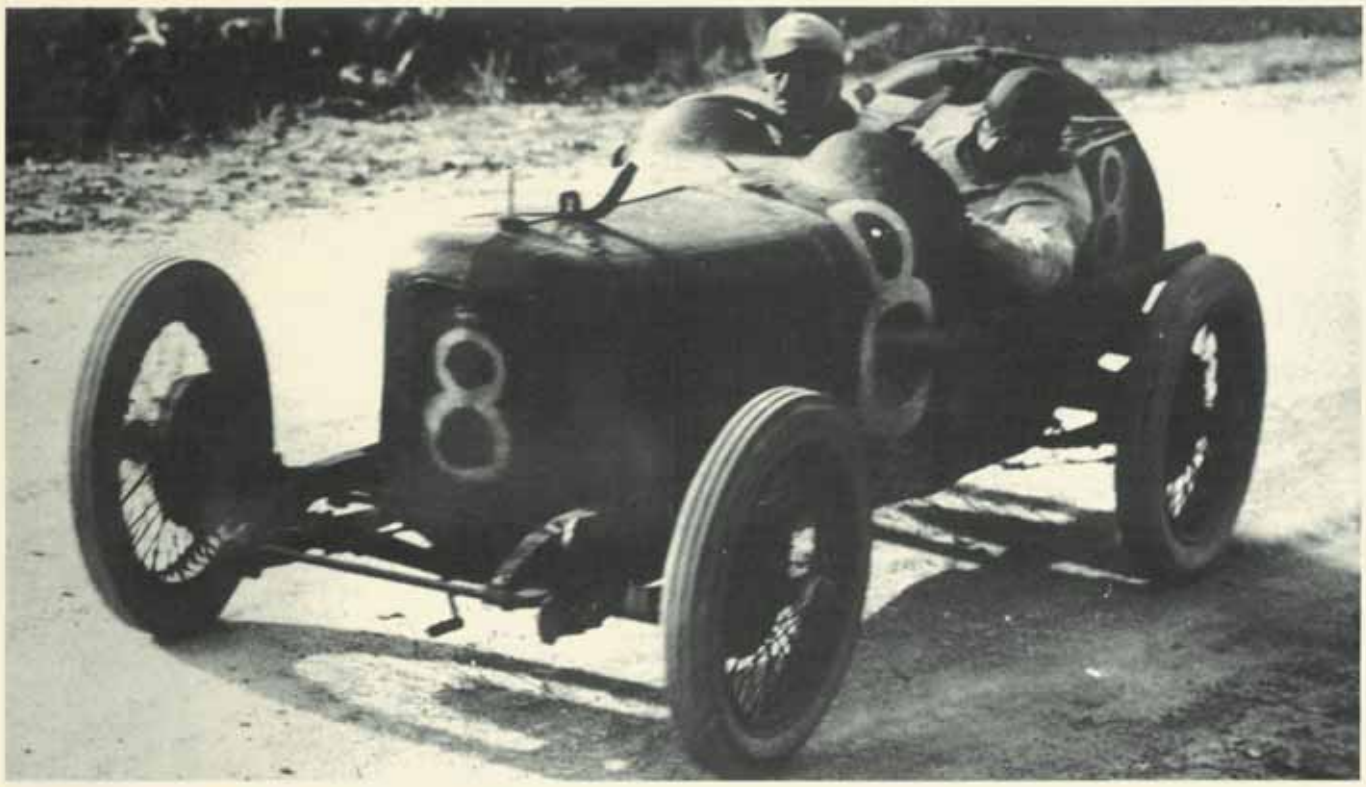
Pour tester ce nouveau modèle, trois châssis plus courts furent engagés à la Targa Florio dans la classe 1501 à 2000 de série où il y avait deux Ballot 2-litres, les pilotes étaient Gamboni, Massola et Meregalli (ce dernier ayant gagné la Targa Florio 1920 sur Nazzaro.

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 17e 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.

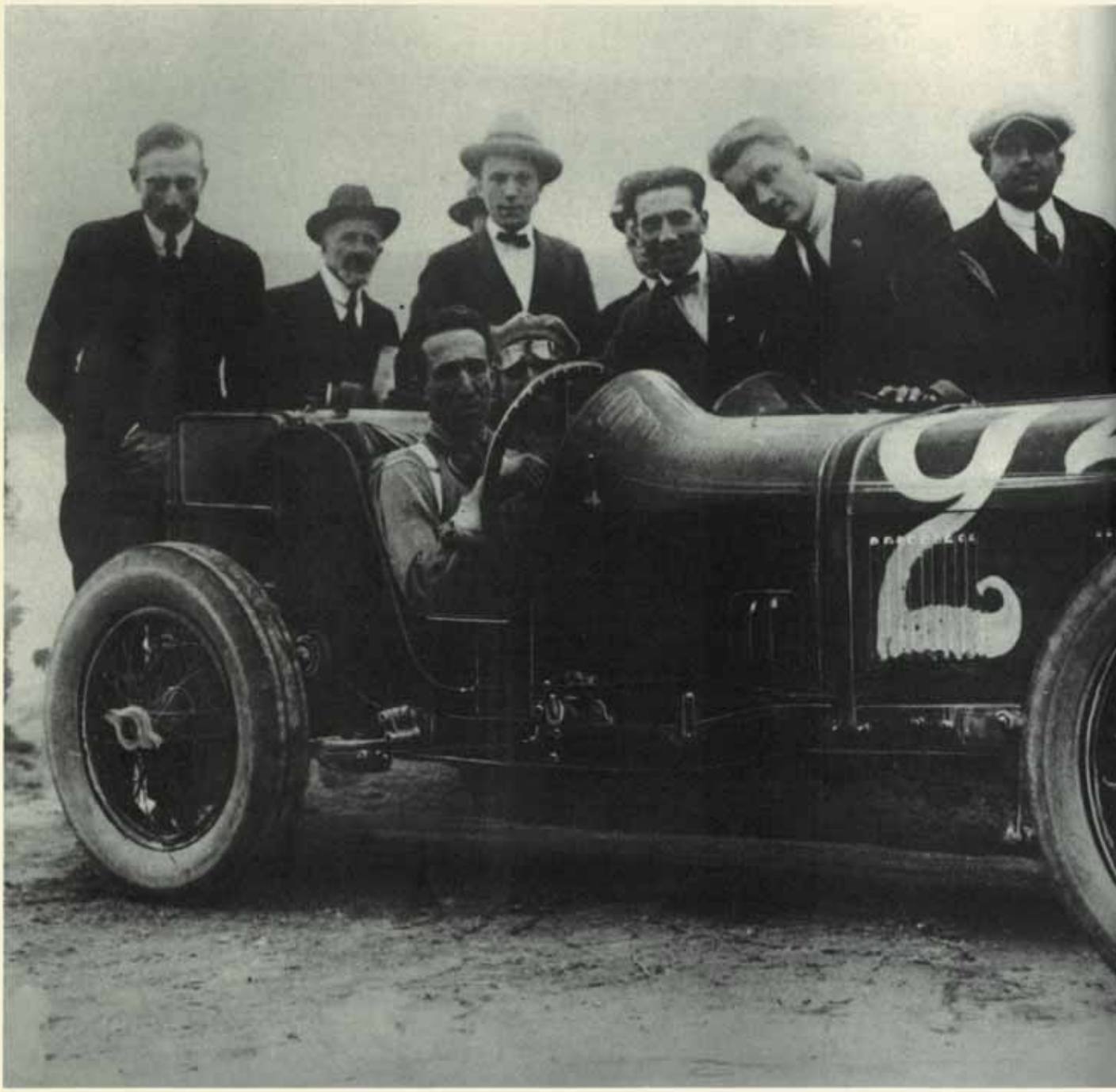
LA SAGA MASERATI

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 chassis 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 Fraschini 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 20e tour, Meregalli stoppe pour un ravitaillement et la Bugatti prend la 4e place, puis Maserati se ravitaille et de Viscaya (Bugatti) prend la 3e place ; Maserati fonce pour reprendre sa 3e place mais fait un tête-à-queue, sort de la piste et démolit la muraille de sacs de sable : il abandonne. Au 52e 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-dessus à droite : une 2-litres Diatto châssis court à Miramas en 1926.

LA SAGA MASERATI

une bielle, il en est fait des deux Diatto. Bordino 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 6e 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 3e 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 engagées : 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 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 8e.

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

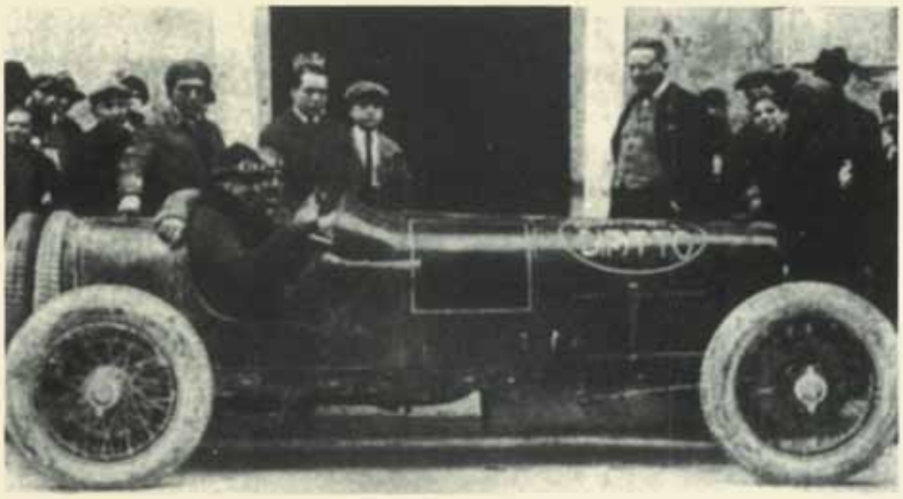
Un certain nombre de victoires surtout en courses de côte sont à porter au crédit de la marque. Le 31 mai, à la Rocca di Roffeno (Bologne) Maserati gagne la catégorie course et Meregalli la catégorie tourisme. Maserati gagne la célèbre côte Susa-Moncenisio (sur la + de 4,5-litres spéciale), puis l'Aosta-San 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.

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

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 Ferreti 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 pistoie », 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 peloton mais doit abandonner au 28e tour sur rupture de transmission ; Il est disqualifié à la course de côte de la Rebassada 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.

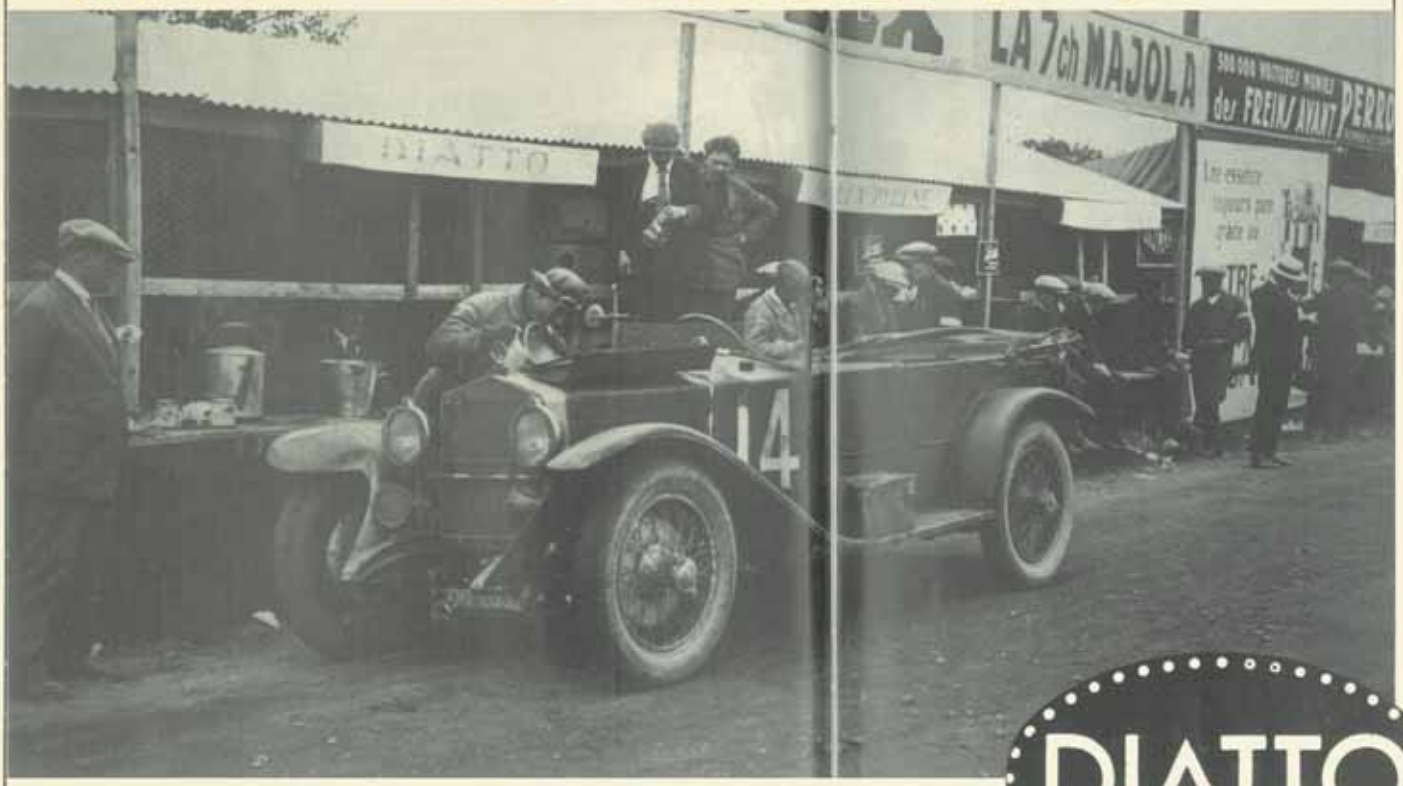
---

(1) Les Anglais créditent 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)

le Fanauto
Le Fanatique de l'Automobile n°199 MAI 1985 22 F 193 fb 230 fs

LA SAGA MASERATI



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

Above : the 3-litre Diatto driven by Rubielti-Vesprini in the 1925 Le Mans Race.

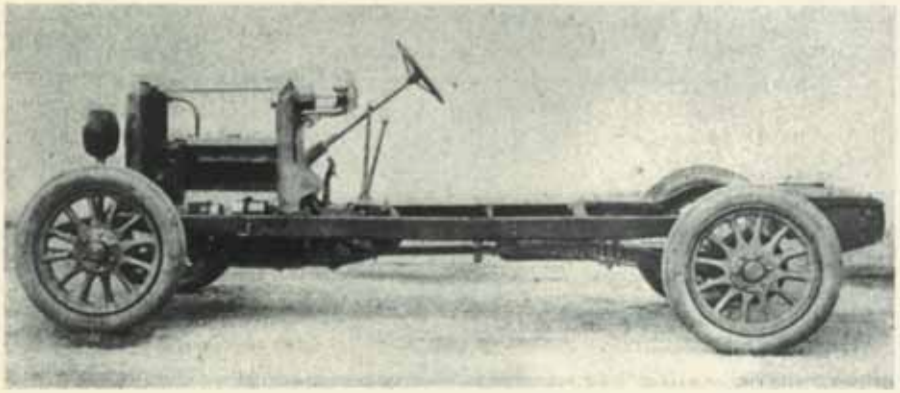
DIATTO

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 règnaient sans partage sur les routes de 1925.

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.



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.)

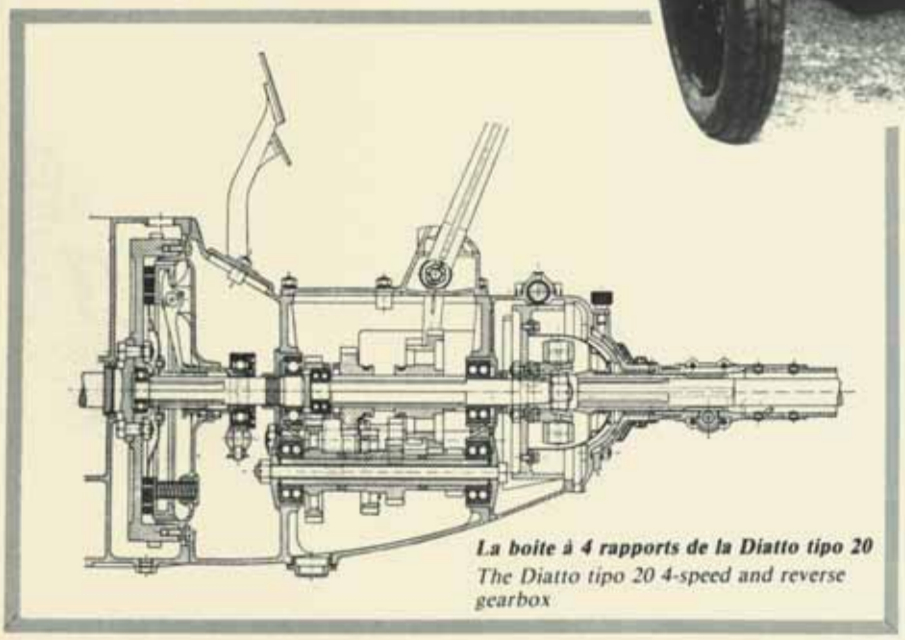
DU PUR CLASSIQUE

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 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.

