

1923 - Maserati auf 2-Liter-Diatto



Zu Beginn der Zwanziger Jahre werden Alfieri und Ernesto Maserati aufgrund ihrer Fähigkeiten als Fahrer und als Konstrukteure umworben.

Diatto glaubt an ihr Talent und beauftragt sie im Jahr 1922, nachdem er die Angebote der Konkurrenzhäuser überboten hat, mit der Leitung der Rennmannschaft. Damit gibt er den Startschuss für eine jahrelange fruchtbare motoristische Planung, die von Rennerfolgen gekrönt wird.

Alfieri Maserati erobert mit einem Diatto 3.000 im November 1922 die Autorennbahn von Monza und gewinnt den Großen Herbstpreis über 400 km bei einer durchschnittlichen Geschwindigkeit

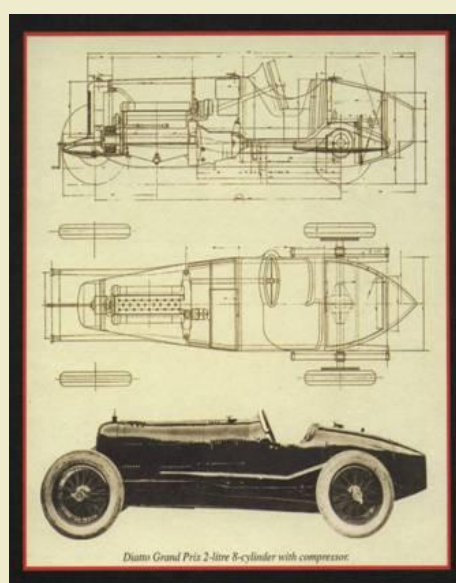
von 125 km/h, wobei er den sehr starken Ugo Sivocci auf Alfa Romeo 3.000 hinter sich lässt.

1924 - Maserati/Verwandte auf 3-Liter Diatto

Es handelt sich um den ersten einer Reihe von wichtigen Erfolgen, die auch bei Straßenrennen erzielt werden, wie z. B. die schwierigen gestoppten Bergfahrten Parma - Poggio di Berceto und Aosta - Großer Sankt Bernhard. Diese Siege wiederholen sich in zwei aufeinander folgenden Jahren.

Die Gebrüder Maserati werden von ihrer bedeutenden Anstellung bei Diatto so in Anspruch genommen, dass sie immer öfter in Turin verweilen, um die Rennwagen zu planen, zu prüfen und Rennen mit ihnen zu fahren.

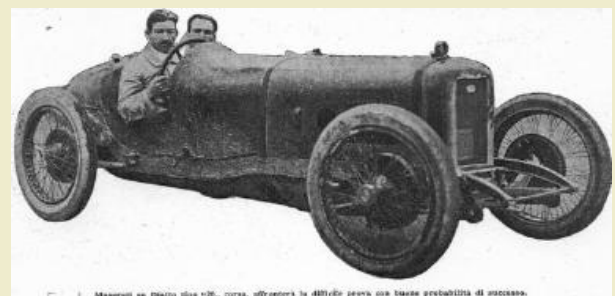
Im Jahr 1923 konstruiert der Ing. Coda, Leiter und Konstrukteur der Diatto, 2 experimentelle Motoren 8 Reihenzylinder, 4 Liter, indem er zwei serienmäßige Blöcke Diatto Tipo 20 miteinander koppelt. Zwischen 1924 und 1925 entwirft und konstruiert Alfieri Maserati unter der Führung des Ing. Coda, den er „meinen Meister“ nennt, aufbauend auf der Erfahrung der Prototypen, einen neuen Diatto-Motor mit einem reduzierten Hubraum von 1995 ccm.



Es ist der erste 8C-Diatto, der von Maserati gebaut wird, ein Einblockmotor aus Aluminium in Reihe, Doppelwelle, mit 2 Memini-Vergasern und Kompressor des Typs Roots. Die Struktur ist so gelungenen, dass Maserati sie, als er sich selbständig macht, viele Jahre lang nutzen wird.

