



Automobili Diatto nel cortile degli stabilimenti

DIATTO - 170 ANNI DI STORIA

In Italia, nel 1835, nasce la DIATTO, una fabbrica di carrozze.

A metà ottocento amplia la produzione ai tram e alle carrozze ferroviarie, realizzando i lussuosi treni Trans Europe Express.

Nel 1905 avvia la produzione di automobili sportive e di lusso e, dall'anno successivo, comincia la sua storia agonistica; salirà sul podio più di 300 volte, con campioni quali Nuvolari, Maserati, De Sterlich.

Dal 1910 DIATTO esporta in Europa, in America e in Australia; la Casa Reale e la famiglia del giovane Enzo Ferrari sono tra i suoi prestigiosi clienti.

In partnership con Ettore Bugatti, costruisce motori aeronautici e prestigiose automobili e sport da corsa, Diatto-Bugatti.

Nel 1922 nomina Alfieri Maserati team manager della squadra corse DIATTO, con l'incarico di progettare il motore 2 litri, 8 cilindri con compressore, delle DIATTO GRAN PRIX da corsa; diventeranno le antesignane delle prime sport, con lo stemma del Tridente.

Nei primi anni trenta, dopo oltre 8.500 DIATTO prodotte, la costruzione di automobili viene interrotta e continua la produzione dei pezzi di ricambio delle DIATTO, conclusa nel 1955.

DIATTO, con una tradizione nata 170 anni fa, è considerata la più antica marca al mondo tra i precursori dell'automobile e rappresenta l'arte pionieristica dell'automobilismo sportivo.



1835

In Italia nasce la Diatto, una fabbrica di carrozze.
In Italy, DIATTO, the carriage-building company is founded.