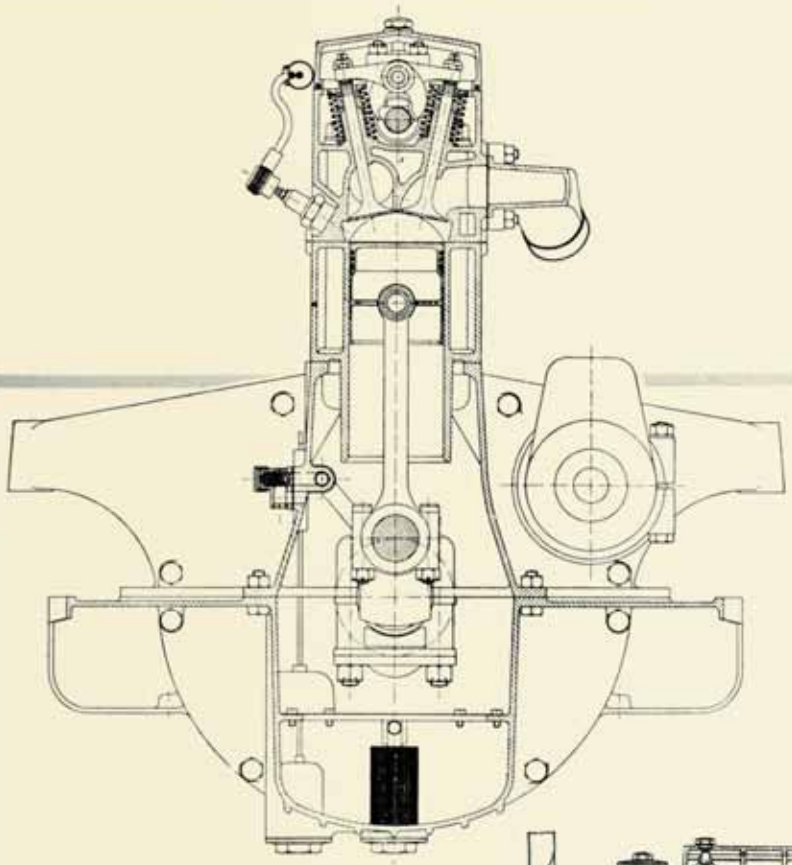
Peu après, l'alésage était réduit à 79,7 mm ce qui faisait 1,968 litre de cylindrée et le classait en catégorie 2-litres ; les roues « bois » étaient remplacées par des roues Rudge.

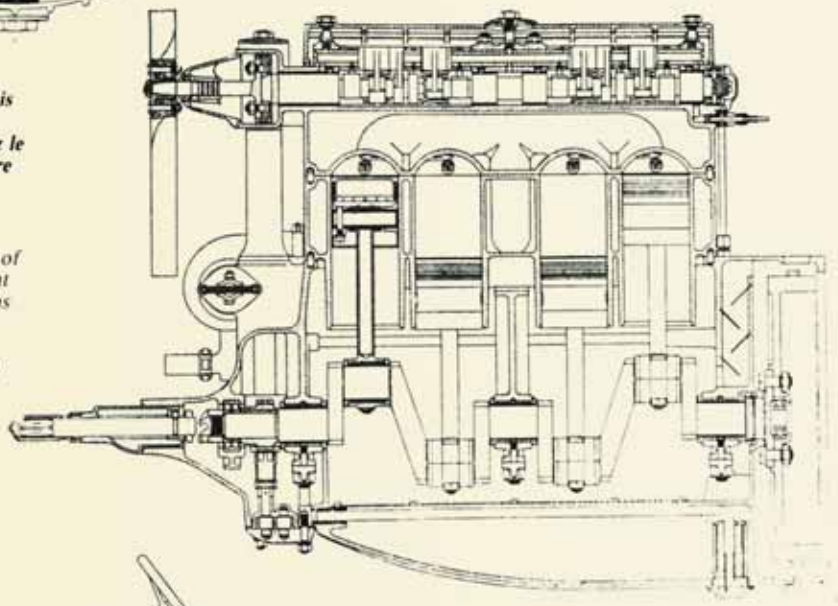
C'est en 1924 que les ventes de la 2-litres Diatto commencèrent à s'affirmer sérieusement avec le châssis du type 20 A, qui reprenait les caractéristiques du type 20, mais avec des améliorations dans tous les détails. Le moteur de 2-litres à 4 cylindres (toujours 79,7 x 100) était à un arbre à cames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



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

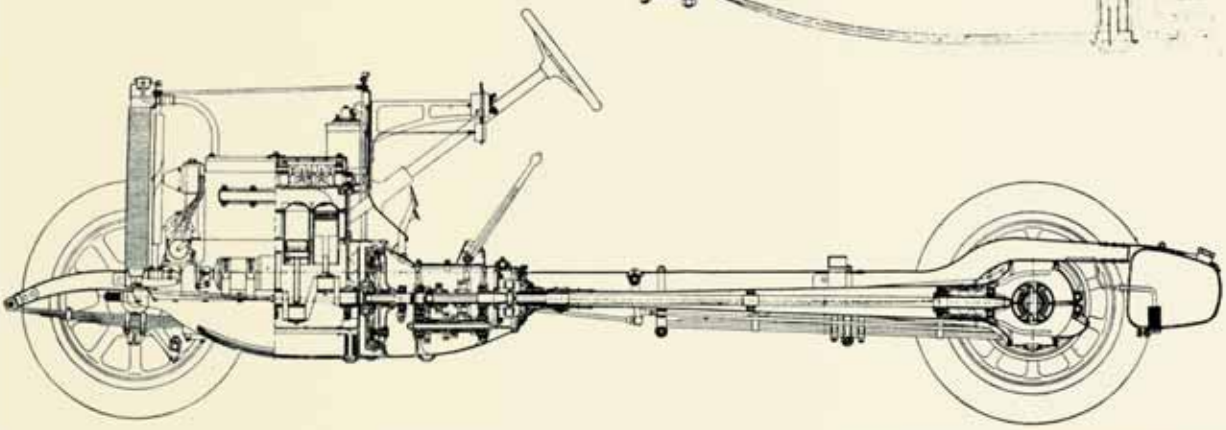
LES DIATTO DE TOURISME





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.

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

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 régulé et les bielles étaient tubulaires en acier nickel-chrôme.

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.

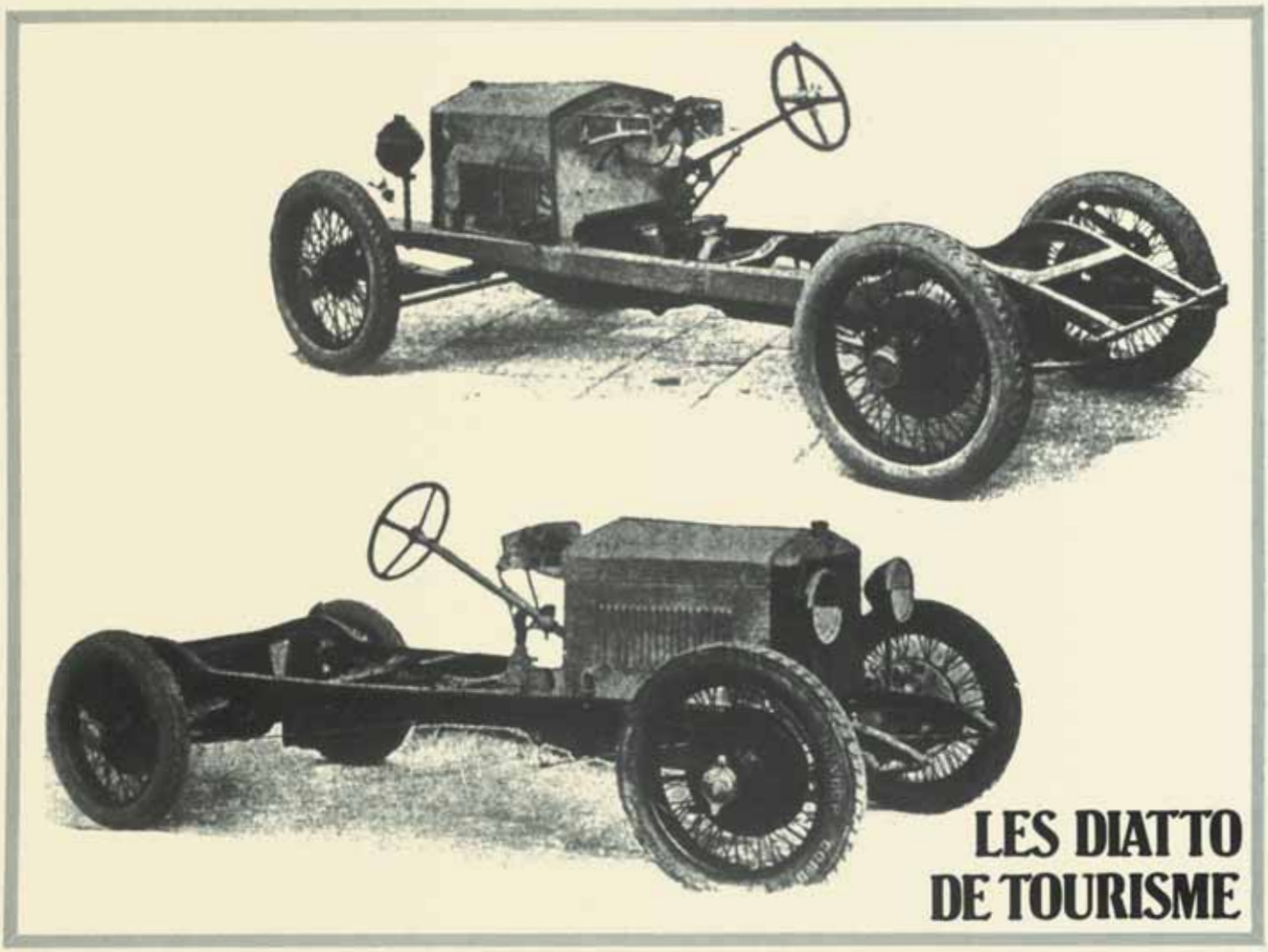
L'allumage se faisait par une magnéto Bosch avec une seule bougie par cylindre et l'alimentation par un carburateur Zénith accolé directement à la paroi du cylindre. Sur les dernières Tipo 20, le moteur donnait 45 chevaux à 3 000 tr/mn mais bientôt, 50 chevaux furent obtenus avec un rapport de compression 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

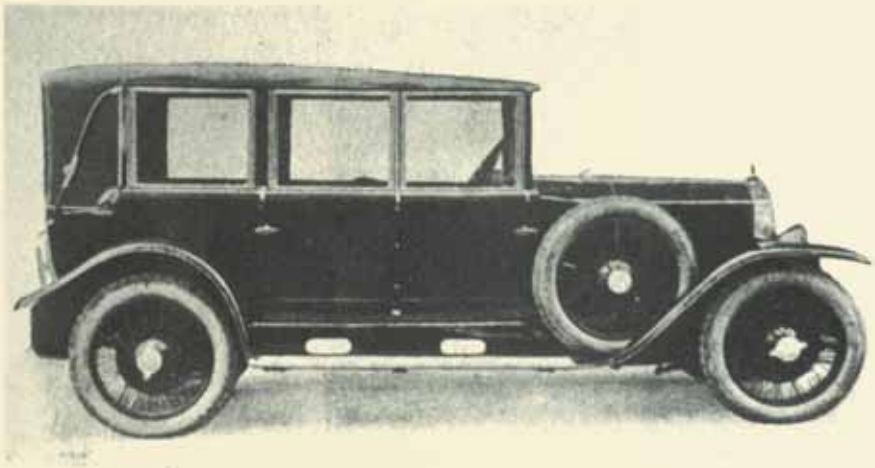
Vers 1925, Diatto présenta le type 25. C'était un moteur semblable, de 90 mm d'alésage par 116 mm de course soit

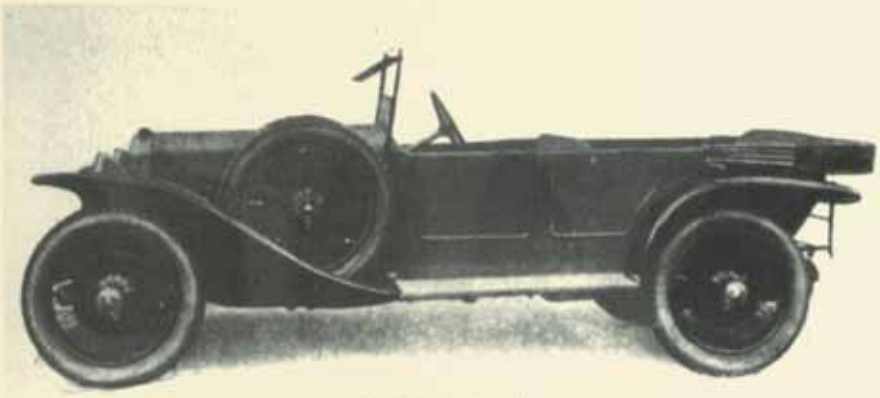


Ci-dessous : une Diatto 20S sur châssis de 2,50 m qui disputa le G.P. de la Nuit et la Coupe des Alpes 1924 (1er de la catégorie 2-litres). En bas à droite : un torpédo monté sur châssis tipo 20A.

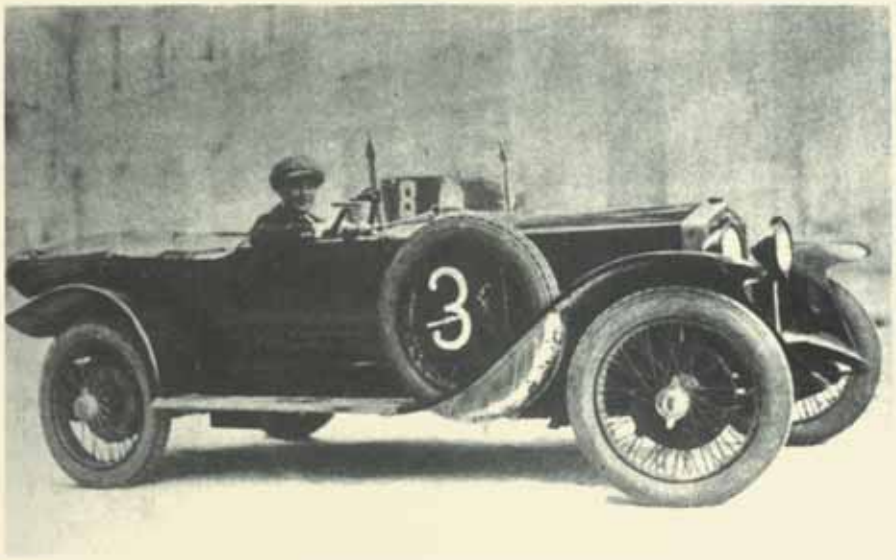
Ci-dessous : une conduite intérieure Diatto 20A transformable et deux torpédos tipo 30.

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.

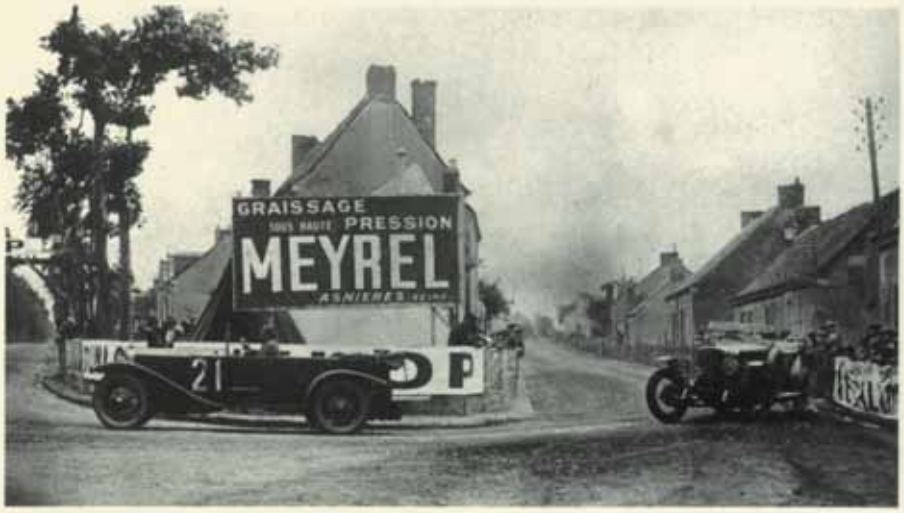
Et puis, pour succéder à la 20 S, (dont peu d'exemplaires furent fabriqués car elle s'arrêta en 1924), Diatto sortit la type 30. C'était un châssis semblable à celui de la troisième (type 35) avec seulement 2,86 m d'empattement. Le 2-litres

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 motopompes etc. Elle demande son concordat en 1931 et continua ses activités jusqu'en 1955, époque où elle rentra dans le groupe Veglio.

Son dernier modèle en 1927 fut le type 26 avec un moteur 85 x 116 (2,632 litres) sur le chassis 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 10e sur 54 à la troisième heure. Les autres sont plus loin.

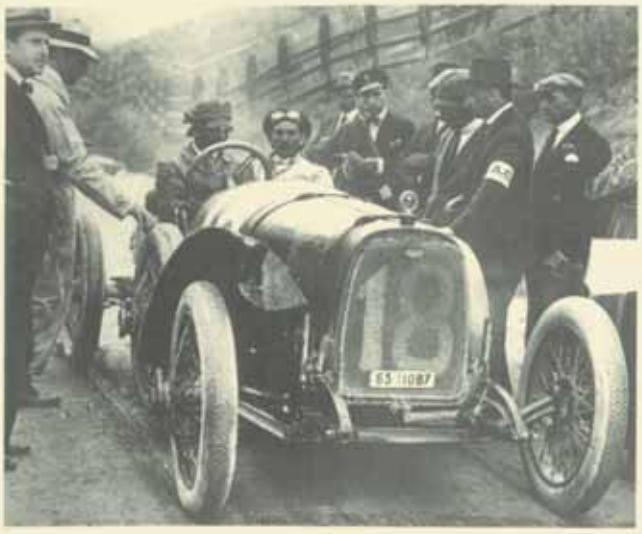
A minuit, ses pilotes occupent la cinquième place derrière deux Lorraine, une 3-litres Bignan et une 3-litres Sunbeam, mais il doivent s'arrêter et, à 4 h du matin, ils sont à la seizième place alors que la 2-litres de Garcia-Botta est en neuvième position.