Es entsteht der legendäre 8C Diatto Grand Prix Kompressor - 160 CV- mit einer Karosserie von Schieppati, den Maserati am 14. Juni 1925 in Monza präsentiert, als dort der historisch bedeutungsvolle „Club dei cento all'ora“ (Club der hundert pro Stunde) durch Diatto-Anhänger gegründet wird.

1925 Monza -
G.P. von Italien
- Gebrüder
Maserati -
Diatto 8C



Maserati dreht ein paar Schaurunden und erreicht unter allgemeinem Beifall sogar 180 km/h.



Danach liefert er Diatto einen zweiten gebauten 8-Zylinder-Motor und hält, dank der Vermittlungstätigkeit von Coda, den Prototyp als Anzahlung für die in der letzten Zeit geleistete, aber nicht bezahlte Arbeit zurück, ebenso wie Coda.

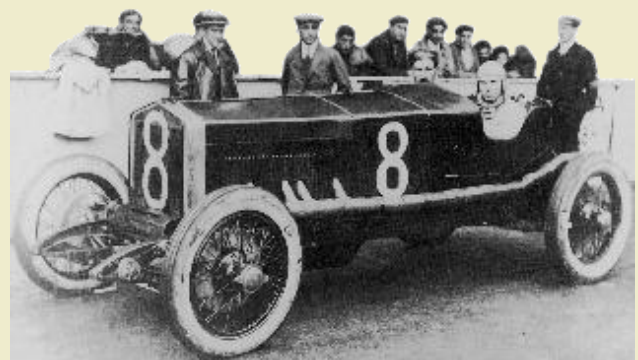
Obwohl Diatto weiterhin gewinnt, gefällt und verkauft und auch ein gut gefülltes Auftragsbuch hat, steht es um die Finanzen der Firma schlecht. Das endgültige Ausstehen der Einnahmen aus den

enormen Militärlieferungen an das Königreich Italien hatte sie in eine kritische Lage gebracht.

Maserati dagegen fehlt es nicht an Erfolg, Bewunderung und Versuchungen.

Der Champion Franz Conelli, ein Freund von Bugatti, überredet Maserati, den Motor Diatto 8C in den mehrfach siegreichen Rennwagen Diatto-Bugatti einzubauen.

Der Fahrer Marchese Diego De Sterlich bietet eine neue Karosserie, die zu diesem Anlass hellblau lackiert (Farbtyp EB) wird, um die gewünschte Zusammenarbeit mit Bugatti zu beschleunigen, aber der Versuch schlägt fehl.



1924 - G.P. San Sebastian (Spanien)
Maserati/Verwandte auf Diatto 20

Maserati auf Diatto 20 S
1923 - Parma-Poggio di Berceto



Maserati bleibt bei Diatto und krönt die ruhmreiche Sportgeschichte mit einem Podiumsplatz bei den Rennen Targa e Coppa Florio, Circuito di Cremona, Coppa della Consuma, Susa – Moncenisio und Colline Pistoiesi.

Zu Beginn des Jahres 1926, als sich Diatto offiziell aus den Rennen zurückzieht, kauft der Fahrer Diego De Sterlich, ein Bewunderer der Gebrüder Maserati, von Diatto etwa zehn Fahrgestelle des Typs 30 Sport mit Schaltungen und vielen anderen Mechanikteilen zurück. Er lässt sie an Alfieri Maserati liefern und überzeugt ihn, nicht zuletzt auch mit finanzieller Hilfe, sich mit der Konstruktion von Rennwagen selbständig zu machen.



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.

Mit diesen Fahrgestellen Diatto Typ 30 Sport samt Zubehör und mit einem enormen Schatz an technischer und sportlicher Erfahrung, die sie von der Rennmannschaft Diatto geerbt haben, gründen Alfieri und Ernesto Maserati das Autohaus „Casa del Tridente“.



Die ersten Maserati, eigene Fahrgestelle mit Diatto-Motoren, werden fortlaufend von Nr. 011 an nummeriert.