1883

Diatto costruisce lussuose carrozze per il Trans Europe Express

Diatto produces luxury carriages for the Trans Europe Express

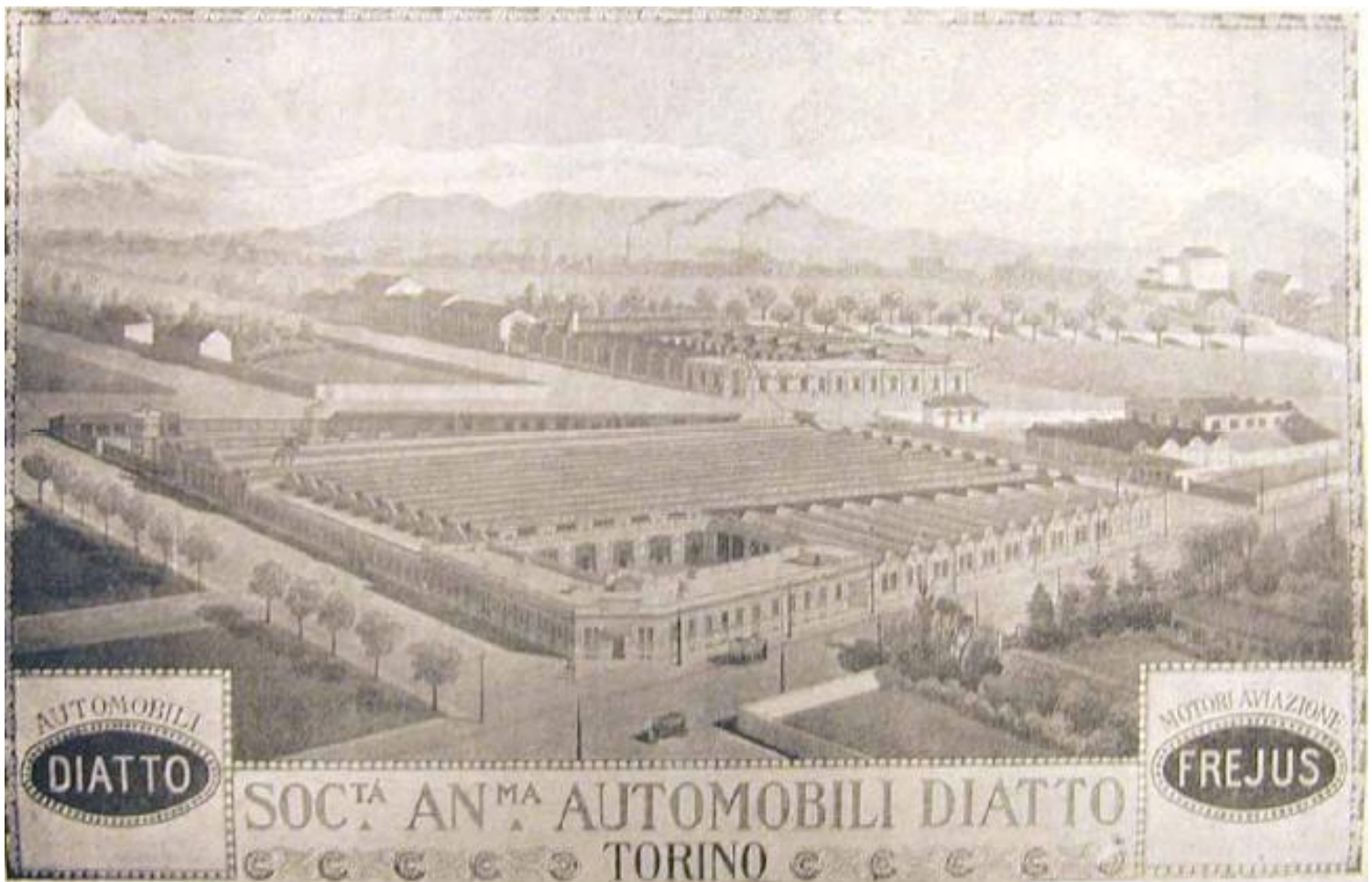




1905

Diatto costruisce automobili sportive e di lusso

Diatto produces luxury sports cars

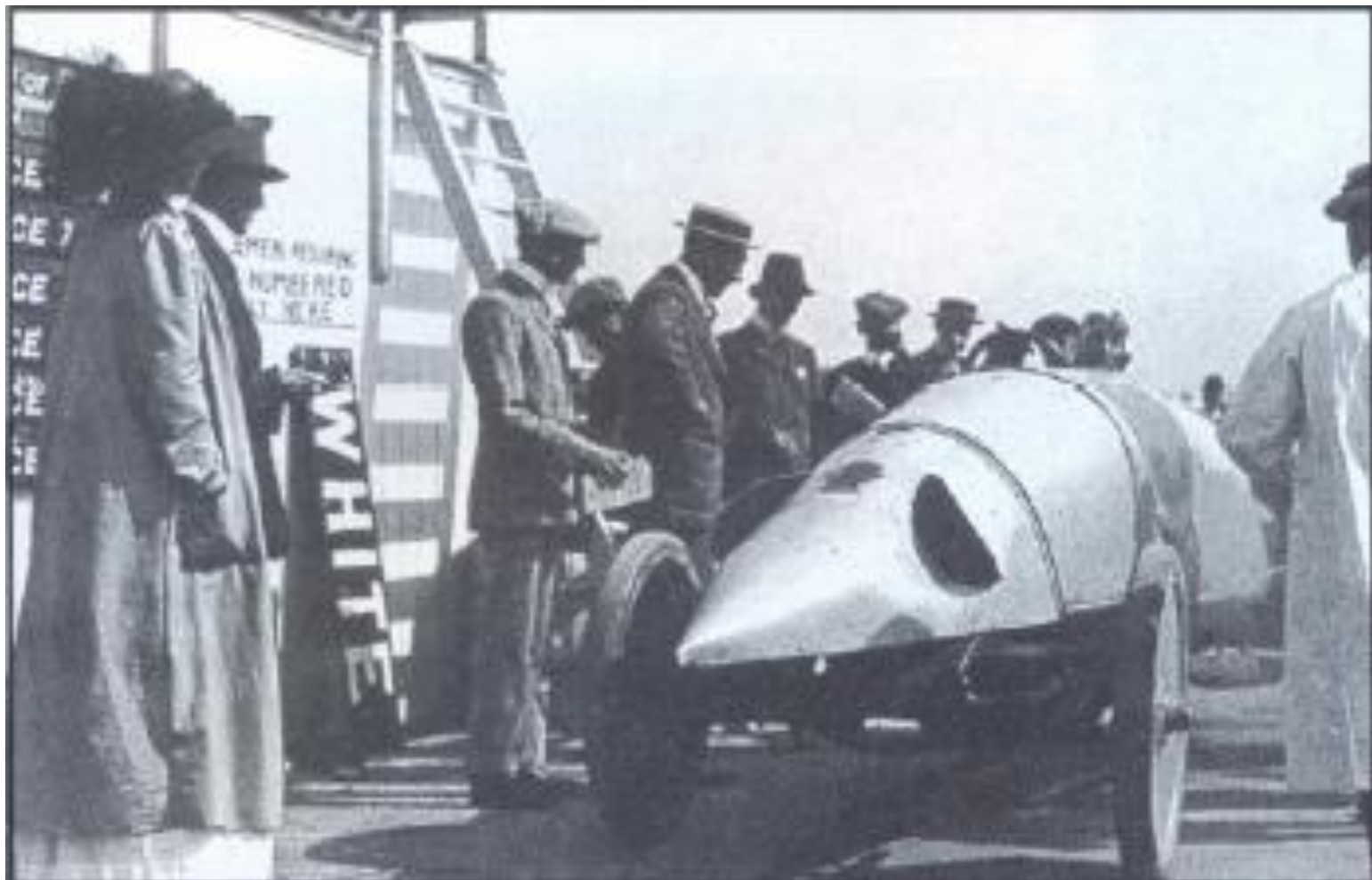




1910

**Brooklands - Diatto Aerodinamica Sperimentale di 15,8 HP.
J. E. Hollebone, secondo classificato**

**Brooklands - 15,8 HP, Experimental Aerodynamic Diatto
J. E. Hollebone, comes second**





1914

Vittorie nelle corse in Spagna e in Francia
Racing victories in France and Spain

Mag. 28 MOTORI AERD CILLI E SPORTS 23 - 30 Maggio 1914

nella Corsa in Salita di Barcellona - 24 Maggio
(La più importante corsa della Spagna)

1^A DIATTO (cmc. 2500 di cilindrata)

nella Coppa di Turismo in Francia (km. 3120) - 19-29 Aprile

1^A DIATTO (cmc. 2500 di cilindrata)

nella Targa Florio - Giro di Sicilia (km. 1000)

DIATTO (cmc. 2500 di cilindrata)

la più piccola macchina iscritta } Unica partita, si classifica 2^a su 31 partiti di cilindrata fino a 6500 cmc. facendo il percorso senza il minimo incidente.

Società Automobili DIATTO
TORINO - VIA FREJUS. 21 - TORINO



1919

Targa Florio – Diatto 1° di categoria 3.000 cc
Targa Florio – Diatto 1th in its 3.000 cc class

di Scienze - 6 Dicembre 1919 MOTORI AEREO CICLI & SPORT - Pag. 41

Automobili Diatto

Società Anonima — Capitale L. 6.000.000 interamente versato
(Casa fondata nel 1905 — Trasformata nel 1914)
SOCIETÀ CONTROLLATA G N O M E & R H Ô N E

TARGA FLORIO 1919

I° della sua categoria —
III° della classifica generale — *Gamboni su DIATTO*

VEETTURA DI SERIE DA TURISMO DEL TIPO 4 DC - 25 HP



Gamboni su vettura Diatto 4 DC — I della sua categoria III della classifica nella Targa Florio

Esclusiva di vendita per l'Italia

AGENZIA COMMERCIALE ITALIANA AUTOMOBILI DIATTO

Sede Centrale: ROMA, Viale Castro Pretorio, 124

Filiali:

TORINO: VIA BERTOLA, 24	MILANO: VIA BORGONUSSO, 40	GENOVA: VIA CERRADA, 10
FIRENZE: PIAZZA SAN MARCO	NAPOLI: PIAZZA VITTORIA, 11-12	BOLOGNA: VIA ESTENSE, 2
	VERONA: VIA SORDO, 10	

R. A. I. - SOCIETÀ AUTO INDUSTRIALE, CASELLA POSTALE 80 e BORGO S. FELICE 70 - VI. VICENZA
AGENTE PER LE PROVINCE DI UDINE, TRIESTE, FRIULI e TERRE TREVENE
ENRICO DE MICHELI - PIAZZA VITTORIO EMANUELE II, COFFARO
AGENTE PER LE PROVINCE DI TREVISO, PADOVA, VENEZIA e RONDO



1919

Italia – Primi successi agonistici Diatto - Bugatti
Italy – First race success Diatto - Bugatti

Primi successi 1919

Puri sangue

 **DIATTO**

Corsa Parma - Poggio di Berceto

II° CATEGORIA

I° Classificato: Tipo 30 (Bugatti)

II° Classificato: Tipo 4DC.