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

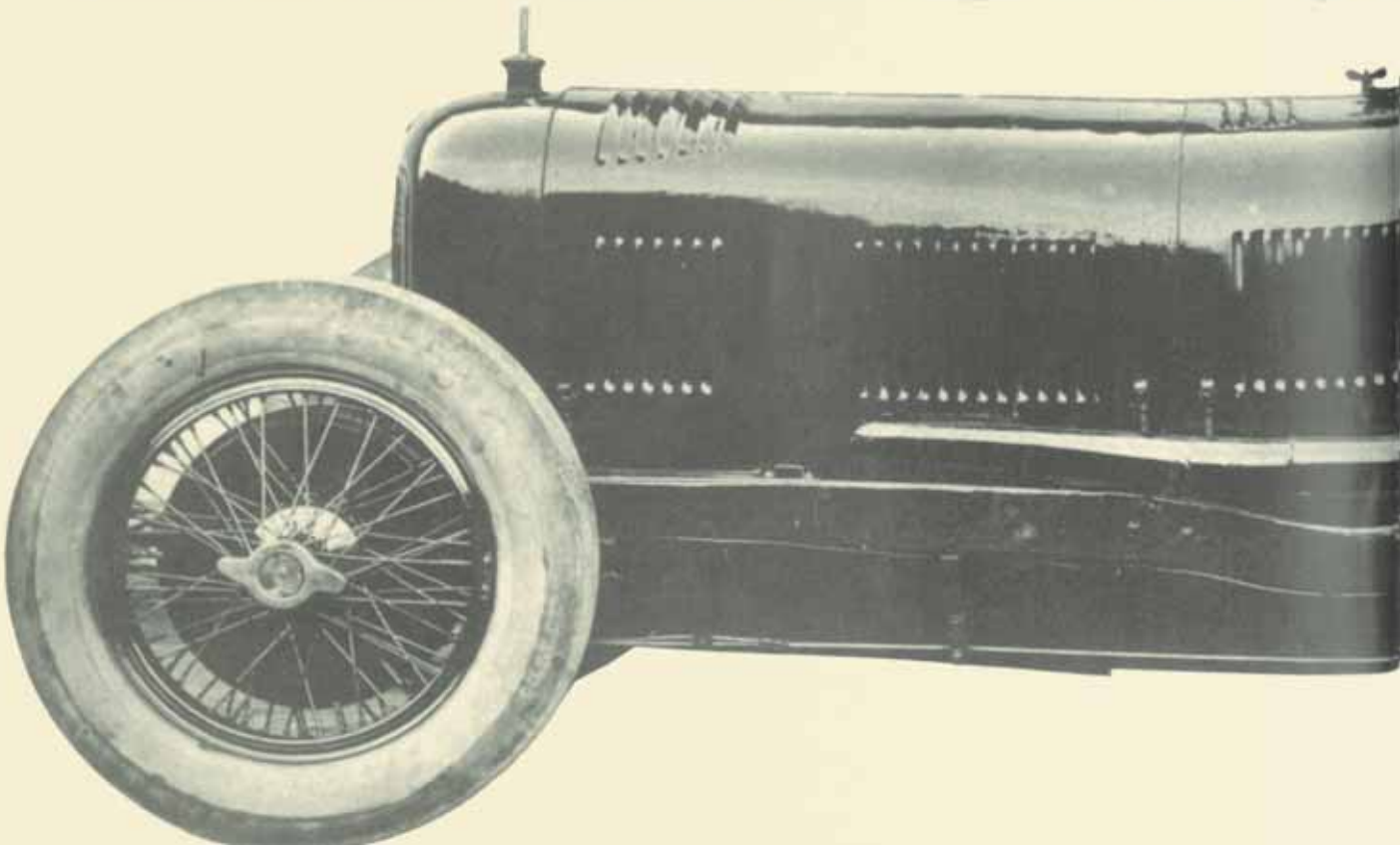
le Fanauto
Le Fanatique de l'Automobile JUIN 1985 22 F 169 fb 7,30 fs



Ci-contre : la Diatto 4DS engagée à la Targa Florio 1921 et pilotée par Gamboni. Ci-dessous : la Diatto GP 2-litres de 1925 dessinée par Alfieri Maserati.

Left : the Diatto 4DS entered in the 1921 Targa Florio and driven by Gamboni. Below : the 1925 2-litre GP Diatto designed by Alfieri Maserati.

LA SAGA M



DIATTO

3ème partie par Serge Pozzoli

DE DIATTO A MASERATI

Pour la saison 1925, la firme turinoise décida de participer aux Grands Prix avec une voiture digne de ce nom. Les exemples, très proches, ne manquaient pas avec la célèbre Alfa Romeo P2 8 cylindres en ligne 61 x 85 mm à 2 ACT et compresseur et la Fiat 805 8 cylindres en ligne 60 x 87,5 mm également à 2 ACT et compresseur.

Une voiture semblable de lignes et similaire de technique, fut donc dessinée et construite par ou sous la direction d'Alfieri Maserati. (Je ne peux vous dire si les « 8 pattes » Diatto furent fabriquées chez Diatto ou dans l'atelier des frères Maserati à Ponte-Vecchio près de Bologne.)

Le moteur était évidemment un 8-cylindres en ligne à 2 ACT de 62 x 82 mm et compresseur.

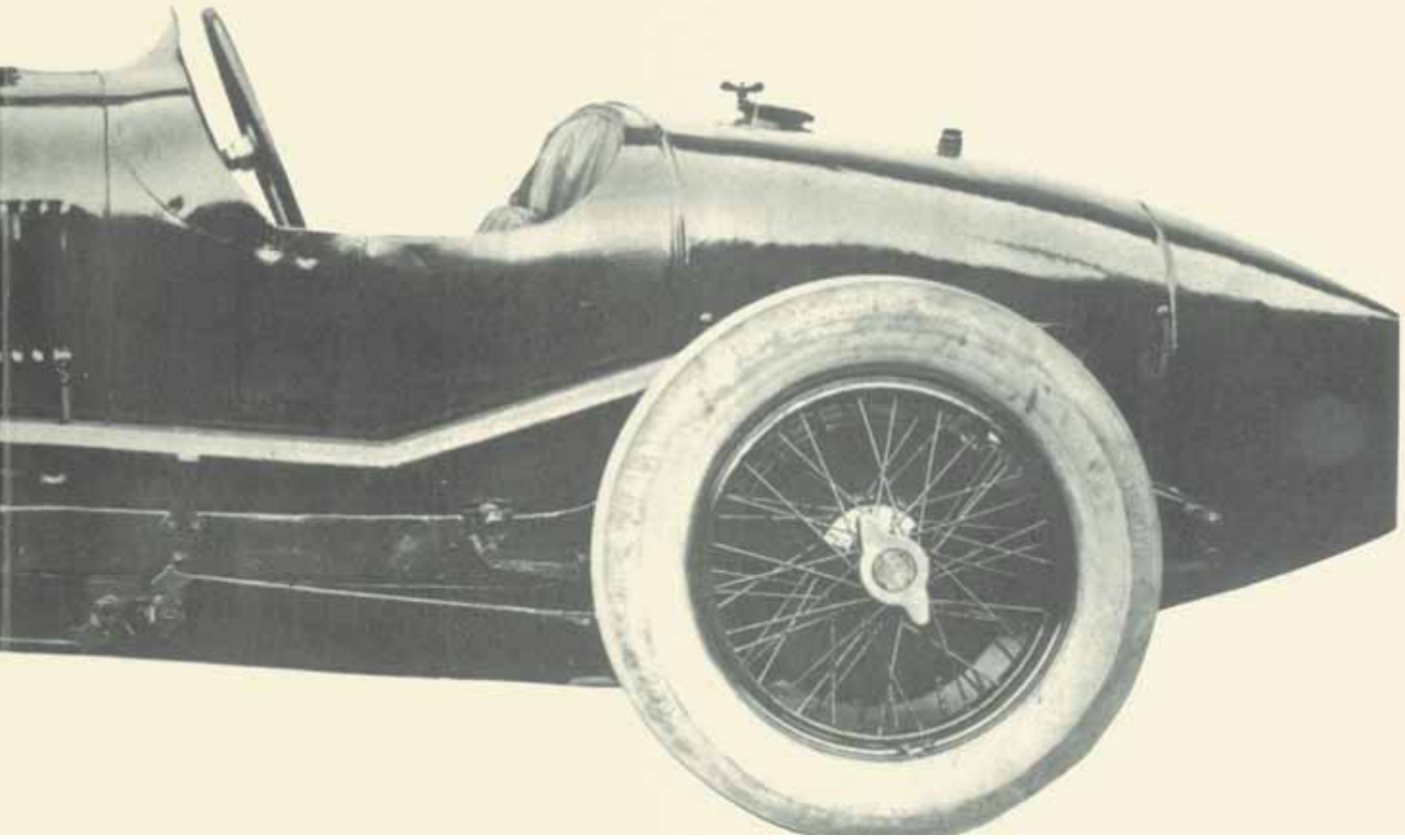
La différence la plus importante présentée par cette voiture vis-à-vis de ses rivales était le moteur en fonte et alliage léger alors que ceux de Fiat et d'Alfa Romeo étaient en tôle d'acier chaudronnée et soudée (bloc plus léger avec de grands passages d'eau).

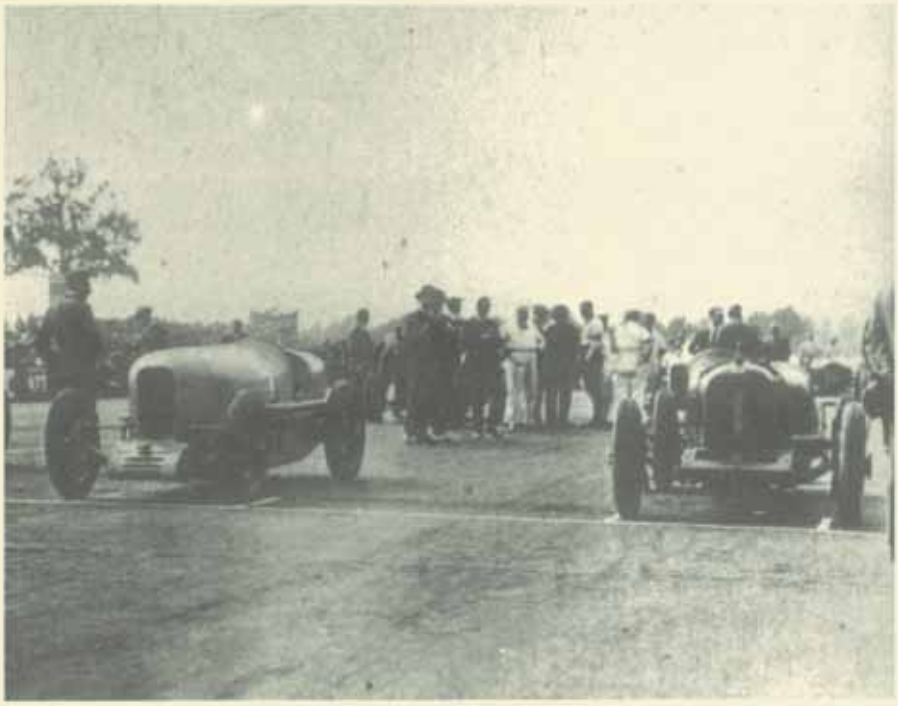
Quant au vilebrequin je n'ai aucune preuve démontrant qu'il était à rouleaux, mais dans l'histoire Maserati vous apprendrez un détail troublant.

Le châssis, classique, était légèrement contre-coudé avec des ressorts semi-elliptiques avant et arrière et des freins mécaniques agissant sur des tambours d'environ 360 mm de diamètre. Dans l'ensemble, la voiture est très élégante si on la compare à la première Diatto de course de la Targa 1921, une 4DS 4-cylindres à soupapes latérales 85 x 120 de 2724 cm³.

On mesurera, en comparant les deux photos, le progrès qu'Alfieri Maserati fit faire à Diatto.

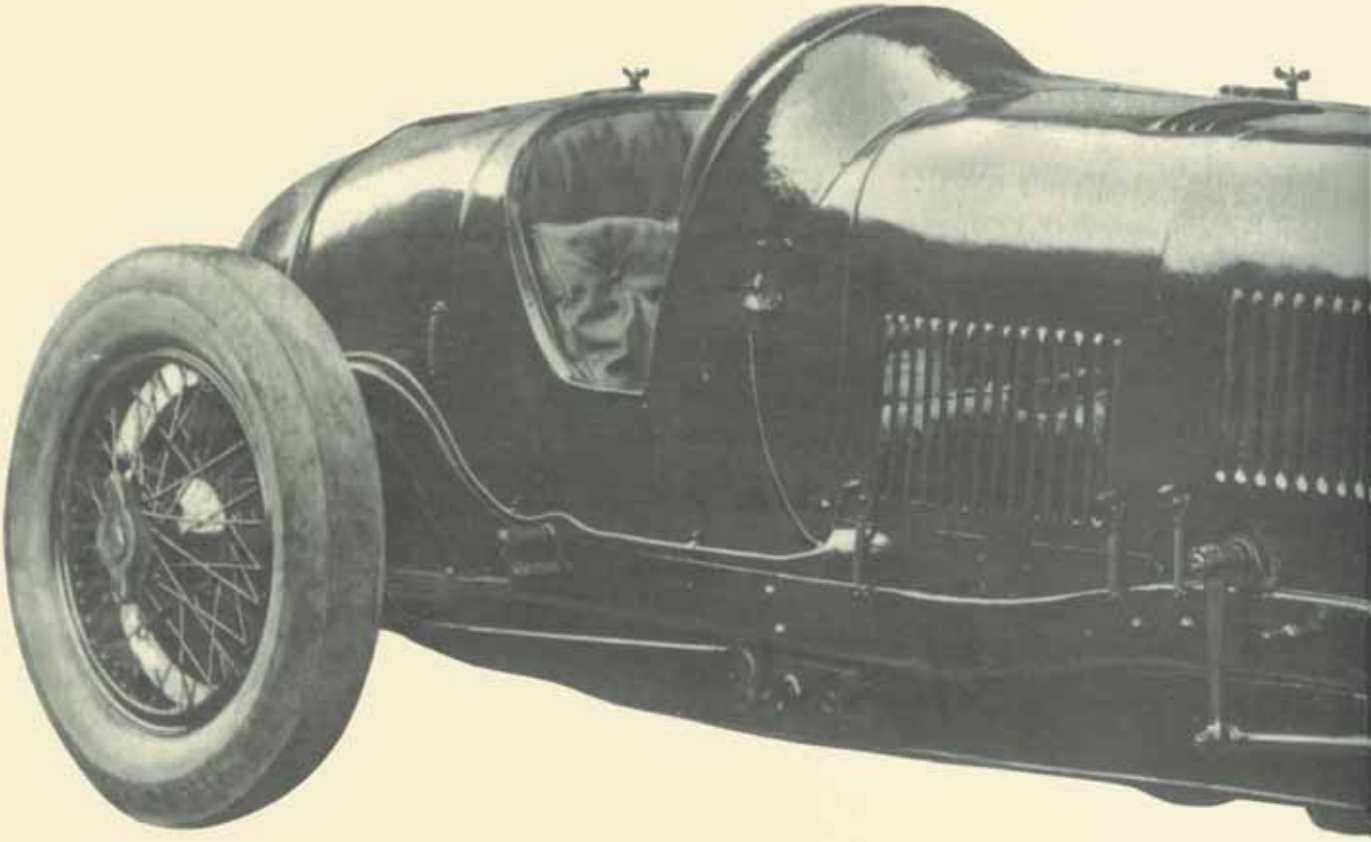
MASERATI





A droite : la 2-litres Diatto au départ du GP d'Italie 1925 aux côtés de la Guyot Spéciale. Cette unique Diatto était pilotée par Materassi et non par Maserati comme indiqué par erreur dans notre numéro 178 page 41

Right : the 2-litre Diatta on the starting line at the 1925 Monza GP (n° 1). This lonely Diatto was driven by Materassi and not by Maserati as wrongly written in our issue n°178 page 41.



La 2-litres Diatto flambant neuve et à Monza en 1925

The brand new 2-litre Diatto and the car at Monza in 1925.

LA VIE DE L'AUTO

Ci-dessous : la 2-litres Diatto à Monza en 1925.

Below : the 2-litre Diatto at Monza for its first and last race.