Die Zahl bezeichnet den elften Motor, der vorher von Alfieri Maserati für die Diatto-Rennwagen entwickelt und/oder konstruiert wurde. Einige von ihnen werden auf Wunsch sowohl von Diatto in Turin als auch direkt von Maserati, damals in Bologna, eingebaut:

- DIATTO 4 Zylinder:
- 20S/2000; 20H-S/6000; 23S/2300;
- 26S/2600; 30S/300; 35SS/3500;
- DIATTO 8 Zylinder:
- 20SSMB/2000; 40MM/4000;
- 40BTS/4000; 40BTF/4000;
- MASERATI 8 Zylinder:
- TYP 26: MB/1500.



DIATTO

ha partecipato al Gran Premio d'Italia con 8 vetture del tipo 20 motore da 2 litri di serie dimostrando ai veri intenditori le sue serie qualità di velocità e di buone costruzione

Vettura Diatto tipo 20 con motore da 2 litri e 4 cilindri a valvole in testa.

La Vettura **Diatto** guidata da Maserati ha percorso i 100 Km. in 16' e 22" e i 200 in 1 ora 32" e 38"

La Vettura **Diatto** guidata da Mergalli ha percorso i 500 Km. in 4 ore 16' e 26"

Automobili Diatto
VIA FREYUS, 21 - TORINO - VIA FREYUS, 21

Bei dem Rennen „Targa Florio“ im Jahr 1926 hatte sich Maserati mit einem Diatto 2 Liter 8C Grand Prix Kompressor angemeldet. Zum Rennen erscheint er dagegen mit seinem ersten Maserati „Typ 26“, einem modifizierten Diatto Grand Prix, mit einem von 2000 auf 1500 ccm reduzierten Motor, um sich den neuen internationalen Regeln anzupassen.

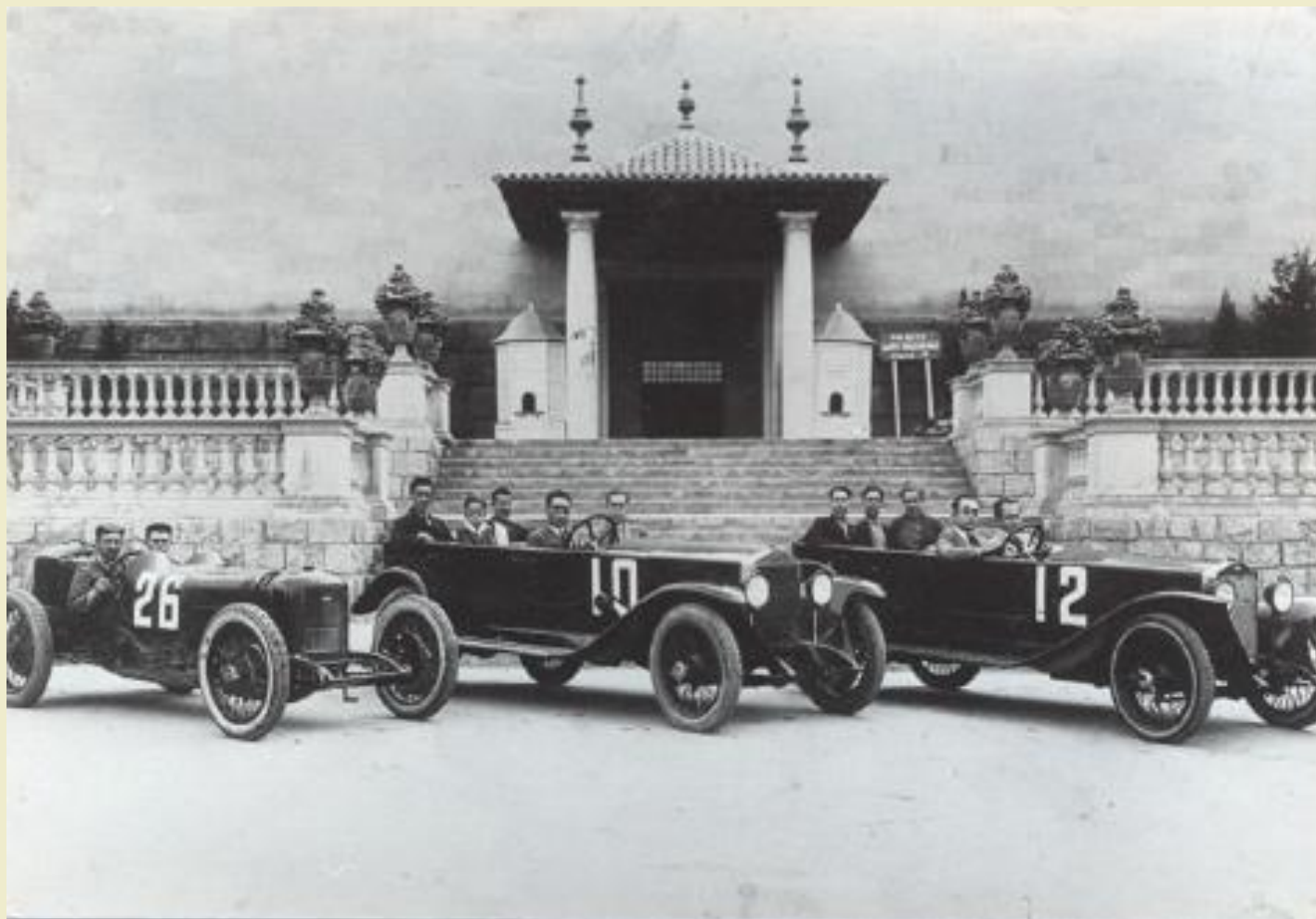
Die Rennwagen Diatto Grand Prix, die unter dem Wappen des Tridente entwickelt wurden, werden noch über viele Jahre hinweg siegreich sein und bestätigen so ihre Überlegenheit in Bezug auf Planung und Technik (vgl. auf der Webseite die Originaldokumente Diatto-Maserati).