Esclusiva di vendita per l'Italia

AGENZIA COMMERCIALE ITALIANA AUTOMOBILI DIATTO
Sede Centrale: ROMA, Viale Castro Pretorio, 124

Città:

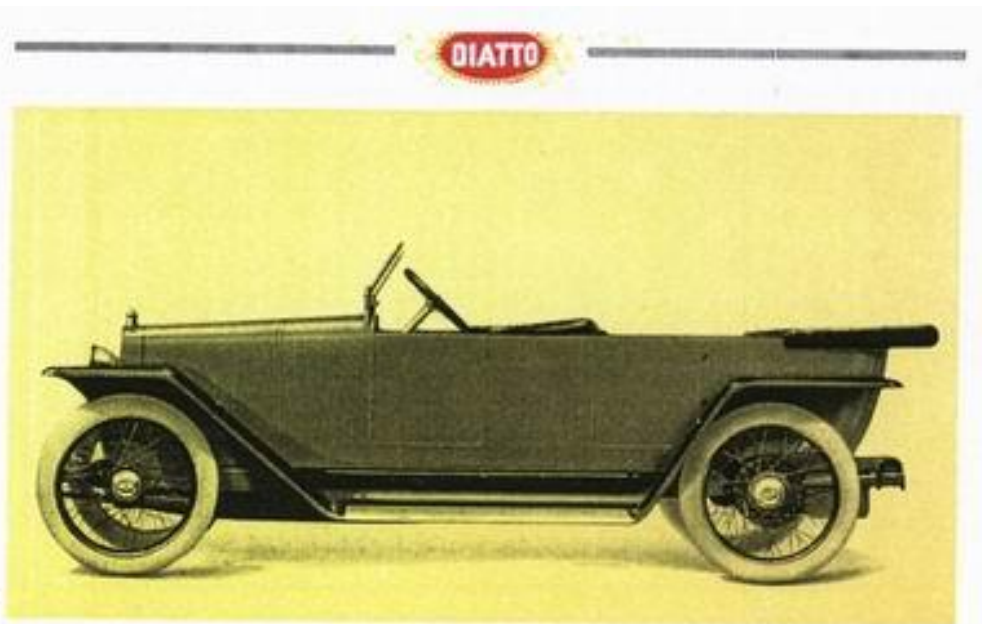
TORINO - VIA DANTE, 21	MILANO - VIA BORGHESE, 21	GENOVA - VIA CARRARA, 111
PIRENNE - PIAZZA SAN CARLO	NAPOLI - PIAZZA VITTORIA, 11-12	BOLOGNA - VIA ARZUFFI, 2
	VERONA - VIA DIONISIO II, 1	

R. A. I. - SOCIETÀ AUTO INDUSTRIALE, CARICIA TORALE 26 - S. BASSO N. FELICE 26-77 - VIENNA
AGENZIE PER LE PROVINCE DI UDINE, GORIZIA, TRIESTE E TREVISO: **BERNARDINI**
FRANCESCO DE MICHELI - PIAZZA VITTORIO EMANUELE II, CUFFARO
AGENZIE PER LE PROVINCE DI TREVISO, PADOVA, VENEZIA E ROVERETO



1919 - 1923

Automobili sportive e da corsa, Diatto-Bugatti, Tipo 30 e Tipo 22
Type 30 and Type 22 Diatto-Bugatti, race and road-going sports cars



LA 15^{HP} DIATTO
(LICENCE BUGATTI)

CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES

LE MOTEUR, du type monobloc à quatre cylindres, alésage 68 millimètres, course 100 millimètres, présente, dès l'abord, cette particularité que les soupapes commandées sont au nombre de seize et logées dans le fond des cylindres. L'arbre à cames, placé au-dessus, fonctionne dans un carter rempli d'huile et facilement démontable.

Les engrenages de distribution sont coniques et enfermés dans des carters.

Le carburateur est du type automatique. L'avance des gaz est commandée par une pédale.

L'allumage s'effectue par une magnéto à haute tension



1920

December 10, 1920

The Motor 113

DIATTO

"The Italian Super-Sporting Car"

Apply at Stand
No. 119

Olympia

STAND TELEPHONE - HAMBURGH 200.



Demonstration Car outside
Olympia at disposal of clients.

AGENCIES FOR CERTAIN TERRITORIES STILL OPEN.

Sole Concessionaire:

G. Foresti.

66 St. James's Street, S.W.1.

Telephone -
Central 1107.
Telegrams -
"OTTAFRASH"
ST. JAMES'S



1921

Vittorie nei Concorsi d'Inghilterra e di Svizzera
Victories in Competition in United Kingdom and in Switzerland

Fig. 30 MOTORE ARRO CILINDRI 8 SPORT 25 - 30 Agosto 1921

ECONOMIA E CONVENIENZA

DIATTO

offre nella sua produzione del 1921
la vettura leggera più veloce e di maggior rendimento
nel suo tipo **25 HP**
e la vettura più vantaggiosa e pratica
nel suo tipo **10 HP**



La vettura DIATTO tipo 25 HP sport vittoriosa nelle corse del 1921.

Vittoriosa nei due ultimi Concorsi per il minor consumo
in Inghilterra e Svizzera