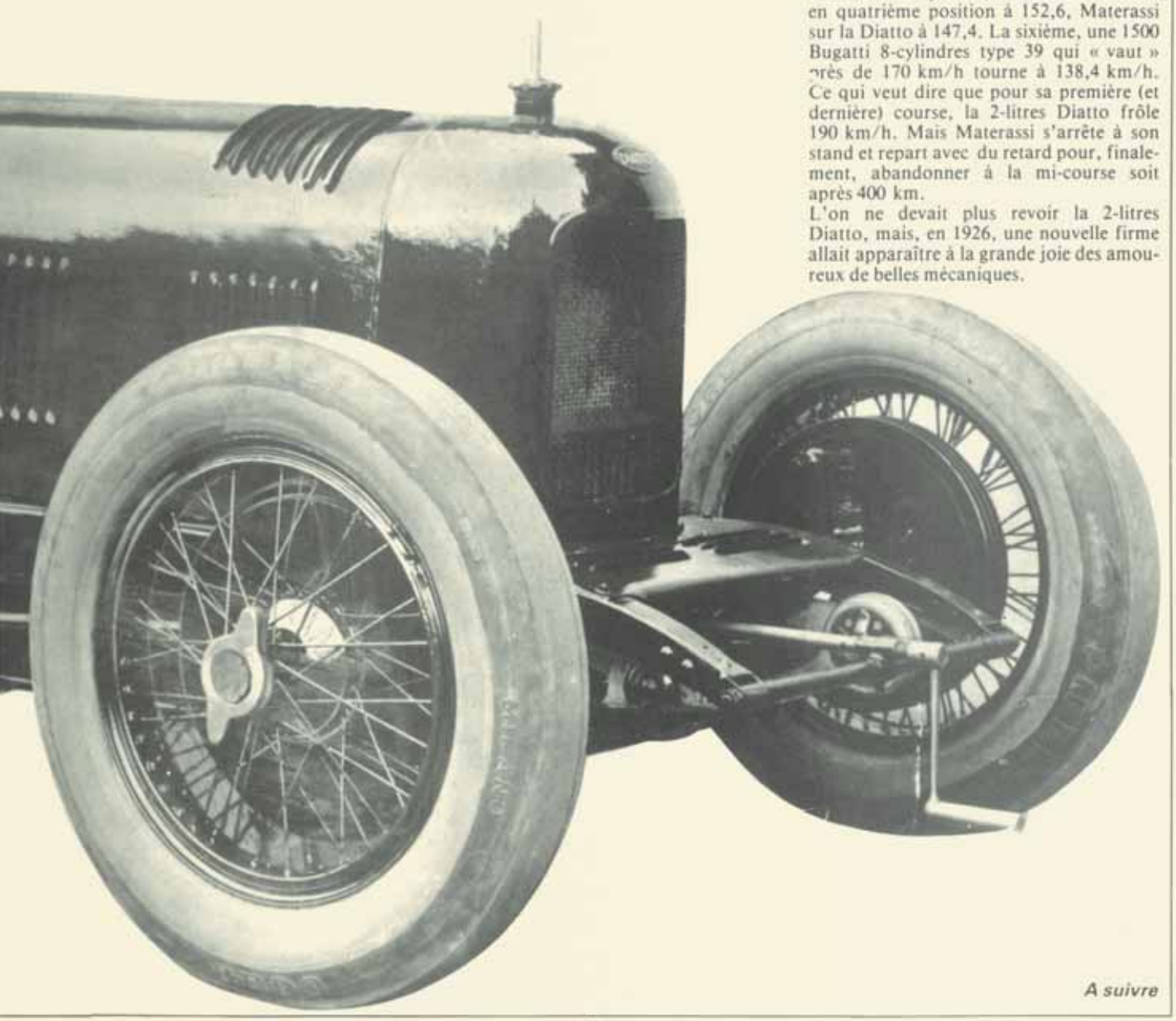
Une voiture sur les trois mises en chantier fut essayée avec quatre carburateurs. Deux de ces Diatto furent engagées au GP de Monza en 1925 (début septembre), l'une pour Materassi, l'autre pour Rubietti.

Finalement, une seule se présenta au départ avec un compresseur Roots, en bout de vilebrequin, soufflant le carburateur comme sur les Alfa Romeo P2. (Ce n'est qu'en 1930 que les P2 eurent un compresseur placé entre le carburateur et le moteur d'où leur nom de P2 Modificato ou P2 Modifié).

Les très nombreux engagés à ce GP se réduisirent peu à peu à quinze partants dont, en 2-litres, trois Alfa Romeo, deux Duesenberg, une Guyot Spéciale, une Diatto et, en 1500 cm³, cinq Bugatti, deux Chiribiri et une Eldridge. Les Delage étaient absentes du fait de la proximité du GP de San Sebastian.

Les Duesie sont handicapées par leur embrayage et leur transmission conçus pour Indianapolis. L'une doit d'ailleurs s'arrêter très tôt. La Diatto est en cinquième position après 50 km derrière les trois Alfa et l'autre Duesie. Après 100 km, la Diatto est encore cinquième. L'Alfa Romeo de tête pilotée par Campari tourne à 157,2 de moyenne ; la Duesie de Milton en quatrième position à 152,6, Materassi sur la Diatto à 147,4. La sixième, une 1500 Bugatti 8-cylindres type 39 qui « vaut » près de 170 km/h tourne à 138,4 km/h. Ce qui veut dire que pour sa première (et dernière) course, la 2-litres Diatto frôle 190 km/h. Mais Materassi s'arrête à son stand et repart avec du retard pour, finalement, abandonner à la mi-course soit après 400 km.

L'on ne devait plus revoir la 2-litres Diatto, mais, en 1926, une nouvelle firme allait apparaître à la grande joie des amoureux de belles mécaniques.



A suivre

le Fanauto
Le Fanatique de l'Automobile n°201 JUILLET 1985 22F 169fb 7,30fs

En 1926, la construction de voitures de course destinées à une clientèle d'amateurs fortunés n'était pas une science exacte (aujourd'hui non plus d'ailleurs).
Bien souvent, un modèle recevait des éléments ou le moteur d'une autre voiture accidentée ou non ; ou bien les constructeurs apportaient des modifications ou des améliorations qui disparaissaient sur la voiture suivante. L'acquéreur voulait également une voiture à son goût et c'est une des raisons pour lesquelles les Maserati furent toujours les plus élégantes parmi les voitures de course de leur époque. Les 3-litres biplaces de 1932-33 étaient peut-être moins efficaces mais plus belles que les Bugatti et Alfa Romeo (ce qui n'est pas peu dire). La 3-litres d'Indianapolis et la dernière 250F en furent d'autres preuves. De 1926 à 1939, il fut construit entre cent-cinq et cent-neuf Maserati de tous les modèles, ce qui représente sept à huit voitures *par an* (cent-cinq correspond à la liste qui me fut remise par Bertocchi vers 1965, cent neuf, à la liste officielle de l'usine il y a dix ans). Selon certains auteurs récents, c'est près de 130 voitures qui auraient été fabriquées.

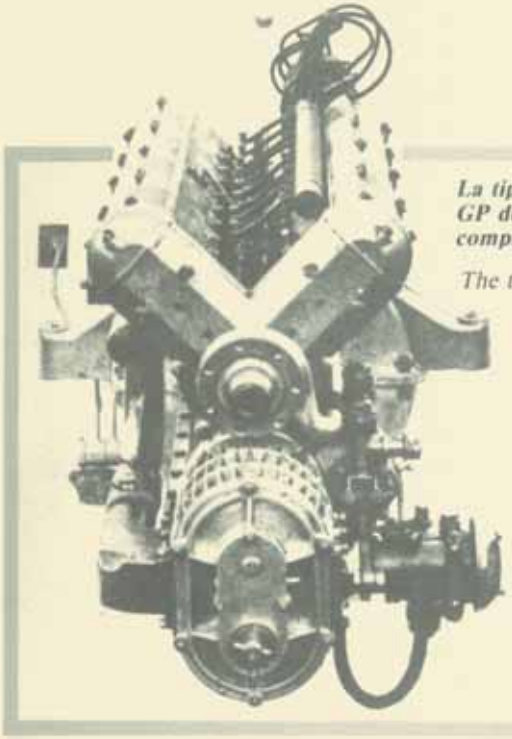
photos : Archives Zagari et S. Pozzoli

4e partie par Serge Pozzoli

LA SAGA MASERATI

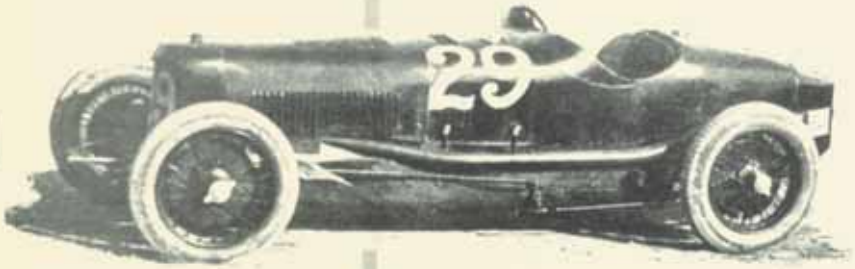
ASCENDANCE DIATTO

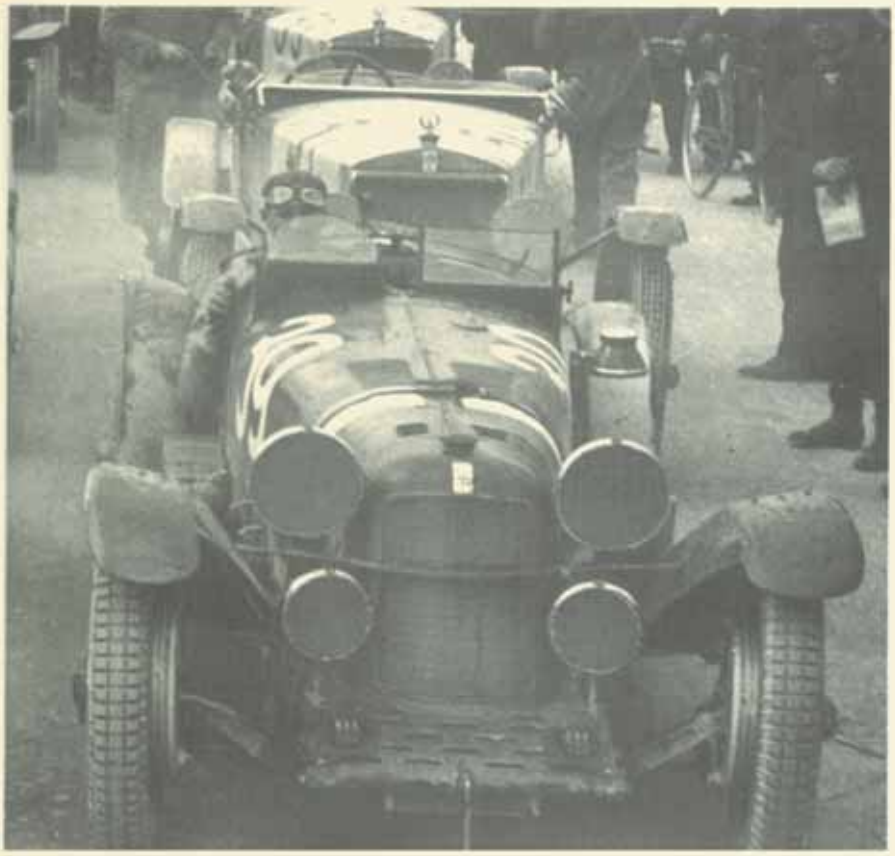
Le premier modèle offert à la clientèle fut le type 26 dont trois exemplaires seulement furent livrés en 1926 : la n° 11 à Bindi (elle passa à M. Materassi) la n° 12 pour Sandri et la n° 13 pour Brunori. Les voitures du type 26 étaient des 8-cylindres en ligne 1 500 cm³ (60 x 66) à 2 A.C.T. et compresseur, 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.



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.





26B : 2 LITRES 26C : 1100 cm³

La première 26B fut livrée au milieu de 1927 au marquis D. de Sterlich. Sa parentée 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 cm² 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.

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 immatura e fare sfoggio di superficialità, in occasione della comparsa (oramai 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, nè oltre quelle sbalorditive eccentricità costruttive che presso i popoli tecnicamente colti vengono prima criticate, poi, se è il caso, ammirate, e che il nostro pubblico invece, spesso e volentieri, prima ammira, 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-

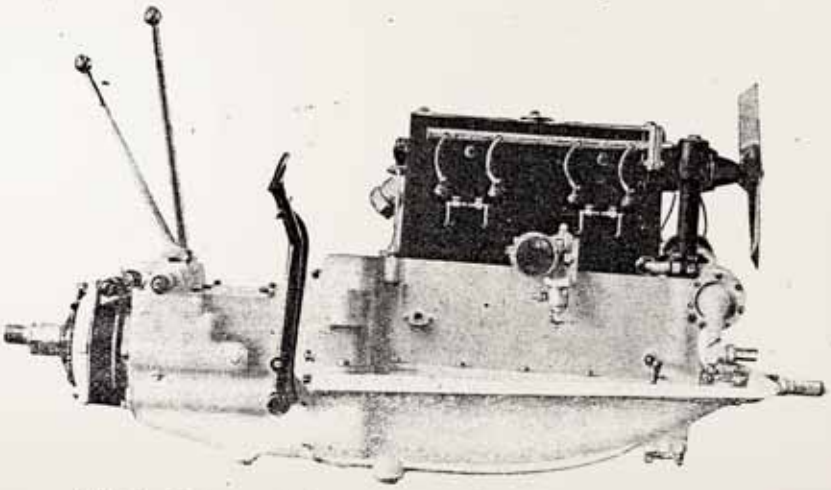


Fig. 2 - L'interessante gruppo motore visto dal lato dell'aspirazione.

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 comentatori, che ammirando la bella linea, la 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 costrutta 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 foss'altro che per indirizzare il lettore alla serietà di giudizio o per dargli il desiderio, quando avesse a trovarsi davanti allo châssis 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.

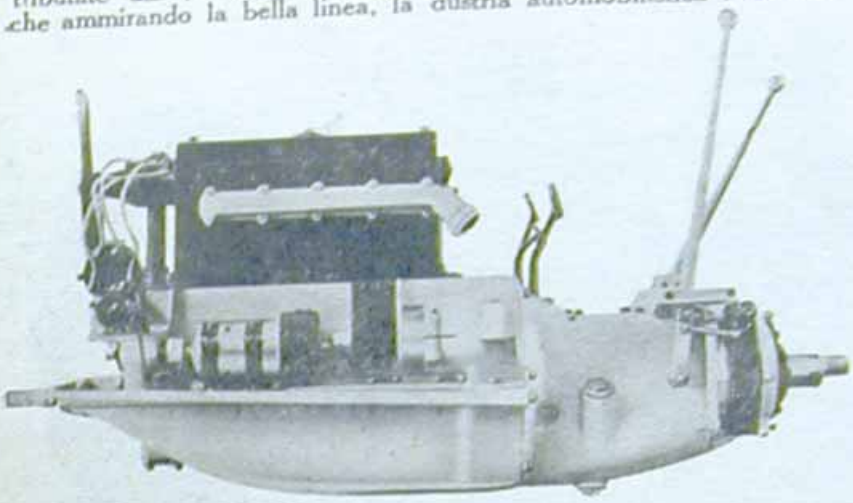


Fig. 3 - Il gruppo motore visto dal lato dello scarico.

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 châssis è fornito sia coi freni anteriori Perrot, come senza.

Il peso dello châssis completo con due ruote di ricambio è di 920 Kg. Il passo di mm. 3100, la carreggiata di 1400. Le ruote normali di 820×120, gommate *Englebert* cordé. La velocità massima con carrozzeria torpedo 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'alesaggio 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. Gli 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 cosidetto sport, recante pure i freni anteriori e capace naturalmente di maggiori velocità, sono in lega

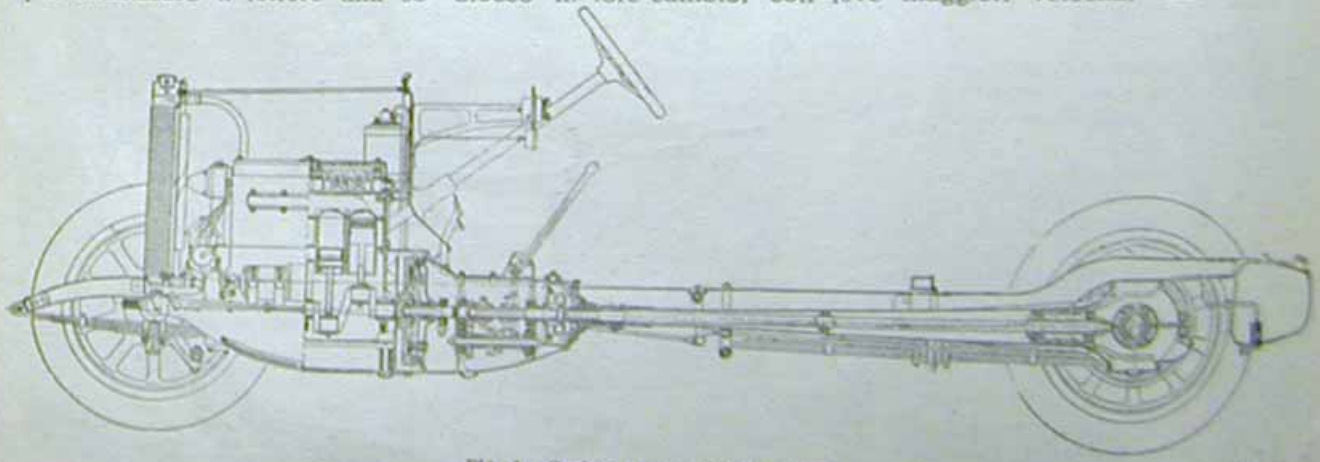


Fig. 4 - Sezione generale dello chassis.

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 l'abero 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 testa al motore. Le nostre figure, e segnatamente la fig. 5 e la fig. 7, dànno 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 pacati, 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 alterno, diametro delle valvole) la cui conservazione in limiti ragionevoli è precipua fonte di sicurezza d'uso.

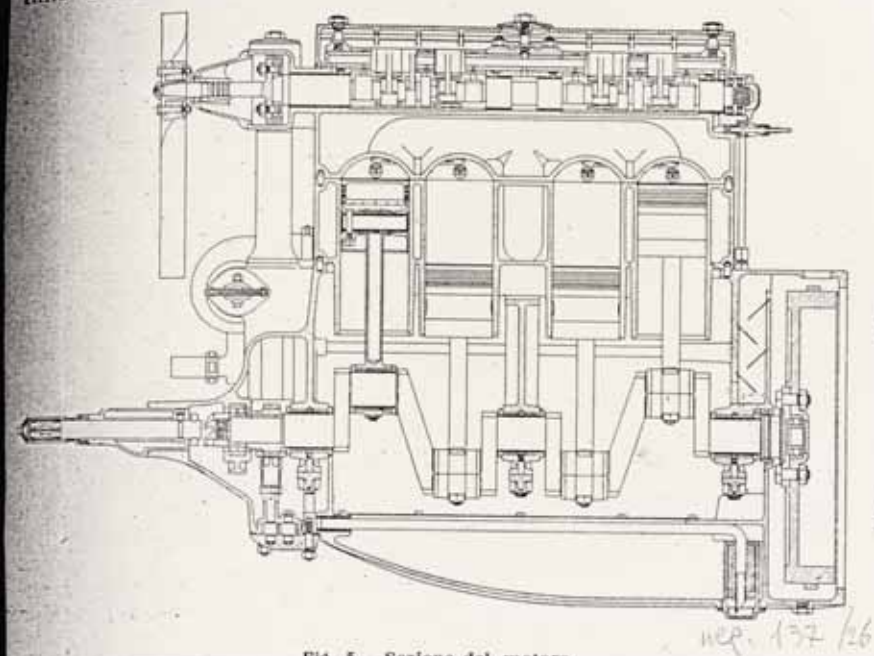
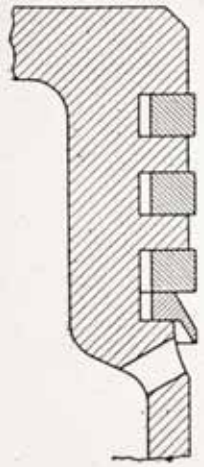


Fig. 5 - Sezione del motore.



one con segmenti.