Nachdem Diatto Anfang der Dreißiger Jahre die Produktion einstellt, beginnen viele Gentleman-Driver damit, ihre noch konkurrenzfähigen Diatto-Rennwagen zu den Gebrüdern Maserati zu bringen.



Maserati's brothers in the supercharged 8-cylinder Diatto Gran Prix, the forerunner to the Maserati Type 26

The Diatto racing team, led by Maserati, competes in Rebassada (Spain)



FROM RAILWAY ENGINES TO RACING CARS

The Diatto is probably best remembered as the forerunner of the modern-day Maserati. However, this is not a completely fair image as Diatto themselves made some interesting cars

The Maserati brothers, however, had more success: the GP straight-eight Diatto was reborn as the 1500 cc Maserati.

So as Diatto died, Maserati was in the ascendant. Had the 2-litre GP car been more successful and had Diatto been adequately financed, the course of motoring history might have been different, who knows! Maybe Diatto would now be a luxury marque and Maserati still a workshop in Bologna. DBW

The Type 26 Maserati, a direct development of the GP Diatto, winning the 1½-litre class of the 1926 Targa Florio.



Automobile

Cyril Posthumus used to speculate on where the money came from for the Maserati brothers to purchase the Diatto racing team. They had little money of their own at that time. He thought it possible that it came from the Marquis de Sterlich or the Baroness de Avanzo. Recently an Italian, who knew Ernesto Maserati and de Sterlich, said that it would seem that it was the latter who put up the money. In fact, he supported both Diatto and Maserati to such an extent that he expended his entire family fortune. ©

January 1998 59

(see the original articles: Press in English, France and Italian languages)