Automobili Diatto

VIA FREYUS, 21 - TORINO - VIA FREYUS, 21



1924

Italia – Diatto 3 litri: Nuvolari vince nella sua Mantova

Italy – Diatto 3 litre: Nuvolari wins in his home town, Mantova

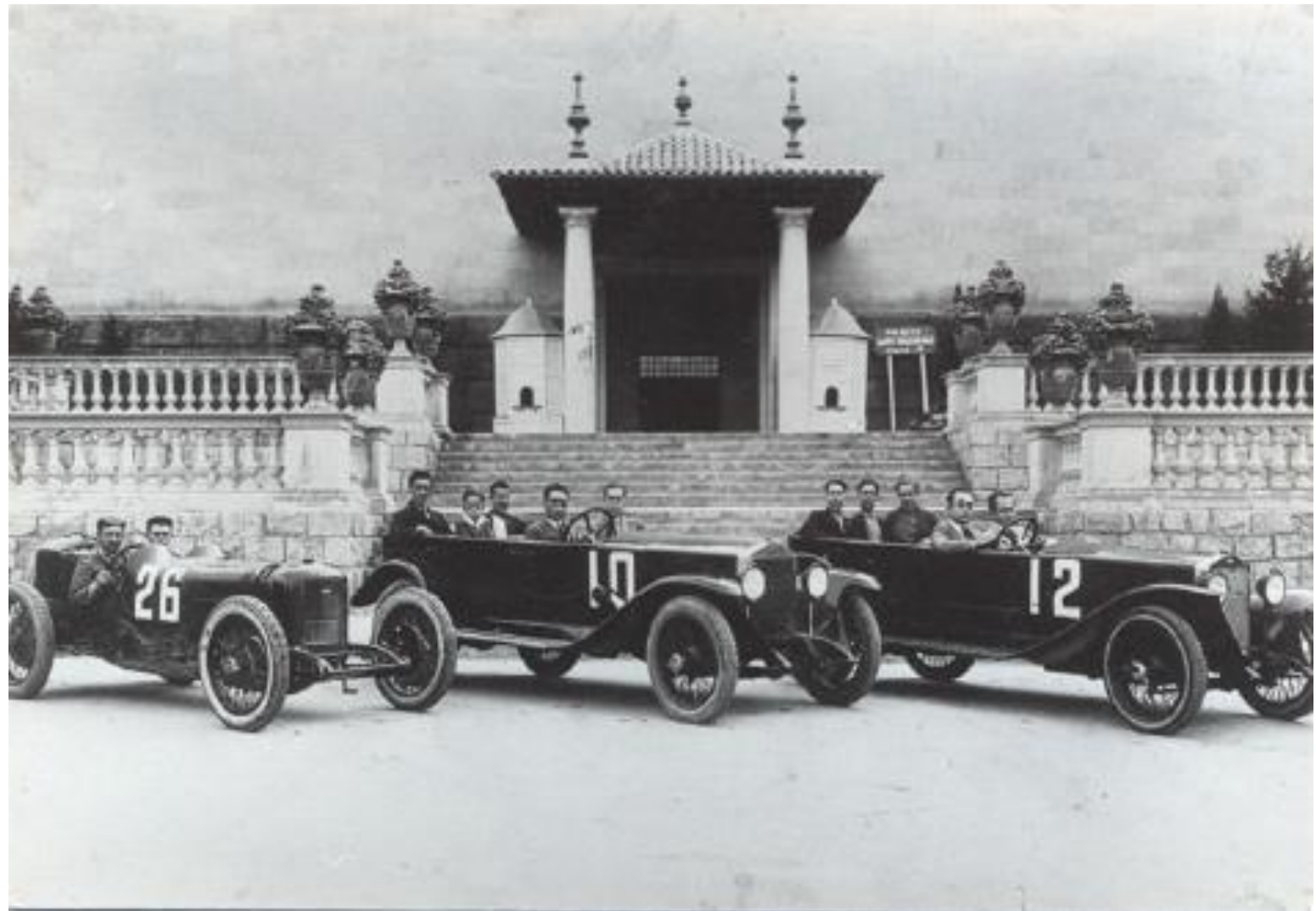




1925

La squadra corse Diatto, diretta da Maserati, alla Rebassada (Spagna)

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





1925

**I fratelli Maserati sulla Diatto Gran Prix 8 cilindri con compressore,
antesignana delle Maserati Tipo 26**

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





1926

The Type 30 Diatto is the fastest Italian 2 litre in production

31 Maggio 1926 L'AUTO ITALIANA

S. A. AUTOCOSTRUZIONI  Via Venaria, 75 - TORINO

La "DIATTO 30" è
La più veloce "2 litri,, italiana, di serie,
in commercio



Tipo 30 e Tipo 35 Gran Sport
Velocità oraria Km. 130-145

CANDELE CHAMPION - RUOTE RUDGE WHITWORTH - AMMORTIZZATORI HARTFORD

Prove e consegne sollecite presso tutte le Agenzie



1927

Sei ore di Brooklands: 1° Diatto, classe 2 litri
Uno dei 300 podi conquistati
One of 300 podium positions



**An absolutely standard
2-Litre 4-Seater**

DIATTO was FIRST

in the 2-litre class in the Essex Club Six-hour Endurance Race at Brooklands on Saturday, May 7th, winning the **ESSEX CUP** for the class and a **GOLD MEDAL**.

Average Speed 59.2 M.P.H.

1 only Diatto entered.

Sole Concessionnaire :

CYRIL DURLACHER
20, Swallow Street, Piccadilly, W.1

Telephone : Gerrard 1107.



1922

Inaugurazione dell'Autodromo di Monza: "Prima pole position"
"Pole position" at the Inauguration of the Autodrome at Monza

2002

Dopo 80 anni, rievocazione della "Prima pole position"
80 years later, "Inauguration pole position" revisited

CORRIERE DELLA SERA MILANO

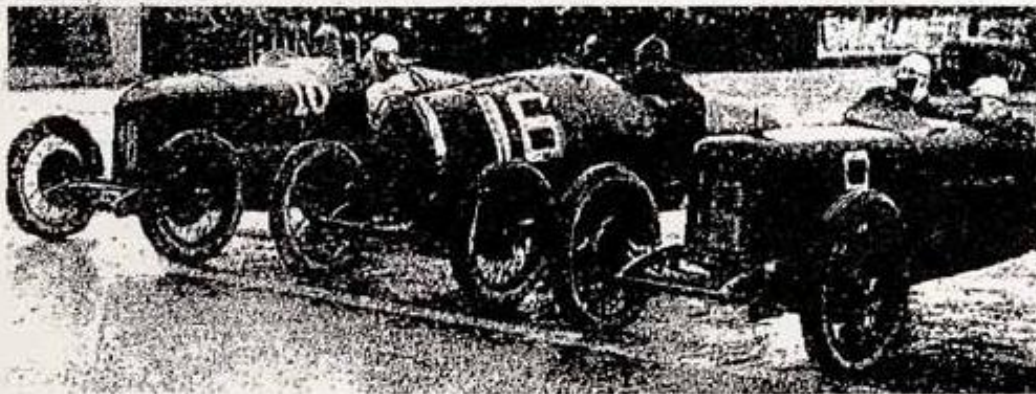
REDAZIONE VIA SOLFERINO 26
TEL. 02 6339 FAX 02 62827701

INTERNET: www.corriere.it
E-MAIL: corriedi@cs.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**

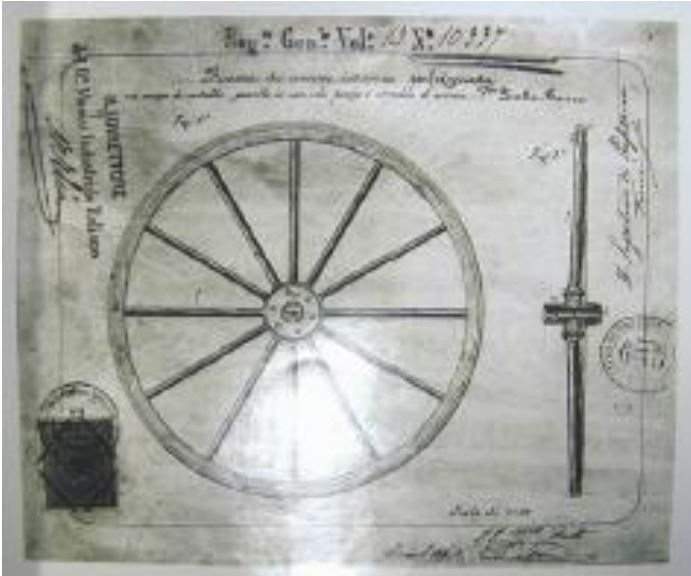
MONZA — Al primo GP d'Italia, il 10 settembre 1922, si iscrissero 38 concorrenti, ma parteciparono solo 15. La gara, davanti a circa 150 mila spettatori, fu senza storia. Pietro Bordino (nella foto della partenza, sulla Fiat 800 numero 15, accanto a Pietro De Vizcaya su Bugatti numero 16 e a Guido Meregalli su Diatto numero 9) si portò subito in testa, seguito da De Vizcaya e Felice Nazzari. Quando De Vizcaya si fermò al box, Nazzari, che aveva scosso giro di distacco, passò in seconda posizione. La gara proseguì senza colpi di scena e poco dopo i 50 giri (su 80) dimostrarono la gara in tre: Bordino, Nazzari e De Vizcaya. Bordino vinse, percorrendo gli 899 chilometri in 54' 43" 12", a quasi 140 di media. Nazzari arrivò secondo a 3' 25", mentre De Vizcaya, terzo, si fermò al 79° giro.