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 châssis, e che si delinea pertanto una nuova tendenza prettamente italiana: l'adozione dell'albero a cames in testa sulle macchine da turismo, per ottenere châssis veloci ma non motori spinti.

Ecco infatti qualche altro interessante dato sulla *Diatto*, che non spaventerà certo il più mediocre intenditore di macchine sportive: rapporto volumetrico di compressione (anche pel 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.).

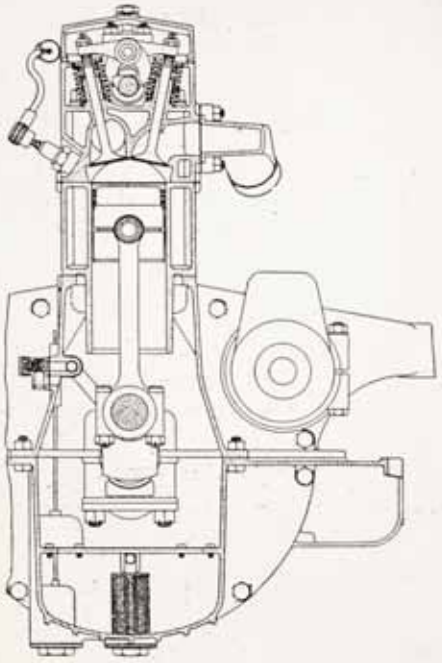


Fig. 7 - Sezione trasversale del motore.

Sulla *Diatto*, la concreta rea-

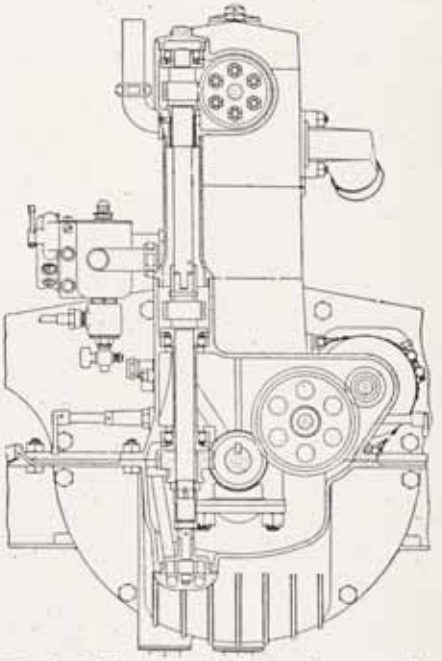


Fig. 8 - L'albero verticale anteriore per il comando dell'albero a cammes e gli ingranaggi della dinamo (una volta e mezza la velocità del motore.

lizzazione del sistema di distribuzione è ottenuta imperniando i bilanceri 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 punta; è invece possibile nel caso di un unico albero che lavori ruotando su sè 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 doppio 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 parte dal tubo che fa da custodia all'albero verticale, cosicchè tutti gli ingranaggi vengono lubrificati.

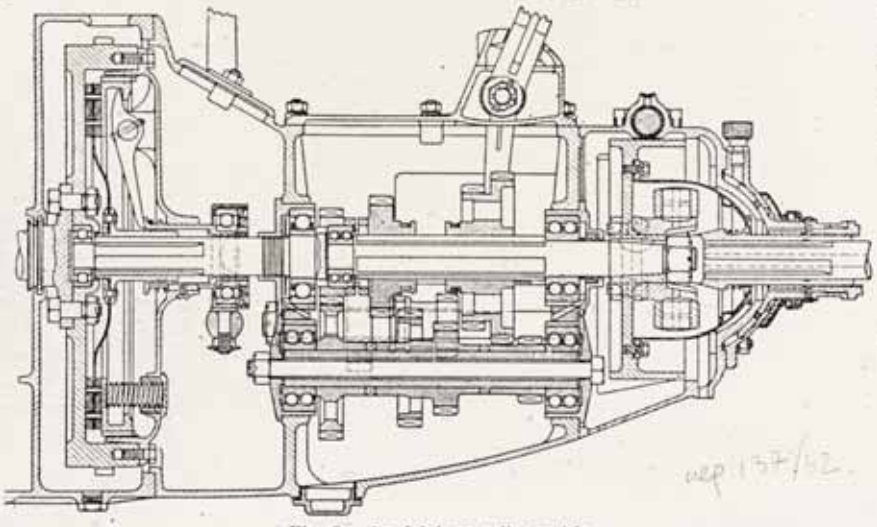


Fig. 9 - La frizione e il cambio.

Il sistema è munito di valvola limitatrice della pressione, comodamente regolabile. La verifica del livello dell'olio è fornita da un galleggiante la cui asticciuola 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 dentro sino alla base della camicia 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 abbiam fatto appunto prendendo ad esempio l'organo capitale della macchina.

Per tutto il resto dobbiamo fare 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 ferodo 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 calettate 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

comici, come pure il gruppo di comando: il supporto del differenziale è in alluminio, e tutto il gruppo del differenziale montato s'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 ch'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 diritte.

Ed ecco che, sul punto di concludere, ci avvediamo come neppure le nostre note, che per allontanare dai luoghi comuni delle lodi superficiali abbiam 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, sul bagnato, nei sentieri campestri, nelle discese vertiginose.

Ma forse la colpa è della macchina e non nostra. Poichè la due litri *Diatto* è di quelle macchine che alla prova superano l'aspettativa, 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 gustaio li salta di piè pari.

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

Aldo Farinelli.

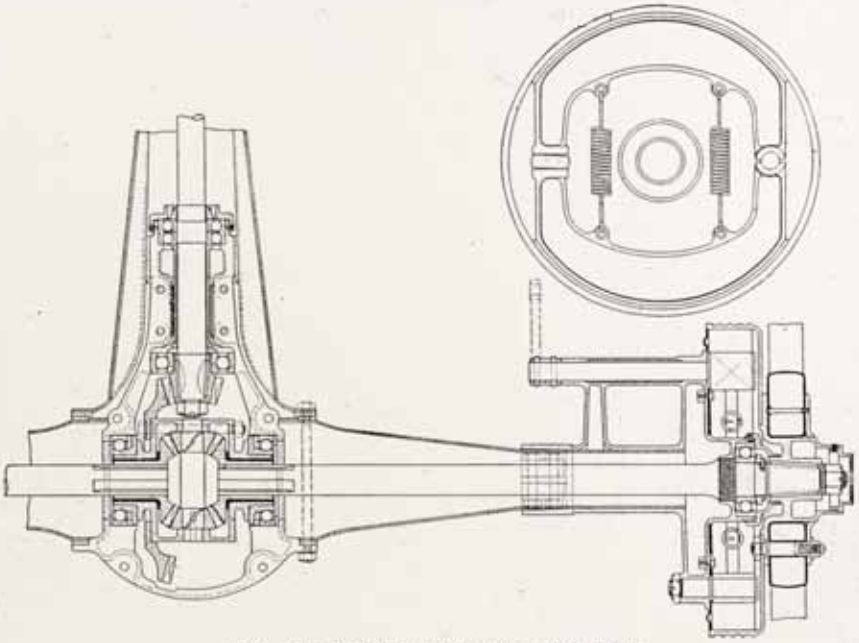
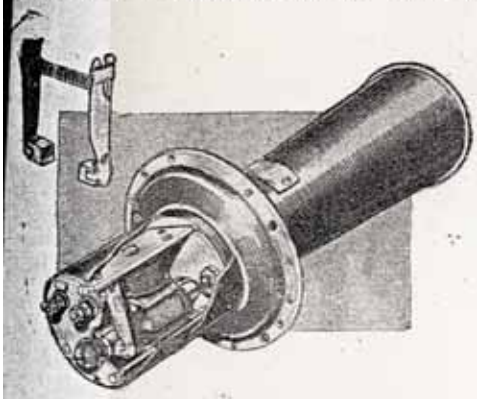


Fig. 10 - Particolare del ponte posteriore

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 motorino 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.

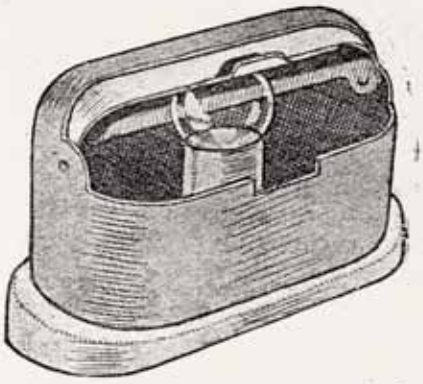
Il prezzo è di 27 scellini e 6 denari quindi meno di lire italiane 150.

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 regolabile 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 visibilità 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.



Diatto

L'anziana Casa torinese costruisce in serie due modelli entrambi quattro cilindri 79.7 × 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 magnete *Marelli* rende la sua potenza massima di HP. 45 al regime di 3000 giri e viene munito a scelta o di ruote *Sankey* 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 magnete *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.

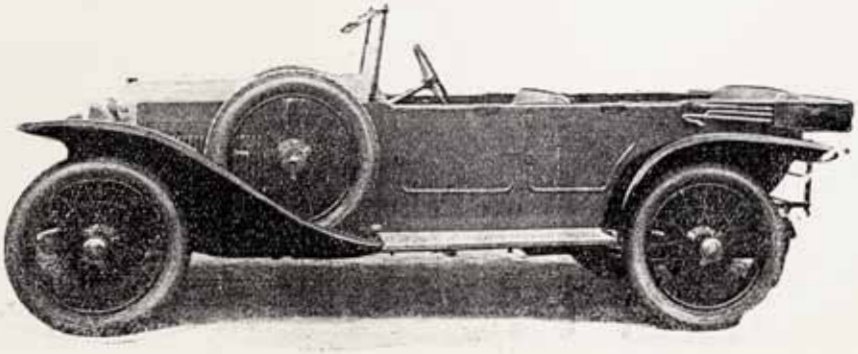
Entrambi gli chassis sono completi di impianto elettrico ed avviamento.

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

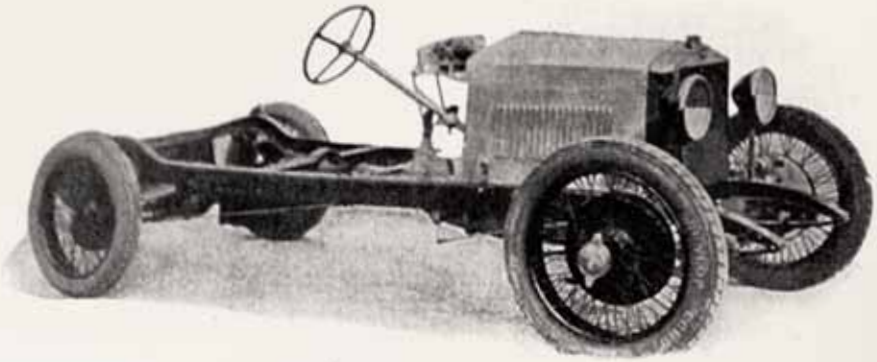
Si tratta del modello 26 che per dimensioni e peso generali di chassis è identico al 20 A ma è munito di motore notevolmente più potente: un quattro cilindri in linea valvole ed asse a cames in testa, alesaggio e corsa rispettivamente 85 × 116 = a 2632 cmc. che pur essendo tassato per soli 24 HP. (L. 1074) rende la rispettabile potenza di 70 HP. al regime di 5000 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.

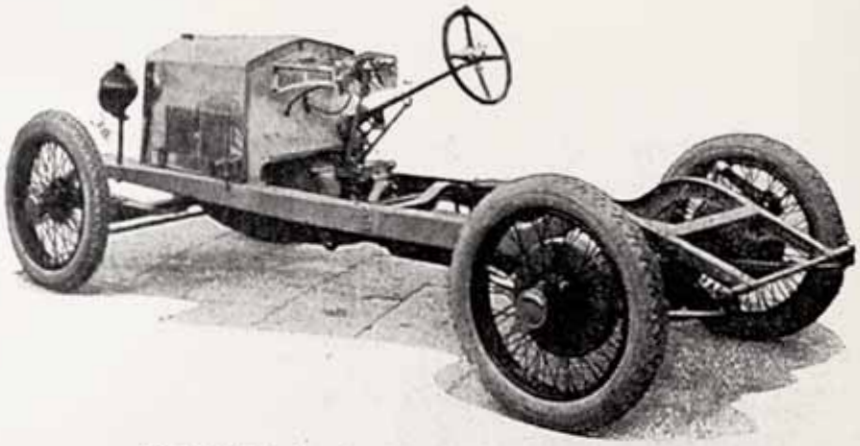
Il disegno del radiatore è il classico *Diatto* a linea diritta che ha fatto scuola; i telai abbassati si prestano ad essere carrozzati molto elegantemente costituendo vetture basse a linee sfuggenti e diritte come impone la sobria concezione della moda corrente.



Torpedo su Diatto 30.



Chassis Diatto tipo 30 visto tre quarti anteriormente.



Chassis Diatto tipo 30, visto tre quarti posteriormente.

LE DIATTO DA CORSA DEI FRATELLI MASERATI

Il marchio della Diatto.

Daniele Neri

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, documenti 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 chiaccherava 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 Susa 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 conservarne 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 Diatto" era nata nel 1919 a Torino. Discendeva dal 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. 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.

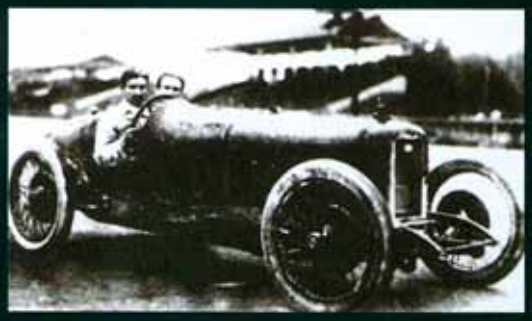
Nel 1920 l'ingegner Giuseppe Coda costruì in una piccola officina di Torino al 33 di via Salerno un prototipo di motore a quattro cilindri in linea con valvole e albero a camme in testa. L'ing. Coda, già direttore tecnico della fabbrica torinese di automobili SCAT decise di cedere il diritto di fabbricazione 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 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 châssis 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

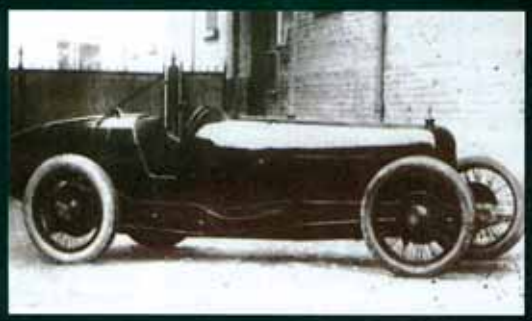
Colline pistoiesi (1924). Ernesto Maserati alla prima corsa con una Diatto quattro cilindri 2000. Al suo fianco il meccanico Axel Joanson. In piedi sorridente, Alfieri.

© FONDO L.R. FITTIPALDI per la storia dell'automobile italiana



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-Moncensio" 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 sopravvivono?