Dalla Diatto - Bugatti 1500 alla Maserati "Tipo 26": genesi di un mito

1921-22 - *Accordo Diatto-Bugatti per la costruzione su commessa di una piccola serie di auto da corsa con motori EB 1500 (69x100) e telai Diatto tipo 25 HP Sport (Passo 2550, carreggiata ant. e post. 1400) modificati con assale tubolare tipo B.C.C. portante agli estremi fusi a snodo ad attacchi detti a "forcella invertita" e "piatti inchiodati" (sic! Coda), senza freni anteriori: sterzo a 26°, tiranteria e barra di accoppiamento adattati dal tipo 25 HP; freni posteriori azionati con tiranti dall'asse portante il pedale e/o con leva collegata anche ad un freno sulla trasmissione; ruote Rudge Whitworth Straight side e gomme 820x120. L'italo-francese Franz Conelli richiede a Coda ulteriori modifiche al suo esemplare: alleggerimento del telaio da 840 a 750 kg e di tutta la vettura eliminando anche il baquet per il meccanico; radiatore dell'acqua della tipo 25 HP più grande di quello previsto da Coda per il tipo sport-tubo di scarico all'altezza dei collettori - 4 in 2 - e non in basso come nel progetto, ed altro. Con questa "speciale" F. Conelli partecipa ad alcune competizioni tra cui la Susa-Moncenisio 1921.*

1922-23 - *L'ing. Coda progetta e costruisce un motore 8 C in linea con due blocchi Diatto tipo 20 (79,7x100) ispirandosi al motore Bugatti Avio 8C che la Diatto aveva prodotto su licenza sotto la sua direzione tecnica. Coda entra in contatto con Alfieri Maserati per una collaborazione con la DIATTO ed insieme realizzano varie migliorie a quel motore: nuove teste senza interposizione di guarnizione con i blocchi, nuovi carburatori - Zenith da Ø 36 - in sostituzione dei Feroldi avio modificati da Coda ed altro, si costruisce un secondo motore a teste fisse e vengono assemblati due prototipi utilizzando due telai tipo 20 di serie (passo 3.10; carreggiata ant. e post. 1,40). È da notare che l'ing. Coda pensa di costruire anche una vettura di lusso ed uno spider con un motore del genere oltre che una da competizione. Le prove sul Moncenisio, con una carrozzeria spartana, effettuate da Coda, Maserati e De Sterlich sono del tutto insoddisfacenti. De Sterlich fa sostituire le gomme 820x120 con altre 820x135 e modificare le balestre posteriori zavorrando il retrotreno con quattro ruote - non per scorta! - e, cambiate le otto candele, riprova sullo stesso percorso ma il prototipo prende fuoco - viene spento con il concorso di alcuni montanari presenti lungo la strada.*

1923-24 - *Coda e Maserati sviluppano i due motori costruiti ed assemblano due nuovi prototipi con telai Diatto tipo 20 sport (passo 2650, carreggiata ant. e post. 1350), ruote Rudge Whitworth Stright side e gomme 820x120. Il motore a testa fissa viene dotato di due carburatori Zenith da Ø 36 e compressore a palette ideato da Coda collocato al posto del magnete, quindi con la girante a 90° rispetto all'albero motore, il magnete trasferito in coda al secondo albero di distribuzione. Le prove su strada, pur soddisfacenti anche con il motore a teste fisse, evidenziano ancora problemi. Si abbandona definitivamente l'idea del motore biblocco, quello a teste fisse viene acquistato da Conelli, l'altro riutilizzato per alcune componenti. Coda e Maserati realizzano allora un 8C monoblocco in linea (7,9x100) monoalbero con testa smontabile senza guarnizione interposta con il blocco. L'alimentazione è aspirata con due e poi quattro carburatori Zenith da Ø 36; La lubrificazione è a carter secco con radiatore dell'olio posto davanti a quello dell'acqua, pompa "a palette mobile" (sic! Coda) e serbatoio di recupero collocato sotto il cruscotto anteriormente al posto del meccanico. Le prove sono finalmente molto soddisfacenti.*