In pole position Fiat, Bugatti e Diatto

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



1835 - L' IMPORTANZA DELLE ORIGINI



1835 Anno di fondazione

Nel 1835 nasce a Torino, in riva al Po, la Diatto, un'officina artigianale per la costruzione di carrozze.

1838 Primi brevetti

Guglielmo Diatto, 33 anni, ingegnoso e intraprendente artigiano, brevetta una "ruota perfezionata", prima di una serie di innovazioni tecnologiche, che faranno la fortuna di tre generazioni di industriali - copia del brevetto è conservata al Museo Nazionale dell'Automobile di Torino, che espone anche una Diatto.

1838 - Brevetto Diatto "ruota perfezionata"

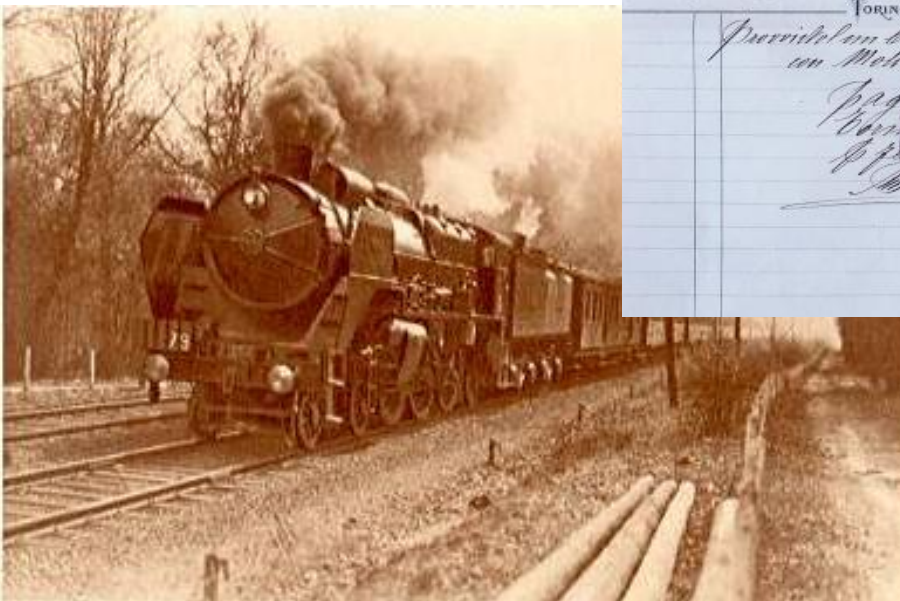
1864 - 1918

Produzione ferroviaria per l'Europa

I figli Giovanni e Battista costruiscono tram e carrozze ferroviarie, anche per la lussuosa Compagnie des Wagons Lits et des Grands Express Europeens, Trans Europe Express di Parigi.



*8.11.1887
Fattura Diatto:
vendita di carrozze*



*Fine ottocento –
Trans Europe Express*



1905 - 1932 AUTOMOBILI DIATTO



1905 - Stabilimenti Diatto

Gli ingegneri Vittorio e Pietro Diatto, nipoti del capostipite Guglielmo, terza generazione di una facoltosa stirpe di affermati industriali, fondano a Torino, il 12 aprile 1905, la omonima casa automobilistica. Diatto, dotata di proprie fonderie di ferro, alluminio, ghisa e bronzo, sarà l'unica casa automobilistica italiana con produzione a ciclo completo.

Produrrà lussuose vetture sportive, con motori fino a 6.000 cc., a 4, a 6 e a 8 cilindri, con compressore, 4 valvole per cilindro e pistoni in alluminio.

1906 - 1915 Le prime vittorie internazionali

Già dal secondo anno di vita, Diatto sale sul podio della Coppa del Turismo e della Coppa di Cannes in Francia, del Concorso Herkomer in Germania, della Pietroburgo-Mosca in Russia, della Coppa di Barcellona in Spagna, della Lugano - San Gottardo in Svizzera, della Milano-San Remo e della Coppa d'Oro in Italia, con la partecipazione personale dell'ing. Vittorio Diatto, sulla sua 4C di 3.770 cc.



1906 - Germania: Diatto vince la Coppa Herkomer



1910 - 1927

Diatto è Fornitrice Ufficiale della Casa Reale Italiana

Le Diatto, grazie a tecnologia e stile all'avanguardia, conquistano la fiducia della Casa Reale Italiana che, nel 1910, acquista 4 autovetture di cui una sportiva, fiducia e affezione che si protrarrà fino al 1927.

Anche la famiglia del futuro campione Enzo Ferrari, diventa cliente Diatto.

1906 Italia - L'ing. Diatto vince la Coppa d'Oro

1910 - Diatto avvia le esportazioni intercontinentali

Anche grazie alla supremazia sportiva, Diatto si dota di una estesa rete commerciale per garantire ovunque, vendita e assistenza della *Regina delle vetture leggere, per velocità, comfort e distinzione.*



1913 - Le Diatto al Salone dell'Auto

Dal 1910, le esportazioni in Europa raggiungono la Spagna, la Francia, la Svizzera, l'Austria, la Germania, l'Inghilterra, la Polonia e la Russia, nel Nord e Sud America raggiungono il Canada, gli USA, il Brasile, Cuba e l'Argentina e in Australia, Sidney e Melbourne.



1912 - Acquisizioni di case automobilistiche



Per fare fronte alle forti ordinazioni e potere incrementare la normale produzione di oltre 40 veicoli mensili, Diatto, dopo l'acquisizione di alcuni stabili della fabbrica di automobili Itala, rileva le officine dell'ing. Cesare Scacchi, ex progettista Fiat (100 dipendenti, 5 vetture prodotte al mese) e dell'industriale inglese John Newton, ex Valt -

Vetture Automobili Leggere Torino-.