"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

マセラーティはここに始まる

story＝小林彰太郎 Shotaro Kobayashi　photo＝河原英二 Eiji Kawahara

ここに1台の古い車がある。
真紅に塗られたボディは、ボ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よく似た赤い楕円形が付いている。
DIATTO？ ディアット？ いったいどこの国の車だろう？
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、それがマセラーティの祖先だといわれるのは何故なのだろうか？

この洒落たボディはフランス・リヨンのムーシ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有効に使いきっている。

ここに取り上げた1923年のティーポ20は、この時期に新会社が起死回生を図って、1922年のミラノ自動車博覧会にデビューさせた野心作である。

一説によればこのモデルは自社設計ではなく、非常に短期間存続したトリノのヴェルトロ(Veltro)というメーカーからそっくり買い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、あのジョルダーノ百科辞典を調べても載っていないところを見ると、よほど小さい無名のメーカーだったらしい。

ティーポ20は、ホイールベース3000mmのシャシーにSOHC4気筒1996cc 40HPの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、それを軽度にチューンした20SとSSもあり、後者は当時としては驚異的な高回転である4500rpmで75HPを出した。ティーポ20の改良型が1924年に現れた20Aで、さらに100mm延長されたホイールベースのシャシーには、45HPに強化されたエンジンと、オプションで前輪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架装された。

マセラーティ兄弟の登場

話はすこし遡る。第一次大戦が終わるころ、のちにアルファ・ロメオと並び立つ、イタリアの名門となったボローニアのマセラーティ兄弟会社は、まずスパークプラグの製造で成功を収めつつあった。6人兄弟のうち、特にアルフィエリとエルネストは車の操縦に長じており、長年ビアンキとイソッタ・フラスキーニでレースに出場していた。やがてディアットの持つ可能性に目をつけたアルフィエリは、装備類を外して軽量化したティーポ20、および20Sをベースに、シャシーを低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。例えばティーポ20はコッパ・デレ・アルピや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台出場している。いわばアルファ・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・マセラーティはディアットに対して占めていたといってよい。

さらに1925年には、マセラーティ兄弟はディアットのために、当時の2ℓGPフォーミュラに合致した本格的なレーシングカーを1台製作する。それはDOHC直列8気筒過給機付きの本格的なGPカーだった。しかし1925年イタリアGPにマテラッシの操縦でエントリーしたものの、準備不足のために本領を発揮できないまま、リタイアを喫している。

このころディアット社はまたしても経営困難に逢着していた。ティーポ20などの評判はよく、従業員400人を擁して、生産は1926年には日産6、7台に達していたが、経営の一翼を担っていた人物の機織会社が倒産したことの巻き添えを喰らって、ディアット社はあえなく1931年、管財人の手に渡る。当面は既に路上にあるディアットの補修部品やサービスで糊口をしのぐ一方、コンプレッサー、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SPAウェリオと合併し、ついにトリノの誇りであったディアットの名は永久に消えたのである。

だがこれは、ある意味でディアットの終焉ではなかった。さきに述べたように、マセラーティ兄弟はディアットを説得して、1925年にGP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、マセラーティ兄弟はこのGPカー計画をそっくり引き継いで、さらに開発を進めた。GP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・マセラーティは、ディアットGPカーの排気量を2ℓから1.5ℓに縮小し、同年のタルガ・フローリオ、イタリアGPにさっそく参戦した。これがティーポ26マセラーティである。つまり、ディアットが一日地に置いた松明を、マセラーティ兄弟が取り上げ、

再びいっそう強く燃え上がらせたのである。この意味でディアットは、マセラーティの生みの親といってもよいのである。

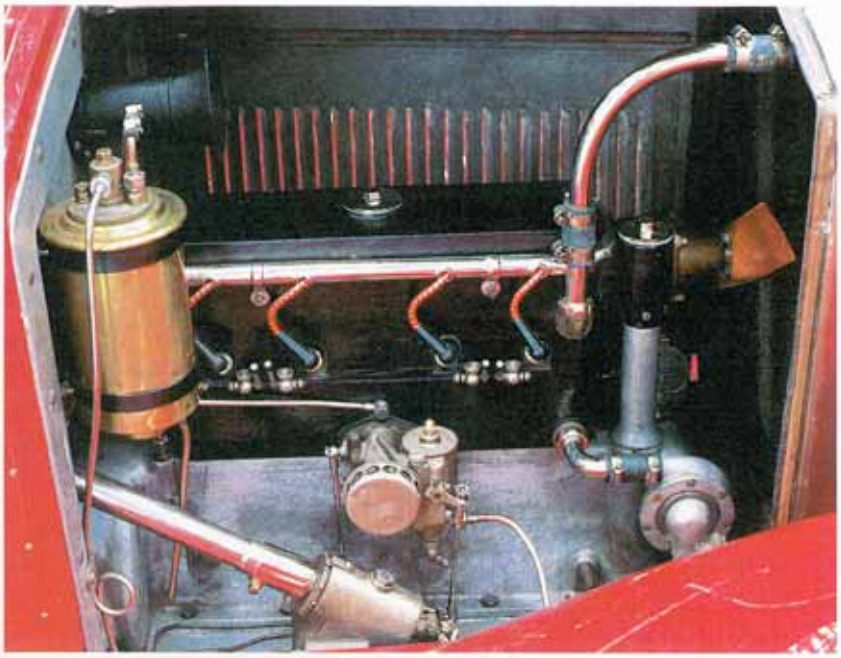
イタリアからフランス、アメリカを経ていま

1922～1927年のディアット・ティーポ20が、いったい何台生産されたのか、いまとなっては確かめる術もない。当時のイタリアは他のヨーロッパ先進国よりも経済的に貧しかったから、ディアットのような車の多くは輸出されたに違いない。例えば当時英国では、ロンドンのCyril Duralacher社がディーラーで、社長自らがストリップダウンしたティーポ20のステアリングを握り、ブルックランズのレースに出場していたことが知られている。1924年当時の価格は、シャシーが£495、標準型4座トゥアラーが£650、4ドア・サルーンが£850とある。比較のために記せば、ランチア・ラムダが英国で£675から£825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、リヨンのSalvator di Lorenzoという、明らかにイタリア系の商社が一手販売権を握っていたことが、雑誌に出た広告によって確認できる。

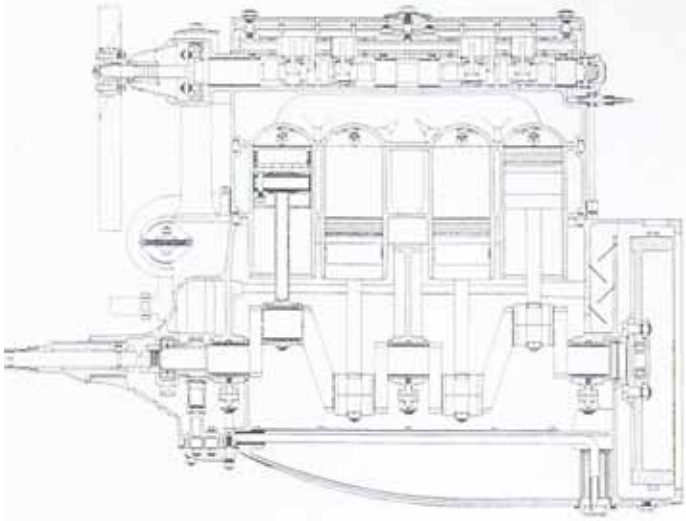
いま日本にある1923年ティーポ20(シャシーナンバーTipo 20 20338、エンジンナンバーTipo 20 203311)には、リヨンのE. Moache & Cieという、ほとんど無名のコーチビルダーによる、たいそう洒落た幌型4座ボディが載っている。おそらくシャシーの形でリヨンの代理店へ送られ、フランス人顧客の注文により、このE. ムーシェという工房でボディが構築されたのだろう。イタリアのク

排気側はいっそうすっきり見える。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手仕上げの質の高さを示す。冷却ファンは木製。

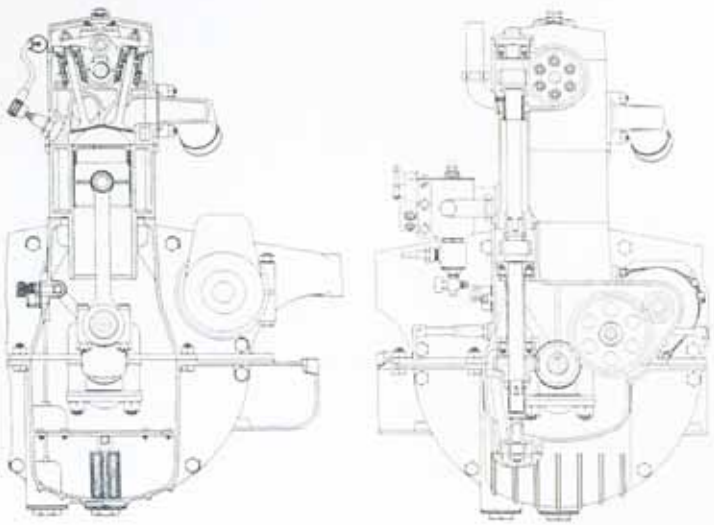
コクピットとエンジンルームを隔てるスカットル上の車銘板は、七宝製という凝りよう。



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鋳込まれ、気化器はブロックへ直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などに生ガスを注ぐプライミング・コック。



エンジン側面図。シャフト・ギア駆動SOHC4気筒1996cc 40HP 3000rpm。昔のエンジンはメイン、ビッグエンドのベアリング幅が広い。これに対して鋳鉄ブロックの肉厚は驚くほど薄い。



エンジン断面図。カムシャフトからロッカーを介して作動される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接近してはいない。カムの縦シャフトはブガッティと同様2分割式。ヘッドとブロック間には一切ガスケットを用いない。

ラシックカー専門誌によれば，本国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1台である。

このティーポ20の現オーナーは，栃木県今市市在住の好事家，薄井純三さんである。薄井さんがこの車に初めて遭遇したのは，14.5年まえ，同好の士といっしょにカリフォルニアの或老いたコレクター，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 1750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」——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何台かの車のなかに，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薄井さんは，その場で買う決心をしたが，5年がかりの修復が完成したのはごく最近のことである。

ティーポ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影が(仮にいたとしても)浮かんでこない。つまり，ブガッティにおけるエットーレ，アルファ・ロメオにおけるヴィットリオ・ヤーノ，ランチアのヴィンチェンツォのように，ひとりの傑出したデザイナー／企画者による首尾一貫したデザイン・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クレマン・バイヤールであり，一時期はブガッティT23ブレシアを同じくライセンス契約の下で組み立てた。ディアットとして最大の成功作であり，量産型でもあったこのティーポ20にしてからが，一説によれば他社の設計によるという。

それは別問題として，このティーポ20のデザインと工作は，当時の技術水準から見て最良のものであることが，子細に現物を検分し，実際に路上で試してみて実感できた。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ティーな車には，まず充分なパワーを持つエンジンと，ややレシオの離れた4段ギアボックスが必須である。アルプスの嶮岨を背にした，ラフでタフな道路環境と，典型的イタリア人の運転パターンに合うように，強靭なシャシー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ない。

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(79.7×100mm)で，40HP/3000rpmという出力は当時の平均値を上回る。SOHCはクランクから縦軸とベベルギアによって駆動され，狭いVをもって対置する大径40mmの吸排気バルブを，ロッカーを介して作動させる。見事な半球型燃焼室のシリンダーヘッドは比較的高い5.2:1の圧縮比を持つ。カムシャフトには捩り振動に対処して，2ヶ所にダンパーが備わることも特筆に値する。シリンダーヘッドとブロックの間にはガスケットがない。接触面はおそらく熟練工の手によって，入念にスクレイパ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，特に圧縮比の高いスポーツ／レーシング・エンジンでは，シリンダーヘッド面からガスや水漏れが多発した。いわゆるテスタフィッサ(ブロックと一体に作られた非分離式ヘッド)が珍しくなかった——アルファ・ロメオ6C 1500コルサやブガッティなどは有名——のも，この間の事情を物語る。強靭なニッケルクローム特殊鋼製クランクは，総体仕上げの3軸受型，中空鋼管のコンロッドは充分な面積の，ブロンズで裏打ちされたホワイトメタル製ビッグエンドを持つ。おそらくアルフィエリ・マセラーティの手が入ったと思われる20Sでは45HP，SSでは実に75HPにパワーアップされていることからも，このエンジンの基本設計が正しかったことが推察される。

それはともかく，エンジンの現物を目にして強い感銘を受けるのは，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美しさだ。これは同時代のブガッティやランチア・ラムダにもいえることで，エンジンは実にすっきりした外観を持つ。真鍮製のサイドドラフト式ゼニス気化器が，直接ブロックに取りつけられているのもその一例である。吸気マニフォールドは，すべてシリンダーブロック内に鋳込まれており，外からは見えない。点火栓の高圧コードを別にすれば，一切の電装類はアルミ鋳物のカバーで覆われ，視界からは隠されている。不様なゴムベルトなどを使わず，カム軸先端から直接駆動される冷却ファンは，模

杉木立の街道を50から60のペースで走る。交通の少なかった昔は、こうして道の中央を堂々と走った。

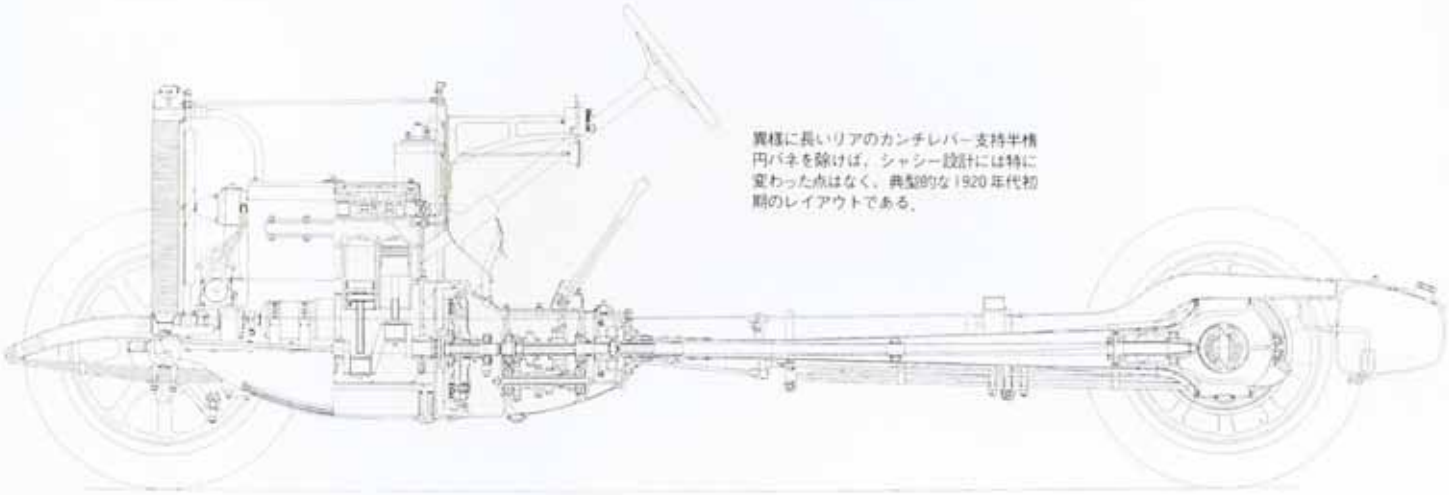
後席に乗り込むには、まず重いパネルをはね上げて、誰かに支えてもらう必要がある。ドアの幅は狭く、敷居は高い。

ステアリング中心に付いたレバーひとつとっても細工の質の高さがわかる。

ロバート・ボッシュ製スイッチボードは70年使ってもまだ正確に機能する。速度計と時計は英国のスミス製。

左後輪を外して下から覗く。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フリクション・ディスク式ダンパー。



異様に長いリアのカンチレバー支持半楕円バネを除けば，シャシ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。

型飛行機のプロペラのように木から削り出したもので，こうなると趣味の世界としかいいようがない。そういえばランチア・ラムダも，ごく初期型は4枚羽根の木製プロペラだった。

アルミ製クランクケースは上下2分割型で，その下部はシャシー・サイドレール幅に達する"甲板"を持つ。フライホイール・ハウジングと一体の，ボックス断面アルミ鋳物の"脚"とともに，それはシャシ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ットルも，強固で巨大なアルミ鋳物である。

乾燥単板クラッチ，4段ギアボックスを経た駆動力は，そこから鋼板プ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，スパイラルベベル・ファイナル・ギアに伝達される。この形式の駆動法のひとつの難点は，クラッチ板交換のように簡単なサービスにも，リアアクスル／トルクチューブをそっくり取り外さないと，クラッチに手が入らないことである。

フロントアクスルはいかにも頑丈そうなI断面ビームで，スパンが900mmの平行半楕円板バネによって担われる。本来はフリクション式ダンパーだったに違いないが，この車には後代のウダイユ製油圧ヴェーン型が付いている。リアのバネは，1250mmと非常にスパンの長い半楕円板バネのカンチレバー支持で，左右に付いた一対のハートフォード・フリクション・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，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H6や高級なドラージュはその好例)。一般的に遅いのは英国で，R-Rのごときは1925年まで前輪ブレーキ無しで通した。ディアットの場合，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。それにしてはアクスルビームが無用に太いように思えるが，果たして1924年以降の20A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360mm径／50mm幅の後輪ドラムに，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。

この薄井さんの車では，ホイール／タイアがビーデッド・エッジのラッジ・ホイットワース・ワイアホイールで，820×120ミシュランを履いている。センターロック・ハブは，たとえば大型のドラージュやイソッタ・フラスキーニと同サイズの大きなものだ。ただし標準は，商品名をSankey wheelといった，もっと散文的な鋳車型鋳鉄スポークホイールである。

On the Road

イタリアやフランスの車がみな左ハンドルになったのは，対米輸出を意識した戦後1950年代のことで，それまで高級車あるいはスポーツカーは，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，ブガッティ，ドラージュ，ドラエ，タルボ，イソッタ・フラスキーニ，みなそうである。このディアットは特に高価な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プンボディの美しさはどうだろう。小型のドラージュDISSで，同様にフェンダーのまくれ上がった，恍れ惚れするほど伊達なスキッフ・ボディの1台が戦前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。だが実際にステアリングを握ってみると，これは見かけよりも骨太な車であった。

大径ステアリング上のレバーでマグネトーの点火時期を遅らせ，チョークを少し閉じ，スロットルを少々開いておく．ダッシュにある立派なロバート・ボッシュ製パネルスイッチをひねり，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少漏っているらしい．

1920年代は，車のコントロール類のレイアウトやパターンが国際的に標準化されるより遥かに前で，メーカーはそれぞれ好き勝手なことをやっていた．例えばこのディアットでは，4段ギアボックスのH型が普通とは逆に，右列が1-2，左列が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案配である．したがって，走り出すまえにコクピット・ドリルは欠かせない．

しっかりした踏み応えのクラッチをいっぱいに踏み込み，これまたがっしりしたギアレバーでローを選択する．ギアオイルがまだ冷えているせいか，レバーの動きは渋く重い．そっと左足を緩めたつもりが，クラッチは唐突に繋がり，ヒョコンと発進した．まるでコーンクラッチのような挙動だが，これは普通の単板型のはずである．この車にはクラッチストップの備えがないので，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，ギアの同調を助けるものだ．ディアットの場合，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，慣れればギアを鳴らさずにできるようになる．これに対して3，4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，ずっと容易である．

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坂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案外低く，60km/hがせいぜいである．しかしこのエンジンはまことによく粘るので，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．

ブレーキだけは，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．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，スロットルを放せばそれだけで制動になったのかもしれない．

このディアットもイタリア車の常で，速度を上げれば上げるほど，すべては劇的に良くなる．細い高圧(2.7kg/cm²)ミシュランの美徳で，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，硬いバネで担われた古典的なビームアクスル車にとって最大の弱点だが，このディアットの安定性は，当時の標準では抜群に良く，70km/hを安心して維持できた．後車軸をかなりソフトな半楕円カンチレバーで担われた乗り心地も，スピードを上げればいっそう快適になる．ラフな路面でもダンピングはなかなかよく効いた．後席にも，風よけに有効なスクリーンが備わるので，居住性はけっして悪くない．