1926-1927 - L'entusiasmo per la nascita della prima Maserati è alle stelle e subito si lavora alla costruzione della prima vettura, sarà chiamata "Tipo 26". In realtà si tratta di un rifacimento dell'auto di Conelli con le seguenti modifiche: al telaio tipo 20 Sport con assale B.C.C. vengono aggiunti freni anteriori Diatto - senza servofreno Perrot che sarà applicato dal telaio 30012 - motore, cambio e tutti gli accessori totalmente prelevati dal prototipo Diatto 8C trattenuti da Alfieri nel 1925, cilindrata ridotta a 1592 (60x66) ed altre modifiche: trasmissione e ponte di nuovo tipo; lamierino tra i due longheroni anteriori sostituito con altro più lungo per un migliore invito all'aria verso il convogliatore del radiatore; lamiera parasassi al di sotto del motore, cambio, trasmissione chiusa sul davanti con una spessa rete; ruote Rudge Withworth a canale e gomme 820x120. Velocità oltre 180 km/h. La numerazione del telaio è 30011 - dove il 300 indica la provenienza del telaio medesimo DIATTO e l'11, l'undicesimo dei motori precedentemente elaborati e/o costruiti da Alfieri Maserati per le auto da corsa alcuni dei quali montati poi su richiesta sia dalla Diatto a Torino che direttamente dai Maserati: DIATTO 4 cilindri: 20 S/2000; 20 H-S/6000; 23 S/2300; 26 S/2600; 30 S/3000; 35 SS/3500. DIATTO 8 cilindri: 40 B.T.S./4000; 40 B.T.F./4000; 40 M.M./4000; 20 SS M.B./2000; 8 CMASERATI: "TIPO 26" M.B./1500

montare da Alfieri il motore a teste fisse biblocco da lui acquistato nel 1923 dalla Diatto su di un telaio tipo 20 sport modificato con l'assale tipo B.C.C. prelevato dalla sua Diatto-Bugatti del 1921. De Sterlich offre la carrozzeria che aveva commissionato a Schieppati per la Diatto 8C da lui prenotata che non verrà più prodotta e la vettura così assemblata, verniciata in azzurro chiaro viene mostrata da Conelli a Bugatti, in occasione di una sua visita a Milano, insieme alla rossa Diatto 8C di Alfieri. Ma l'accordo di collaborazione Bugatti-Maserati non si fa. De Sterlich rileva allora dalla Diatto una decina di telai tipo 30 - che saranno modificati in sport - e li fa consegnare ad Alfieri convincendolo, insieme ad altri estimatori, anche con varie elargizioni, a mettersi in proprio nella costruzione di auto da corsa. Il battesimo avviene nella primavera del 1926 suggellato da una bella fotografia di gruppo intorno alla vettura voluta da Conelli e sulla quale per la prima volta appare il "tridente" disegnato da Mario Maserati, l'unico dei fratelli non interessato alle automobili ma alla figurazione artistica.

Vom Diatto – Bugatti 1500 hin zum Maserati „Typ 26“: Entstehung eines Mythos

1921-22 – Vereinbarung Diatto-Bugatti über die Produktion einer kleinen Serie Rennwagen auf Bestellung mit Motoren EB 1500 (69x100) und Diatto-Fahrgestellen Typ 25 HP Sport (Achsabstand 2550, Spurweite vorne und hinten 1400) modifiziert mit Röhrenachse Typ B.C.C. Träger an den äußeren Lenkzapfen mit als „umgekehrte Gabel“ und „angenagelte Teller“ (So sei es! Coda) bezeichneten Anschlüssen, ohne Vorderradbremse; Lenkung mit 26°, Gestänge und Lenkverbindungsstange angepasst vom Typ 25 HP; Hinterradbremse aktiviert durch Zugstangen von der das Pedal haltenden Achse und/oder mit einem auch mit einer Bremse auf dem Getriebe verbundenen Hebel. Räder Rudge Whitworth Straight side und Reifen 820x120. Der Italo-Franzose Franz Conelli verlangt von Coda weitere Änderungen an seinem Modell: Erleichterung des Fahrgestells von 840 kg auf 750 kg und des gesamten Fahrzeugs durch Beseitigung auch des Kübelsitzes für den Mechaniker; Kühler des Typs 25 HP größer als der von Coda für den Sporttyp vorgesehene Kühler; Auspuffrohr auf Höhe der Kollektoren – 4 in 2 – und nicht wie in der Planung unten; und noch weiteres. Mit diesem „Spezialwagen“ nimmt F. Conelli an einigen Rennen u.a. an dem Rennen Susa-Moncenisio im Jahre 1921 teil.