1915 – Nuova sezione stabilimenti Diatto

1915 – Proseguono le acquisizioni industriali

Diatto acquisisce il controllo della più importante fabbrica di motori aeronautici, la Società Gnome & Rhone, titolare del brevetto del motore rotativo dei caccia militari, con una produzione di 200 motori aeronautici al mese, trasferendo sofisticata tecnologia alla produzione automobilistica:

“Diatto: la più illuminata scienza e la più sicura esperienza della meccanica automobilistica e aviatoria”.



Diatto inaugura un secondo stabilimento che occupa 1500 operai e diventa la terza industria del regno d'Italia.



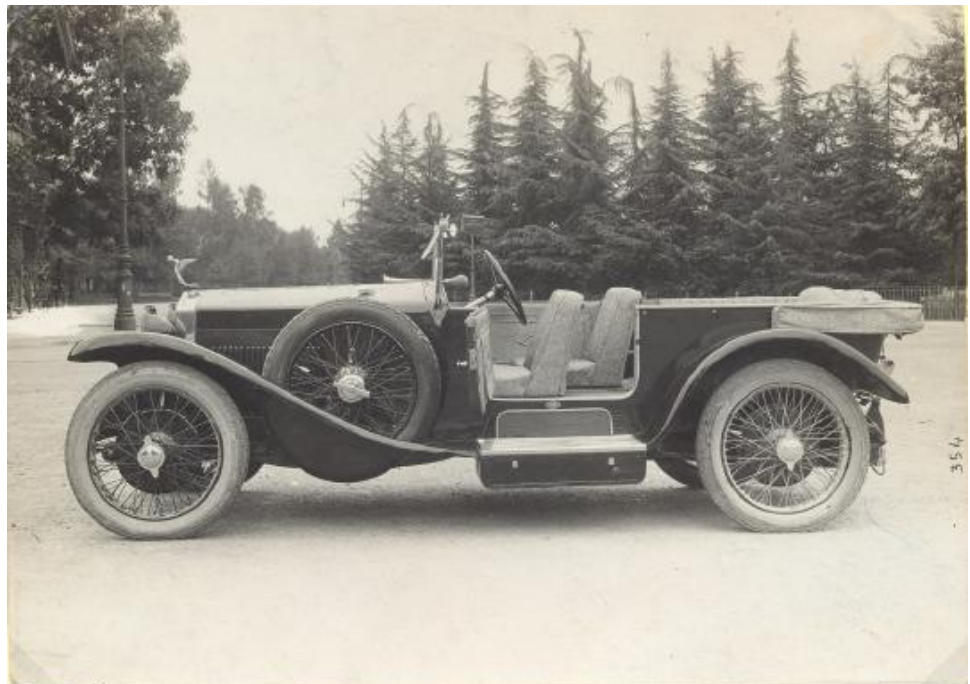
1915 - 1918 Produzione bellica

Diatto converte la produzione per le esigenze belliche e fornisce migliaia di camion militari e di motori aeronautici agli eserciti della Francia, del Belgio, della Bulgaria, della Russia e del

Regno d'Italia che, purtroppo, non onorerà i pagamenti, compromettendone il futuro.

Primato tecnologico

Diatto investe in tecnologia: allo storico brevetto della "ruota perfezionata" del 1838, applicato alla produzione di carrozze, seguono innumerevoli brevetti automobilistici, dai cambi marce agli impianti frenanti, dai carburatori ai sistemi di alimentazione, applicati alla produzione di serie.



E con vetture di serie, vince in Inghilterra e in Svizzera, "*I Concorsi Internazionali per il Maggiore Rendimento*", in competizione con 50 vetture in rappresentanza dei più importanti costruttori europei e americani.

Le Diatto sono premiate per le maggiori leggerezza e velocità, corrispondenti al minore consumo.



DALLE BUGATTI, ALLE MASERATI: DIATTO, GENESI DI UN MITO



1916 – Pubblicità del motore aeronautico Diatto-Bugatti

1915 Motori aeronautici Diatto-Bugatti

Diatto, poco prima della guerra, avvia la collaborazione con l'ex tecnico Ettore Bugatti, divenuto costruttore, stringendo un sodalizio stabile, grazie anche alle comuni spiccate doti di progettazione avio-automobilistica.

Viene realizzato un motore Diatto 8 cilindri, su licenza Bugatti, destinato alle esigenze belliche dell'industria aeronautica.

Il 23 settembre 1916, Diatto invia a Bugatti un telegramma entusiasta:

“Felice annunciarVi eccellenti risultati motore... prova terminata brillantemente a 210 CV”.

Le riviste dell'epoca amplificano il successo del connubio:

“Collaudo ufficiale del motore Diatto-Bugatti: un vero capolavoro tecnico, impareggiabile per precisione, robustezza ed eccellenza dei materiali, il compendio di ogni più moderno progresso”.

1919 - 1923 Prestigiose automobili Diatto-Bugatti

Finita la guerra, la collaborazione viene estesa alla produzione di automobili.

Diatto acquista 50 telai Bugatti Tipo 23 e li allestisce con le proprie specifiche costruttive, di meccanica e di carrozzeria.

Il successo riscontrato dal mercato, Le permette di sviluppare ulteriormente la partnership con Bugatti.

Diatto presenta ai Saloni Internazionali di Londra e di Parigi (nella capitale francese ha la sede in Champs-Élysées), cinque ammiraglie, tra cui tre nuovissime “Diatto 30, con motori a 16 valvole”, prodotte con telai costruiti su licenza Bugatti.



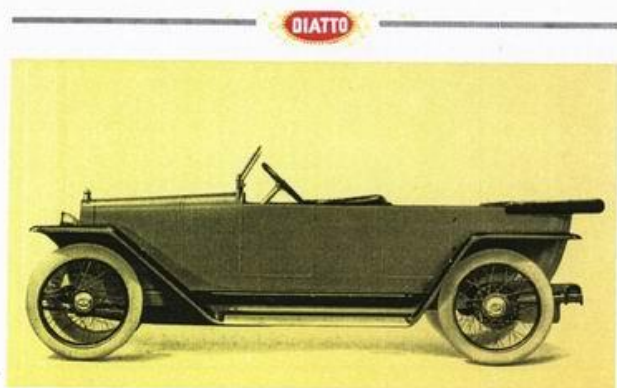
Tipo 23 venduta in Italia con radiatore Diatto



Gli elogi pubblicati dalla stampa italiana:

“I nomi Diatto e Bugatti, dalla sana e seria tradizione meccanica e dalla più ardita e geniale innovazione, intrecciati e fusi insieme in un’opera comune, sono straordinariamente eloquenti e significativi per ogni tecnico e per ogni automobilista”.