1920年代に，このディアッ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後席に乗り，ショファーに運転させて，悠々たるルートナショナルをオープン・エグゾーストで(床上にはカットアウト・ペダルがある)一路ニースかカンヌを目指したのではないだろうか．外見が軽快なのとは裏腹に，このディアットは意外にも，運転に力を要する種類の車だったからである．スタイルに魅せられてディアットを買うような人は，きっと優男だったろうから，色男，金と力はなかりけり，というではないか．

D

Automobiles " DIATTO "

21, via Fréjus «-» TURIN (Italie)

AGENCE GÉNÉRALE POUR LA FRANCE :

A. RÉAL

21, Rue Childebert, 21 - LYON (*Rhône*)

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

C. CORBIN

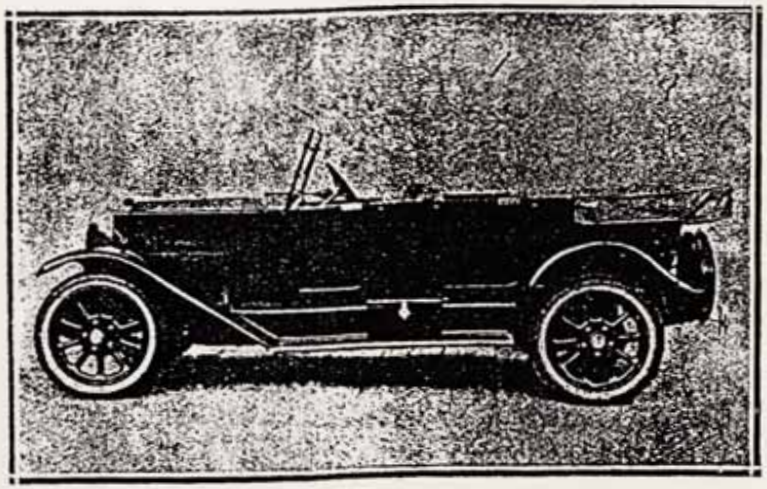
38, Rue Desrenaudes et 16, Rue Fourcroy - PARIS (17e)

Téléphone : WAGRAM 45-02

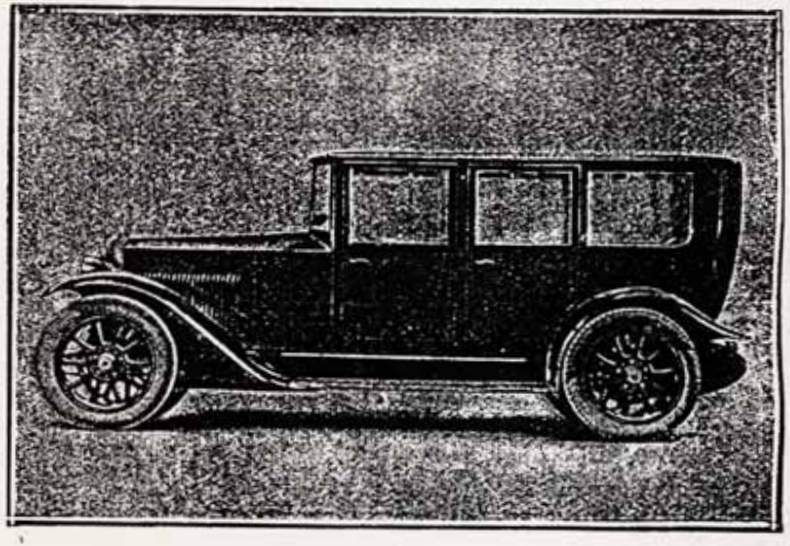
12 C. V. - Sport et Touriste. - 2 litres (79,7/100)

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

telles sont leurs principales qualités



TORPÉDO 12 CV, châssis normal de série, 6 places type grand tourisme, quoique de faible cylindrée, 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

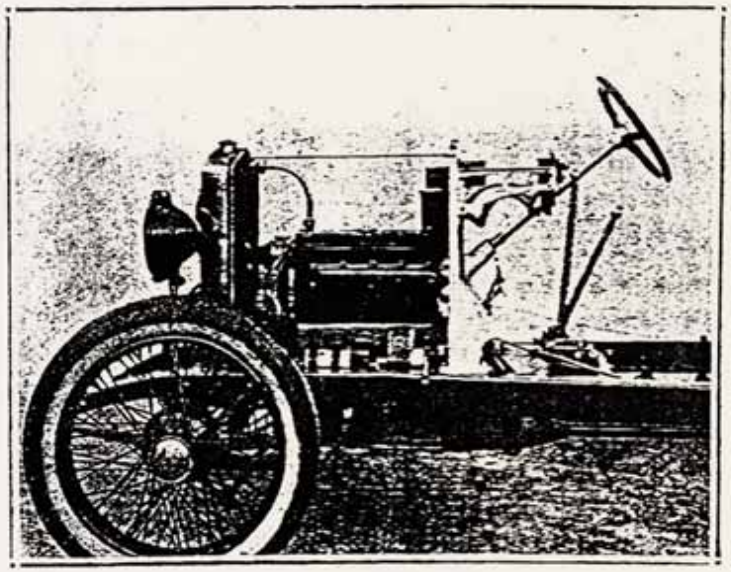
Numéros des cylindres 4

Cylindrée	1 995 56 c/c		Empattement	3.100	m/
Alésage	79.7	m/m.	Emplacement de carrosserie	2.650	»
Course	100	»	Pneumatiques	820×120	»
Voie, roues type Sankey	1.400	»	Longueur totale du châssis	4.200	»
Voies, roues à rayons métalliques	1.420	»	Poids du châssis	950	kg.

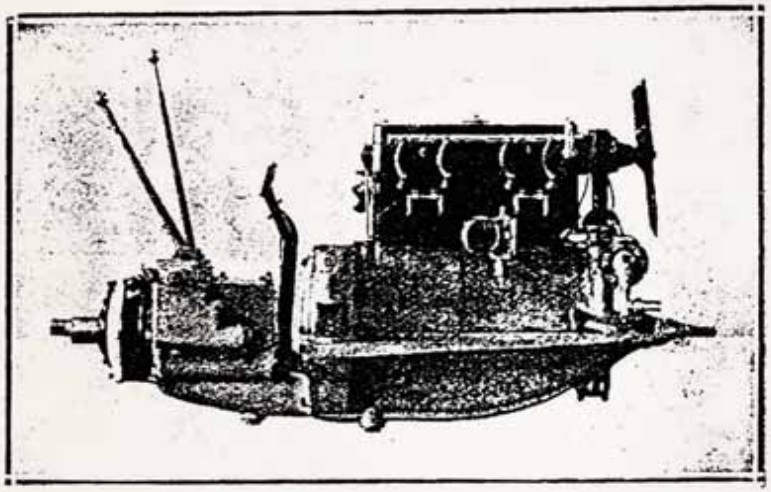
CHASSIS. — En tôle emboutie de 4 m/m.

ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE R. BOSCH. — Dynamo, démarreur, batteries d'accus, deux phares, lanterne arrière, petite lampe garde-crotte et trompe électrique, avec bouton de contact sur le volant de direction. La batterie est placée dans une caisse métallique fermée suspendue à l'intérieur du châssis.

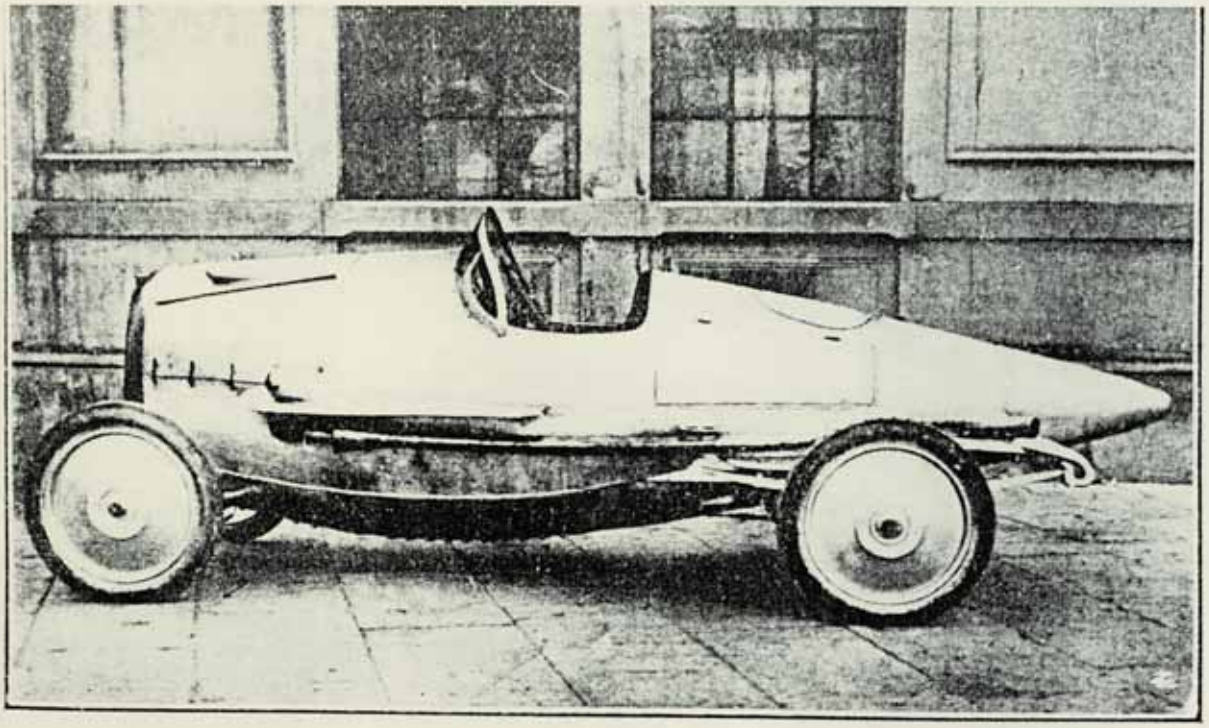
APPAREILS DE BORD. – Sur le tablier sont montés le tableau de distribution, la petite lampe, le manomètre à huile, l'indicateur de vitesse et la montre



CHASSIS DE SPORT 12 Ch [illegible]



BLOC MOTEUR 12 Ch sport avec arbre à cames en dessus attaque directe sur les soupapes



Vettura Diatto Siluro.

Automobili DIATTO

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

« 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 pel Brasile e come il Paese miri a valorizzarla ed il Governo debba far riconquistare la padrona mondiale che più non d

Non dovrebbe questo lenzio, nè inosservato commercianti italiani in

Le grandi quantità di mate dalle nostre fabbr stiche e da tutte quel gomma una principale ticoli di loro fabbricazi a mio avviso, vantaggi importate dal Brasile.

Dovrebbero per tal u dustriali e commercianti do di organizzare qui più zone di sfruttament capitali italiani.

Aggiungo a tal propo tore della predetta Co merciale si esprimeva questi termini in sul relazione: « Con le tre dicate, e che debbono bene nello spirito degl

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 sernamby, 10 % di semifine.

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

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

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

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

AL 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).

AGENZIA AUTOMOBILI
DIATTO
MILANO
Sede: VIA L. PAPI, 14 Telef. 50-030
Negozio: VIA CUSANI, 5 Telef. 82-513

LONDON TO BRIGHTON PREVIEW

The Automobile

November 1999
Vol.17 No9
US $8.50
DM16.50
£3.25

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.

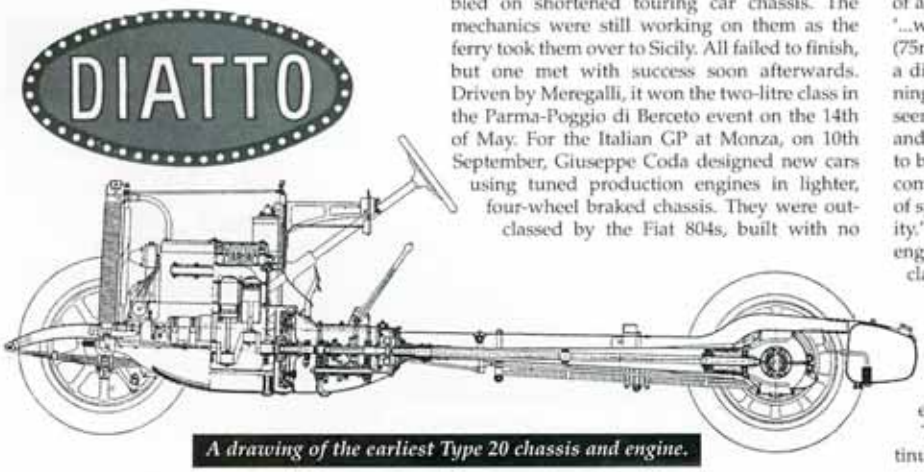
The Type 20 Diatto was well received at the 1922 Milan Motor Show. The company started to make deliveries to agents throughout Europe, and even to Australia. But early in 1923 it was reported in the motoring press that, due to the difficult period which Italy had passed through between 1918 and 1922, 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 Heddon 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 Sivocci's Alfa Romeo RL, at the Monza meeting that autumn.

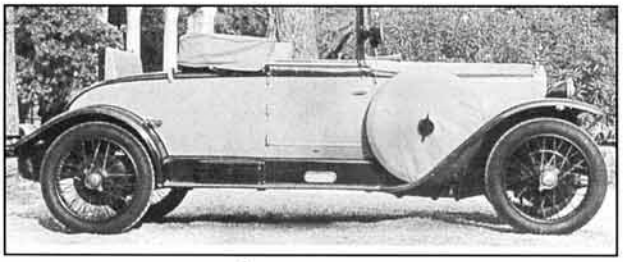
All the evidence points to the Type 20 having been conceived as a three-litre with these dimensions, the bore being reduced for production when it became clear that two litres would be a more popular capacity. This would explain the rather heavy chassis construction, large valves, and combustion chambers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

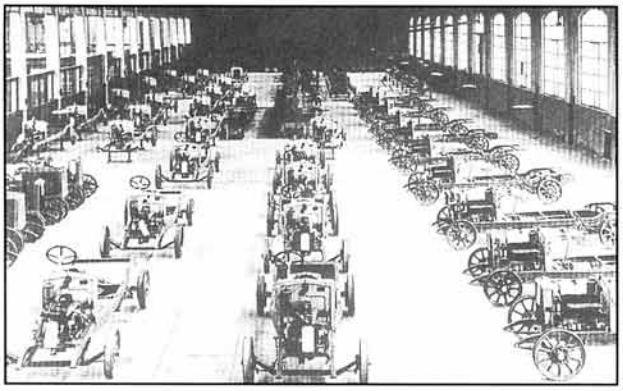
The Automotor Journal published a road test of a T20 tourer on 15th February, 1923. It stated '...with the needle hard down on the '120' (75mph), the car is delightful — the engine has a distinctly aeromotor roar — a smoother running engine at high speed I have not met. It seems as good as that of the 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.

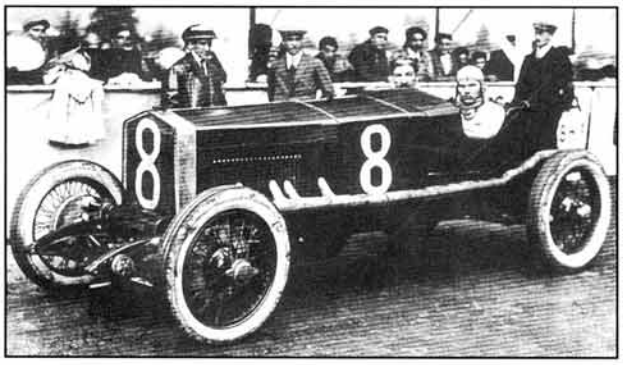
The extensive competition programme continued with good results in national events, but



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 engined 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, Meregalli, 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 *formule libre* 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 25per 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.

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

SOCIETÀ ANONIMA
AUTOCOSTRUZIONI DIATTO

TORINO
Strada Venaria, 73

N. 110.

1° Febbraio 1926.