1922-23 – Der Ing. Coda entwirft und konstruiert einen 8 C-Motor in Linie mit zwei Diatto-Blöcken Typ 20 (79,7x100). Dabei hat er sich an dem Bugatti-Motor Avio 8C inspiriert, den Diatto auf Lizenz unter seiner technischen Leitung produziert hatte. Coda nimmt Kontakt mit Alfieri Maserati im Hinblick auf eine Zusammenarbeit mit DIATTO auf und zusammen realisieren sie zahlreiche Verbesserungen an diesem Motor: neue Köpfe ohne Zwischenschaltung einer Dichtung mit den Blöcken, neue Vergaser – Zenith zu Ø 36 – als Ersatz für die von Coda modifizierten Feroldi avio und andere Veränderungen. Es wird ein zweiter Motor mit festen Köpfen und es werden zwei Prototypen zusammengebaut unter Verwendung von zwei serienmäßigen Fahrgestellen Typ 20 (Achsabstand 3.10; Spurweite vorne und hinten 1,40). Es ist anzumerken, dass der Ing. Coda daran denkt, einen Luxuswagen und einen Spider mit so einem Motor sowie einen Rennwagen zu bauen. Die von Coda, Maserati und De Sterlich durchgeführten Testfahrten auf dem Moncenisio mit einer spartanischen Karosserie waren in keinsten Weise zufriedenstellend. De Sterlich lässt die Reifen 820x120 gegen Reifen 820x135 austauschen und die hinteren Blattfedern modifizieren, indem die Hinterachse beschwert wird mit vier Rädern, aber nicht als Ersatzräder! Nach dem Wechsel der acht Zündkerzen testet er den Wagen auf derselben Strecke, aber der Prototyp fängt Feuer, das mit Hilfe einiger Bergbewohner, die sich zufällig an der Straße aufhielten, gelöscht wird.

1923-24 – Coda und Maserati entwickeln die beiden konstruierten Motoren weiter und bauen zwei neue Prototypen mit Diatto-Fahrgestell Typ 20 Sport (Achsabstand 2650; Spurweite vorne und hinten 1350) Räder Rudge Whitworth Straight side und Reifen 820x120 zusammen. Der Motor mit festen Köpfen wird mit zwei Vergasern Zenith zu Ø 36 sowie mit einem von Coda entwickelten Palettenkompressor, der an Stelle des Magneten eingebaut wird, ausgestattet, das Laufrad befindet sich in 90° im Verhältnis zur Motorwelle, der Magnet wird nach hinten auf die zweite Verteilerwelle transferiert. Die Tests auf der Straße, die auch mit dem Motor mit festen Köpfen befriedigend sind, weisen noch Probleme auf. Die Idee des Doppelblockmotors wird endgültig aufgegeben. Der Motor mit festen Köpfen wird von Conelli aufgekauft, der andere wird wegen einiger Komponenten wieder verwendet. Coda und Maserati bauen nun einen Blockmotor 8C in Linie (7,9x100) mit einer Welle mit ausbaubarem Kopf ohne Dichtung zwischen dem Block. Die Versorgung wird angesaugt mit zwei und dann vier

Vergasern Zenith zu Ø 36. Zum Einsatz kommt die Trockensumpfschmierung mit Behälter. Der Ölkühler befindet sich vor dem Wasserkühler. Die Pumpe „mit Laufschaufel“ (So sei es! Coda) und der Auffangbehälter sind unter dem Armaturenbrett vor dem Mechanikerplatz untergebracht. Die Test sind nun endlich zufriedenstellend!