1919 – Primi successi agonistici Diatto-Bugatti



LA 15^{HP} DIATTO
(LICENCE BUGATTI)

CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES

LE MOTEUR, du type monobloc à quatre cylindres, alésage 68 millimètres, course 100 millimètres, présente, dès l’abord, cette particularité que les soupapes commandées sont au nombre de seize et logées dans le fond des cylindres. L’arbre à cames, placé au-dessus, fonctionne dans un carter rempli d’huile et facilement démontable.

Les engrenages de distribution sont coniques et enfermés dans des carters.

Le carburateur est du type automatique. L’avance des gaz est commandée par une pédale.

L’allumage s’effectue par une magnéto à haute tension

- 8 -

Brochure della Diatto-Bugatti presentata ai Saloni di Parigi e di Londra e prodotta dal 1919

Primi successi 1919

Puri sangue

DIATTO

Corsa Parma - Poggio di Berceto

II^a CATEGORIA

I^a Classificato: Tipo 30 (Bugatti)

II^a Classificato: Tipo 4DC.

Riduzione di reddito per l'Italia

AGENZIA COMMERCIALE ITALIANA AUTOMOBILI DIATTO
Sede Centrale: ROMA, Viale Castro Pretorio, 124.

Filiali:

TORINO	MILANO	GENOVA
FIRENZE	NAPOLI	BOLOGNA
VERONA	PARMA	MODENA
VERONA	VERONA	VERONA

RICHIEDI IL LIBRO "LA MONTAGNA, LA SUSI E LA AOSTA" PRESSO LE EDIZIONI DI TORINO, MILANO, VERONA E ROMA

Automobili da corsa Diatto-Bugatti

Dal 1919 e fino ai primi anni venti, all’epoca della prima vittoria di una Diatto-Bugatti alla Parma - Poggio di Berceto, la stampa italiana identificava le Diatto-Bugatti semplicemente come Bugatti.

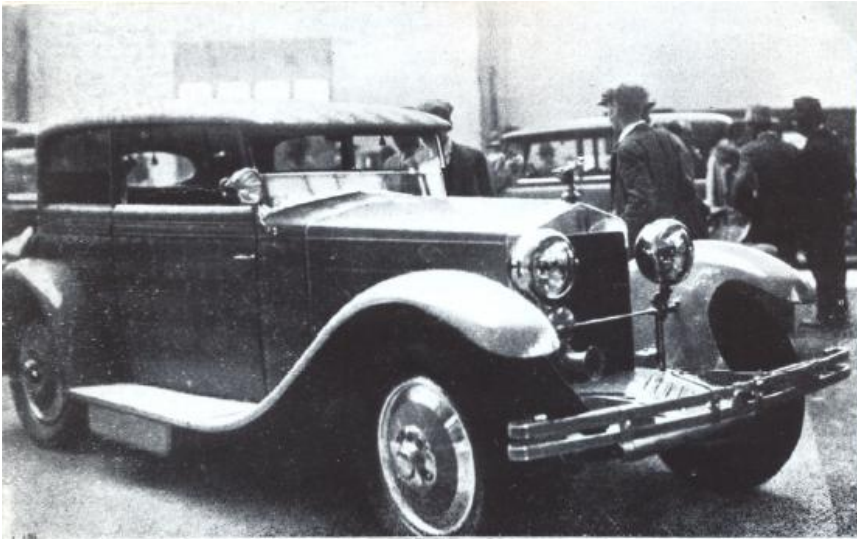
Diatto e Bugatti costruiscono auto da corsa, sia con telai Diatto tipo 25 HP Sport, motorizzati Bugatti 4 cilindri di 1.500 cc. con compressore, sia con telai Bugatti tipo “Brescia da corsa”, motorizzati Diatto 2.000 cc. a 16 valvole, scambiandosi tecnologia anche nelle competizioni.

Le Diatto-Bugatti da corsa vincono, tra l’altro, il Gran Premio Gentleman di Brescia e i Gran Premi Internazionali della montagna, la Susa - Moncenisio e la Aosta - Gran San Bernardo.

Diatto, fondata a Torino nel 1905 e Bugatti, fondata a Molseim nel 1910, partner per alcuni anni, resteranno due case autonome e indipendenti.



Primato di stile



La Guida interna sport "Plumelastica" del Garavini su chassis Diatto tipo 30 ricoperto in tessuto speciale moiré a grana finissima con fascia azzurra.

I più famosi designer al mondo allestiscono le carrozzerie delle Diatto: Bertone, Castagna, Garavini, Ghia, Mulliner, Schieppati, Stabilimenti Farina (Pininfarina), Zagato.

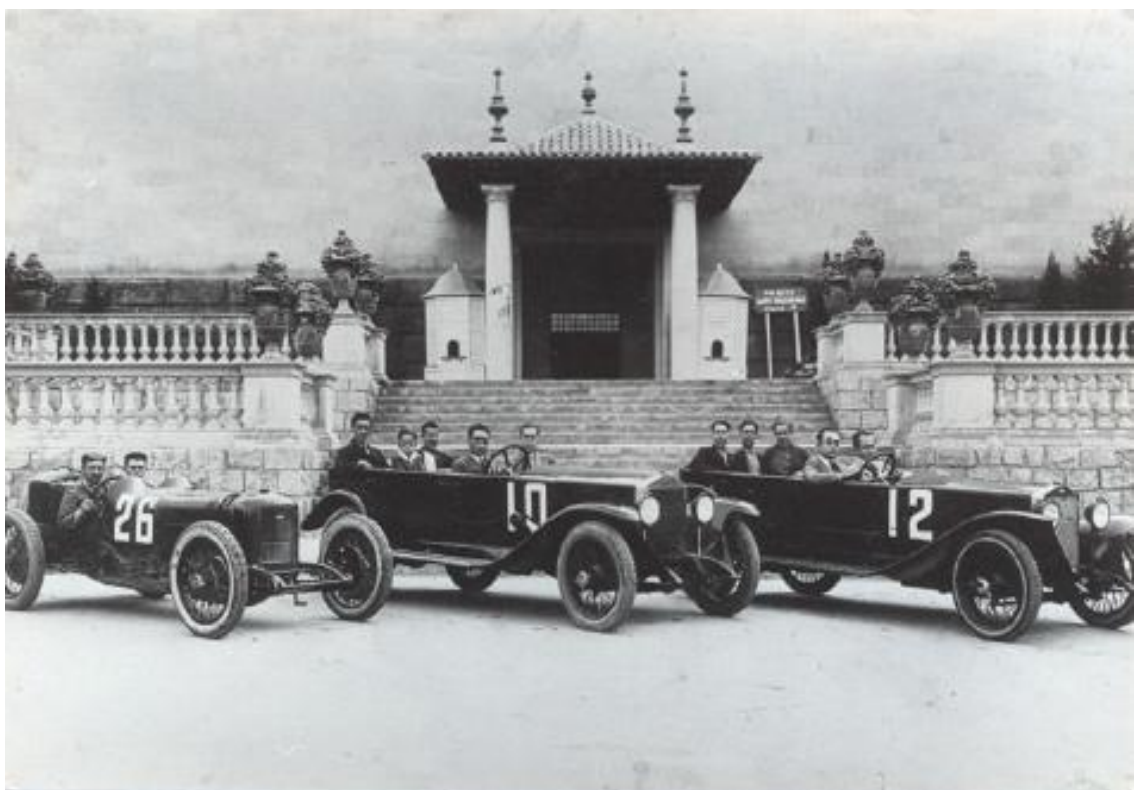
“Il disegno classico del radiatore Diatto a linea diritta, i suoi chassis abbassati, carrozzati molto elegantemente, per vetture basse a linee sfuggenti, hanno fatto scuola ad altri”.