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 dei 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„**:

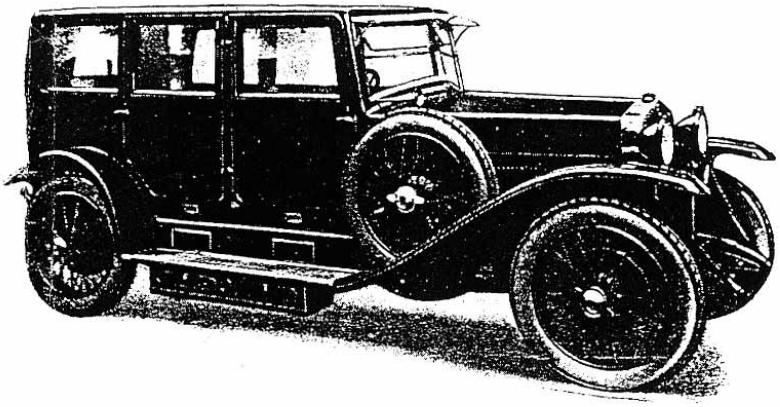
Torpedo di serie a 4 posti . . . . . Lit. **13.000**
» di lusso a 4 posti (secondo il lusso) da Lit. **15.000 a 17.000**

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.*

STAB. TIPO-LIT. A. ALLIFRANO - 2108



A RICHIESTA

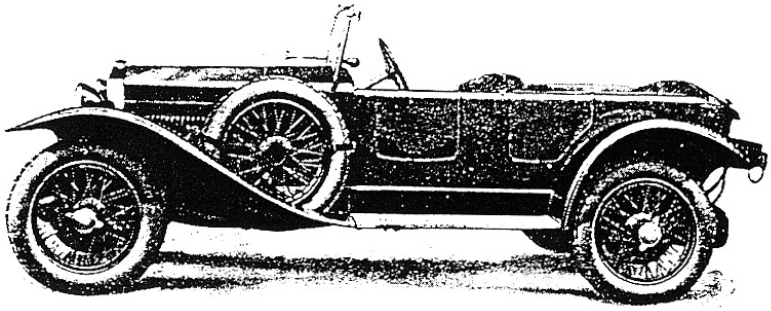
PREVENTIVI NON

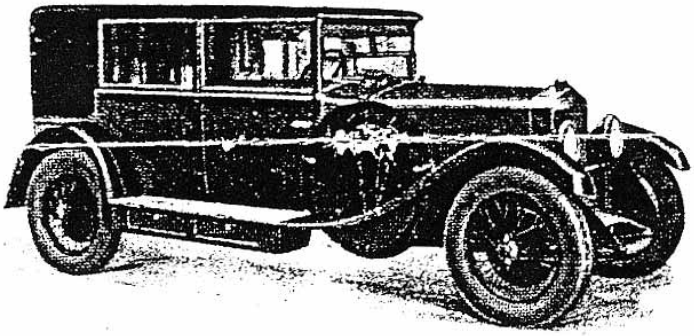
IMPEGNATIVI

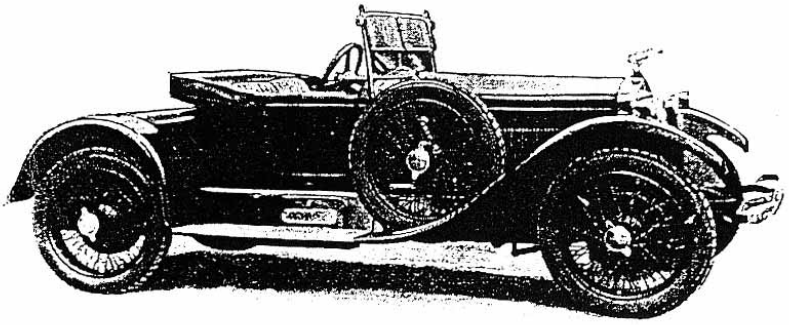
TIPI

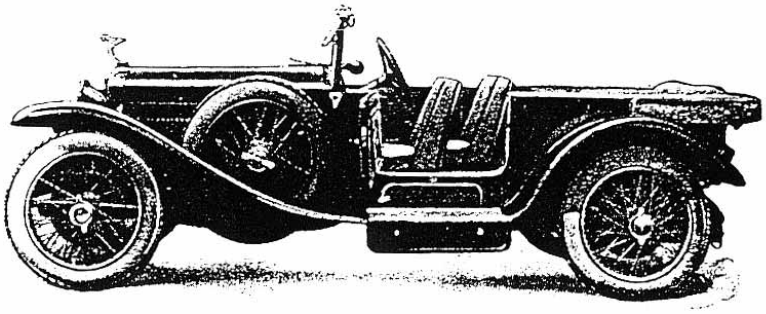
DI CARROZZERIE

SEMPRE PRONTI









La Manovella
RIVISTA UFFICIALE DELL'AUTOMOTOCLUB STORICO ITALIANO

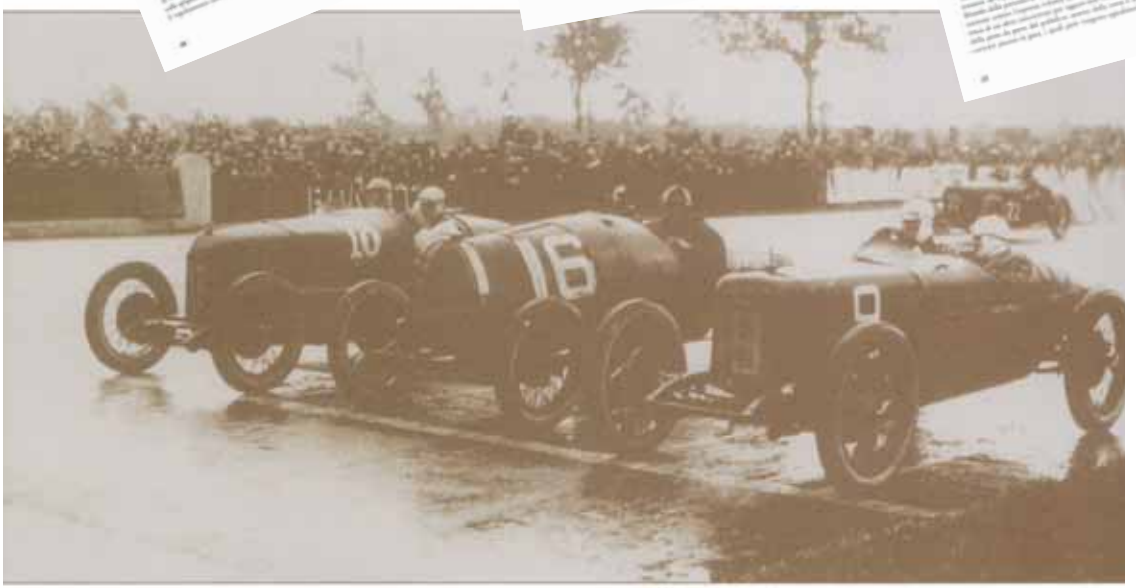
GRAN PREMIO D'ITALIA

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'Aci 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 rettifilo principale.



10 settembre 1922, Gran Premio d'Italia.
Diatto partecipa con due vetture: la numero 9 condotta da Guido Meregalli e la numero 22 da Alfieri Maserati.

10 September 1922, Grand Prix of Italy.
Diatto is present with two automobiles: number 9 driven by Guido Meregalli and number 22 driven by Alfieri Maserati.

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 venire in Italia; e gli organizzatori sono costretti ad ogni specie di atti, ad arrivare ai più inverosimili estremi per condurne 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 Vizcaya, la Diatto numero 9 di Guido Meregalli. Sullo sfondo, la Diatto numero 22 di Alfieri Maserati. A destra, Felice Nazzaro ai box durante un rifornimento.

Auto d'Epoca

ANNO XIX - N. 11 - NOVEMBRE 2002 EURO 5,16

Anche per chi non conosce a menadito la storia dei primordi dell'automobile, l'intenso volto di Alfieri Maserati è inconfondibile. Baffoni, capelli precocemente grigi, profonde rughe ai lati della bocca e sulla fronte, uno sguardo che la forzata fissità 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 (*Volli, 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!

10 settembre 1922, Gran Premio d'Italia. Gara inaugurale dell'Autodromo di Monza. Alfieri Maserati gareggia alla guida di una Diatto 20 S.

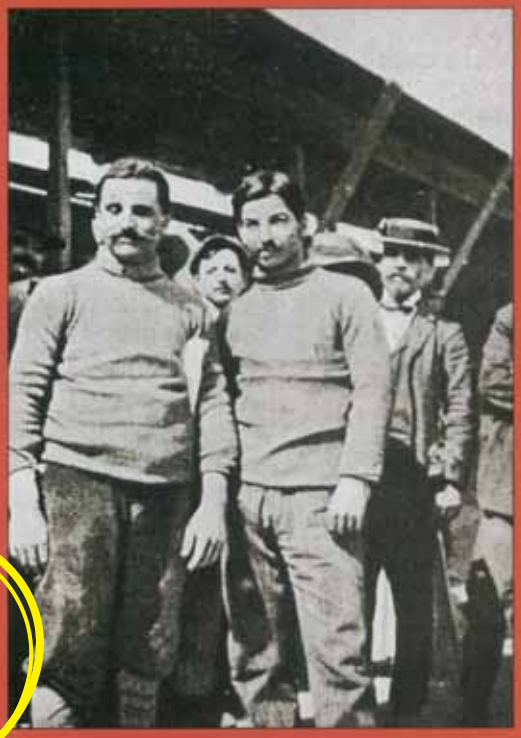
10 September 1922, Grand Prix of Italy. The Monza Racetrack inaugural race. Alfieri Maserati driving a Diatto 20 S in competion.

suo 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 Mas

L'amore per la n
la sfida della citt
Fraschini fino al
Iniziava così l'avv

Testo di Donatella Biffig



complessità.
Alfieri Maserati nasce a Voghera il 23 settembre 1887, quarto di sette figli. Era stato Carlo, il primogenito (1881-1911), a inculcargli l'amore per la meccanica, la passione verso la creazione automobilistica. L'infanzia quei tempi, durava poco Alfieri, appena dodicenn lavora in una fabbrica di biciclette. Però non sm ammirare segretamen fratello Carlo che traf conto suo e che nel 1 realizza addirittura u da applicare alle bic monocilindrico, co potenza di 3/4 di due anni dopo pa Padova-Bovolent motocicletta da progettata e co talento di Carlo. tutte le caratteristiche u schiatta Maserati: è curioso, versatile, accuratissimo, eccezionalmente dotato per il

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

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

CORRIERE DELLA SERA
MILANO

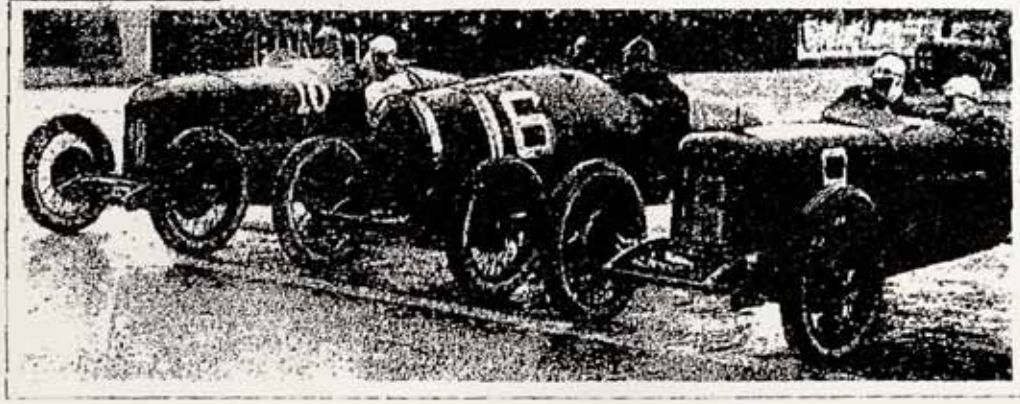
REDAZIONE: VIA SOLFERINO 26
TEL. 02 6339 FAX 02 62827701

INTERNET: www.milano.corriere.it
E-MAIL: corriere@ics.it

CRONACHE DELLA CITTÀ E DELLA PROVINCIA

MARTEDÌ 12 NOVEMBRE 2002

10 SETTEMBRE 1922



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

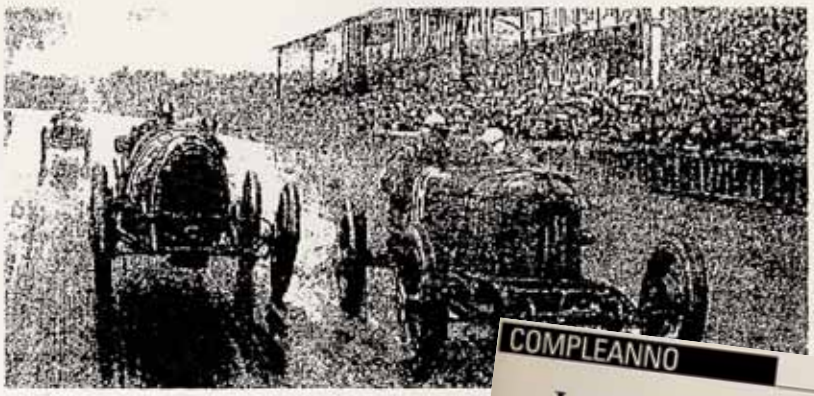
MONZA — Al primo Gp d'Italia, il 10 settembre 1922, si iscrissero 38 concorrenti, ma parteciparono solo in 5. La gara, davanti a circa 150 mila spettatori, fu senza storia. Pietro Bordino (nella foto della partenza, sulla Fiat 804 numero 15, accanto a Pietro De Vizcaya su Bugatti numero 16 e a Guido Meregalli su Diatto numero 9) si portò subito in testa, seguito da De Vizcaya e Felice Nazzaro. Quando De Vizcaya si fermò ai box, Nazzaro, che aveva mezzo giro di distacco, passò in seconda posizione. La gara proseguì senza colpi di scena e poco dopo i 50 giri (su 80) rimasero in gara in tre: Bordino, Nazzaro e De Vizcaya. Bordino vinse, percorrendo gli 800 chilometri in 5h 43' 13", a quasi 140 di media; Nazzaro arrivò secondo a 3'21", mentre De Vizcaya, terzo, si fermò al 70° giro.

In pole position Fiat, Bugatti e Diatto

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

MONZA — Per qualche ora, all'autodromo nazionale sarà come tornare con la macchina del tempo indietro di 80 anni. Sulla griglia di partenza, domenica, si ritroveranno fianco a fianco una Fiat 804, una Bugatti Tipo 35 e una Diatto. Proprio come allora, come al primo Gran Premio d'Italia, che il 10 settembre 1922 lesse per sempre la storia dell'impianto sportivo monzese alla gara automobilistica nazionale per antonomasia.

Sulla pista consacrata ai «mostri tecnologici» della Formula Uno, le «vecchie signore» saranno lì a testimoniare l'avvio dell'avventura motoristica. A portare le vetture storiche in pista ci ha pensato l'Associazione Amici dell'Autodromo e del Parco. L'iniziativa, ribattezzata «Monza 1922 revival meeting», vuole essere un omaggio alla storia dell'autodromo, in occasione Nazionale di Monza nel contesto naturale del parco, nonché la promozione e la diffusione dello sport in generale, la conservazione e lo sviluppo dei relativi impianti nel rispetto dell'ambiente naturale». Come ha ricordato Roberto Corti, presidente del sodalizio che oggi conta 3000 soci, erano gli anni ... gli anni ... permane ... nello ... lato da ... apice.



A TUTTO GAS Pietro Bordino su Fiat davanti a Pietro De Vizcaya su Bug...

tenemmo di farci interpreti della volontà della maggioranza dei monzesi — ha sottolineato Conti, promuovendo una raccolta di firme per l'ex sindaco Pierfranco Bertazzini. Riuscimmo a far cambiare parere ai partiti e ad assicurare la sopravvivenza di un impianto, che oggi è una struttura straordinaria».

Un'azione di lobby, che secondo i responsabili dell'impianto sportivo non va letta come un rapporto di sudditanza. «Loro non sono il nostro braccio operativo — ha tenuto a precisare Giorgio Beghelli Bartoli, direttore ... dell'autodromo

Il programma

• LA SFILATA
Sabato le 22 auto storiche si raduneranno all'ingresso dell'autodromo, a Vedano al Lambro, alle 15.30. Un'ora dopo, il corteo partirà alla volta di Monza, con arrivo all'Arengario. Alle 16.15, le auto attraverseranno le vie del centro e entreranno in autodromo, dopo una sosta in largo Repubblica a Vedano, prevista per le ore 17

• LE AUTO
Sono auto sportive degli anni Venti, sciccissime. Ci sarà uno Alfa Romeo «22» (1924) del Museo Alfa, che sarà anche esposta alla cena che si terrà sabato sera allo Sporting club. E poi, ancora, Fiat 501 cusa (1922), Bugatti Tipo 35 (1926), Cisitalia Sport modello ...

COMPLEANNO

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)*

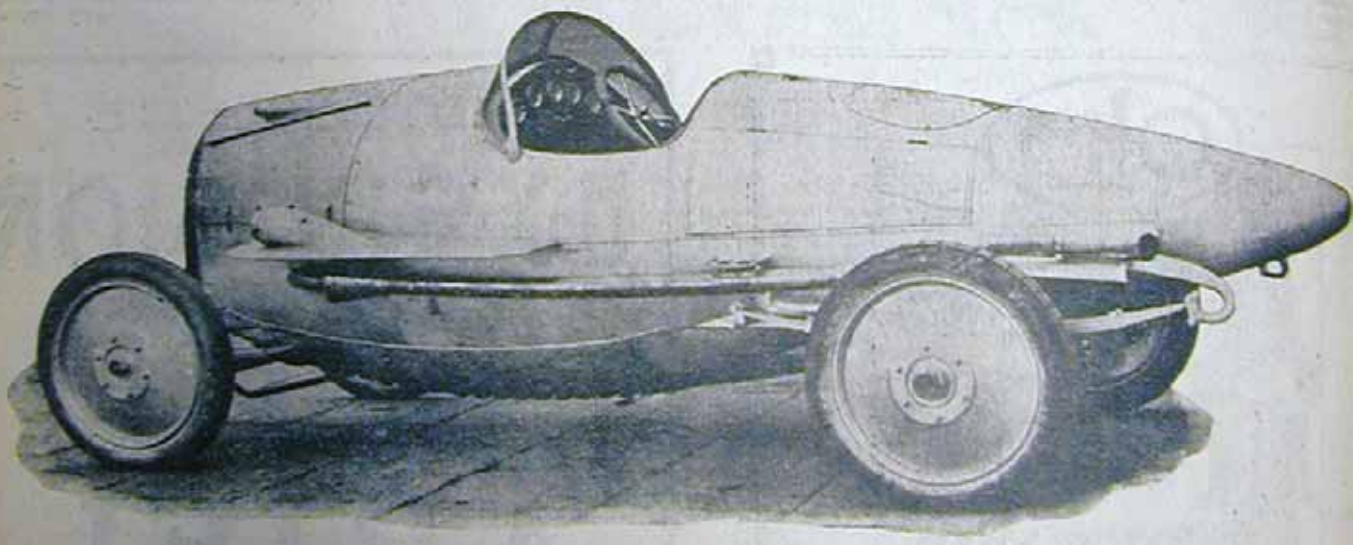
S. A. AUTOCOSTRUZIONI **DIATTO** 73 - VIA VENARIA - 73

TORINO

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 siluro in alluminio.

Automobili Diatto

VIA FREYUS, 21 - TORINO - VIA FREYUS, 21