1925-26 – Ende Juni 1925 liefert Alfieri Maserati der Firma Diatto den zweiten gebauten 8C-Motor, aber unter Vermittlung von Coda hält er den Prototyp als Anzahlung für die in der letzten Zeit geleistete und nicht bezahlte Arbeit, ebenso wie Coda, zurück. Nachdem nun diese Zusammenarbeit beendet war, sucht Alfieri eine andere, findet aber keine. Conelli bietet sich an, Bugatti zu kontaktieren und lässt Alfieri den Motor mit festen Köpfen und zwei Blöcken, den er im Jahr 1923 von Diatto erworben hat, auf ein Fahrgestell Typ 20 Sport montieren, das er mit der aus seinem Diatto-Bugatti 1921 ausgebauten Achse Typ B.C.C. modifiziert hat. De Sterlich bietet die Karosserie an, die er für den von ihm bestellten, aber nicht mehr produzierten Diatto 8C bei Schieppati in Auftrag gegeben hatte. Das auf diese Weise zusammengebaute Auto wird hellblau lackiert und Conelli führt es Bugatti bei seinem Besuch in Mailand zusammen mit dem roten Diatto 8C von Alfieri vor. Aber eine Einigung über die Zusammenarbeit zwischen Bugatti und Maserati kommt nicht zustande. De Sterlich kauft sodann circa 10 Fahrgestelle des Typs 30 von Diatto zurück, die in Sportmodelle umgewandelt werden, und lässt sie Alfieri zukommen. Auf diese Weise überzeugt er ihn zusammen mit anderen Bewunderern und auch mit zahlreichen Spenden, sich mit der Herstellung von Rennwagen selbständig zu machen. Die Taufe findet im Frühjahr 1926 statt, besiegelt durch ein schönes Gruppenfoto um das von Conelli gewollte Auto herum. Auf diesem Wagen erscheint zum ersten Mal der von Marco Maserati gezeichnete „Tridente“. Marco ist der einzige Bruder, der nicht an Automobilen, sondern an der künstlerischen Darstellung interessiert ist.

1926-1927 – Die Begeisterung für das Erscheinen des ersten Maserati ist riesig und sofort wird an der Konstruktion des ersten Fahrzeugs gearbeitet, das „Typ 26“ heißen wird. In Wirklichkeit handelt es sich um den Umbau des Wagens von Conelli mit den folgenden Änderungen: Dem Fahrgestell Typ 20 Sport mit Achse B.C.C. werden Vorderradbremzen Diatto hinzugefügt - ohne Servobremse Perrot, die von dem Fahrgestell 30012 verwendet wird – Motor, Schaltung und das komplette Zubehör werden in vollem Umfang von dem Prototyp Diatto 8C, der von Alfieri 1925 zurückgehalten wird, entnommen und der Hubraum auf 1592 reduziert (60x66). Weitere Änderungen: Es werden das Getriebe und die Achse eines neuen Typs verwendet. Das Feinblech zwischen den beiden vorderen Längsträger wird ersetzt durch ein längeres, um die Luft besser zur Kühlerhaube zu leiten. Ein Schutzblech wird unter dem Motor und der Schaltung angebracht. Das Getriebe wird vorne durch eine dickes Netz geschlossen. Kanalräder Rudge Withworth und Reifen 820x120. Geschwindigkeit über 180 km/h. Die Fahrgestellnummer lautet 30011 – 300 gibt die Herkunft des DIATTO- Fahrgestells selbst an und 11 bedeutet den elften der Motoren, die vorher von Alfieri Maserati für die Rennwagen weiterentwickelt und/oder konstruiert wurden. Einige dieser Motoren wurden später auf Anfrage sowohl von DIATTO in Turin als auch von Maserati direkt eingebaut. DIATTO 4 Zylinder: 20S/2000; 20 H-S/6000; 23 S/2300; 26 S/2600; 30S/3000; 35 SS/3500.
DIATTO 8 Zylinder: 40 B.T.S./4000; 40 B.T.F./4000; 40 M.M./4000; 20 SS M.B./2000;
8C MASERATI: „Typ 26“ M.B./1500



Guido Meregalli, vincitore per la seconda volta della difficile gara gardesana, su *Diatto*.