1928 - Lussuoso coupè Diatto

1922 - 1926 Alfieri Maserati è team manager della squadra corse Diatto

Diatto, nel 1922, superando le offerte delle case concorrenti, ingaggia il conteso pilota e progettista Alfieri Maserati, insieme al fratello Ernesto, affidandogli l'incarico di direttore della Squadra Corse.

Alfieri Maserati piloterà le Diatto ufficiali fino la 1926, conquistando innumerevoli vittorie, dalla Targa alla Coppa Florio, dal Circuito di Cremona alla Coppa della Consuma, dalle Colline Pistoiesi al Gran Premio d'Autunno a Monza, dalla Aosta - Gran San Bernardo alla Parma - Poggio di Berceto, da Limonest a Schabenberg in Francia, da Gothenbourg a Bollans in Svizzera, dalla Rebassada a Valencia in Spagna.



La squadra corse Diatto, diretta da Maserati, alla Rebassada (Spagna)



1925 Diatto - Maserati Grand Prix



Nel 1925, Maserati, sotto la guida dell'ing. Giuseppe Coda, direttore tecnico di lunga esperienza della Diatto, che chiama "il mio maestro", progetta per Diatto il primo motore 2.000 cc., 8 cilindri con compressore.

Il 14 giugno, all'Autodromo di Monza, viene presentata ufficialmente la competitiva Sport Diatto Grand Prix 8C compressore, capace di 160 cavalli.

1925 - Diatto Grand Prix 8 Cilindri con compressore

1926 - Dalle Diatto Grand Prix nascono le Maserati

L'anno successivo, dopo il ritiro ufficiale di Diatto dalle corse, Maserati ottiene una decina di telai Diatto Tipo 30 sport, equipaggiati di motori 8C, cambi, sospensioni e di molte parti meccaniche.

Con questi auto-telai Diatto e con l'enorme bagaglio tecnico e sportivo ereditato dalla Squadra Corse Diatto, Maserati costruirà le prime sport con lo stemma del "Tridente".

Le Diatto Grand Prix 8C compressore, evolute nelle prime Maserati Tipo 26, continueranno a vincere, ancora competitive, per molti anni.



Maserati lascia la Diatto e diventa costruttore



1919 - 1926 Primato di prestazioni

Come recita la pubblicità dell'epoca,

Le Diatto, negli anni venti, sono "le più veloci 2 litri italiane di serie in commercio".

La produzione cresce a 6/7 vetture al giorno.

300 volte sul podio

Diatto, con i più grandi campioni dell'epoca,

Maserati, Nuvolari, Brilli Peri, De Sterlich, Meregalli, Schieppati,

Materassi, Aymini,

conquista il podio dei Gran Premi d'Europa,

di Barcellona,

di Svezia,

di Svizzera

e dei circuiti di Monza,

Targa Florio,

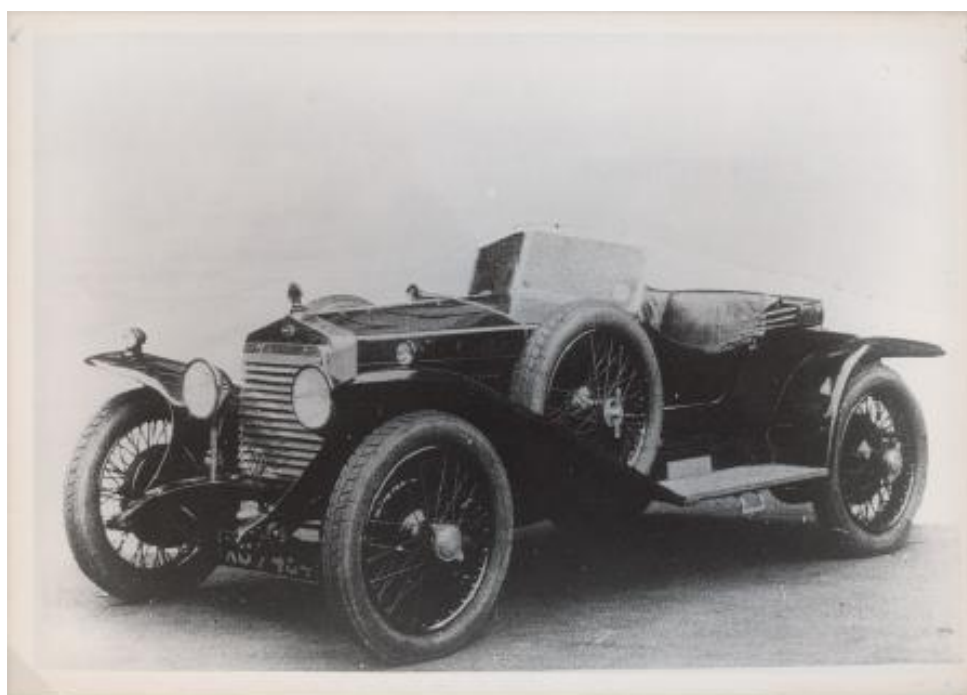
Brooklands,

San Pietroburgo-Mosca,

Tunisi-Tripoli.

1932 La produzione di automobili viene sospesa

Nel 1932, a seguito di insormontabili difficoltà finanziarie, causate dal mancato incasso delle ingenti forniture militari al Regno d'Italia, cambia la proprietà, che limita la produzione ai moto compressori e ai pezzi di ricambio delle vetture Diatto, attività che cesserà nel 1955.



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

1925-26 - Alla fine di giugno 1925 Alfieri Maserati consegna alla Diatto il secondo motore 8C costruito ma, con la mediazione di Coda, trattiene il prototipo a saldo per l'opera svolta negli ultimi tempi senza retribuzione, al pari dello stesso Coda; Finita questa collaborazione Alfieri ne cerca un'altra ma non riesce a trovarla. Conelli si offre di contattare Bugatti e per questo fa 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.