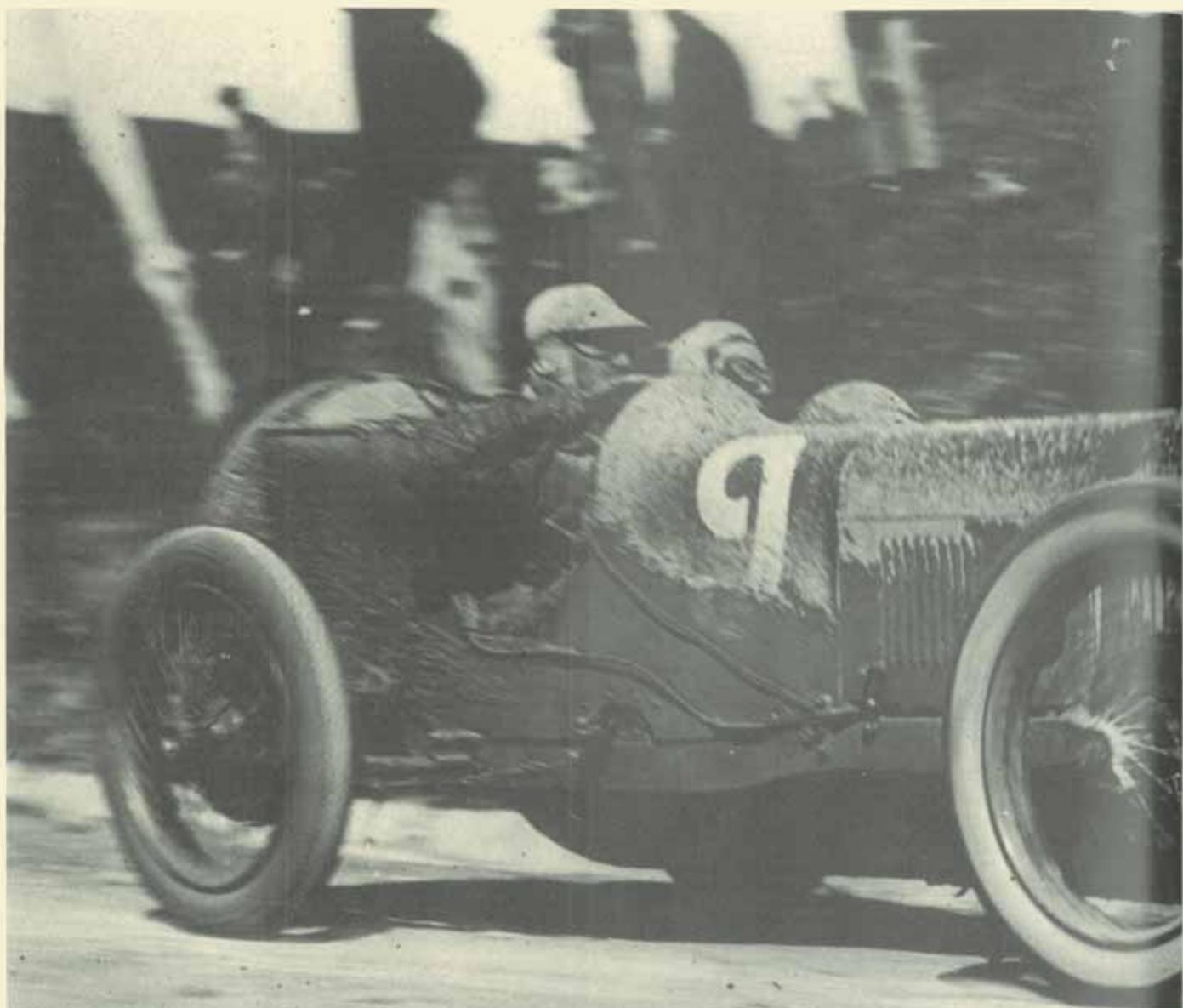


le Fanauto

Le Fanatique de l'Automobile n° 198 Avril 1985 22F 6576 69076

*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

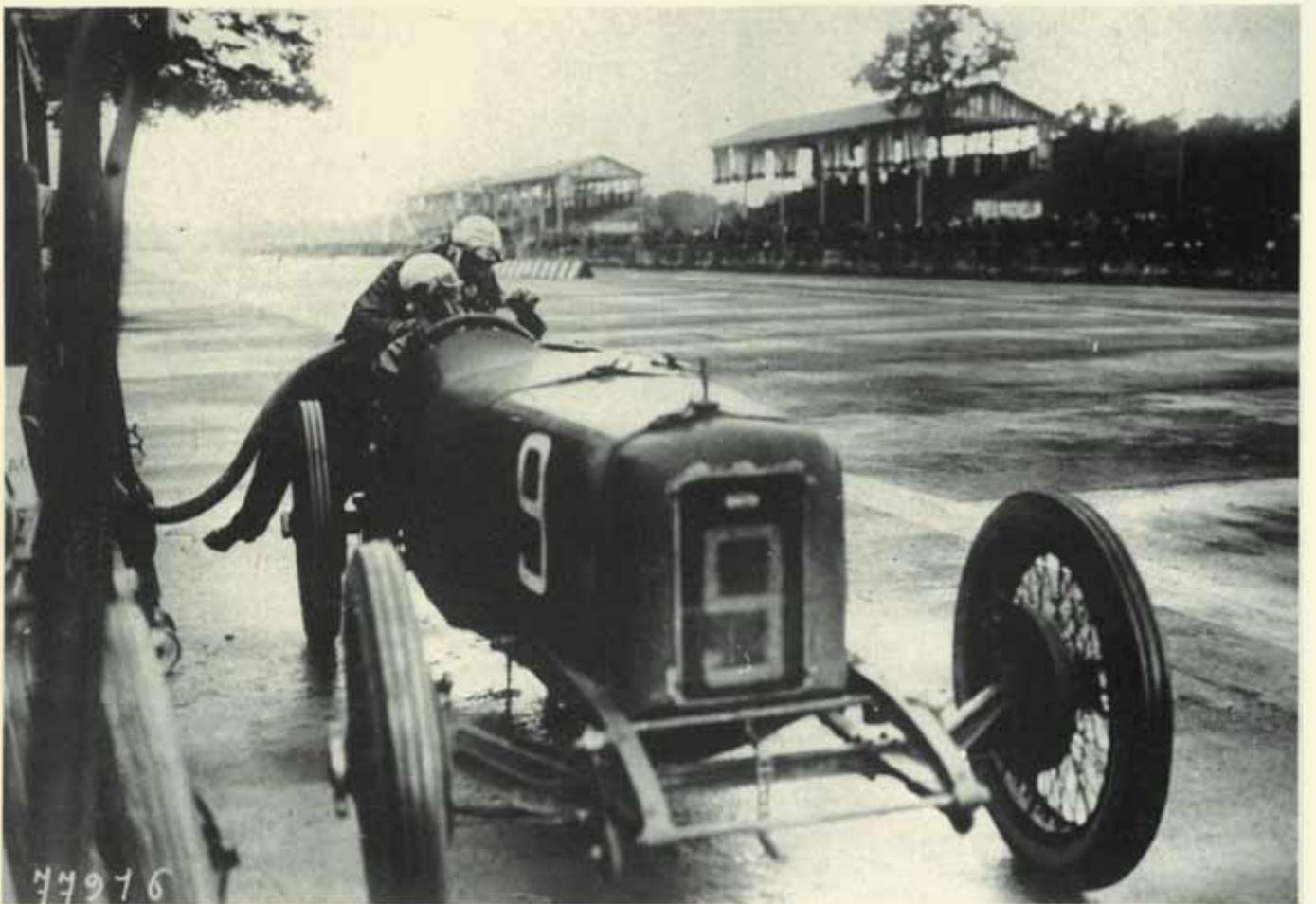
1^{ère} partie par S. Pozzoli

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





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

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 radia-

teur ; 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

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

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 17^e 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.

Above : Alfieri Maserati and his Diatto during the 1922 Coppa Florio.

Ci-dessus : Alfieri Maserati sur Diatto à la Coppa Florio 1922.

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.

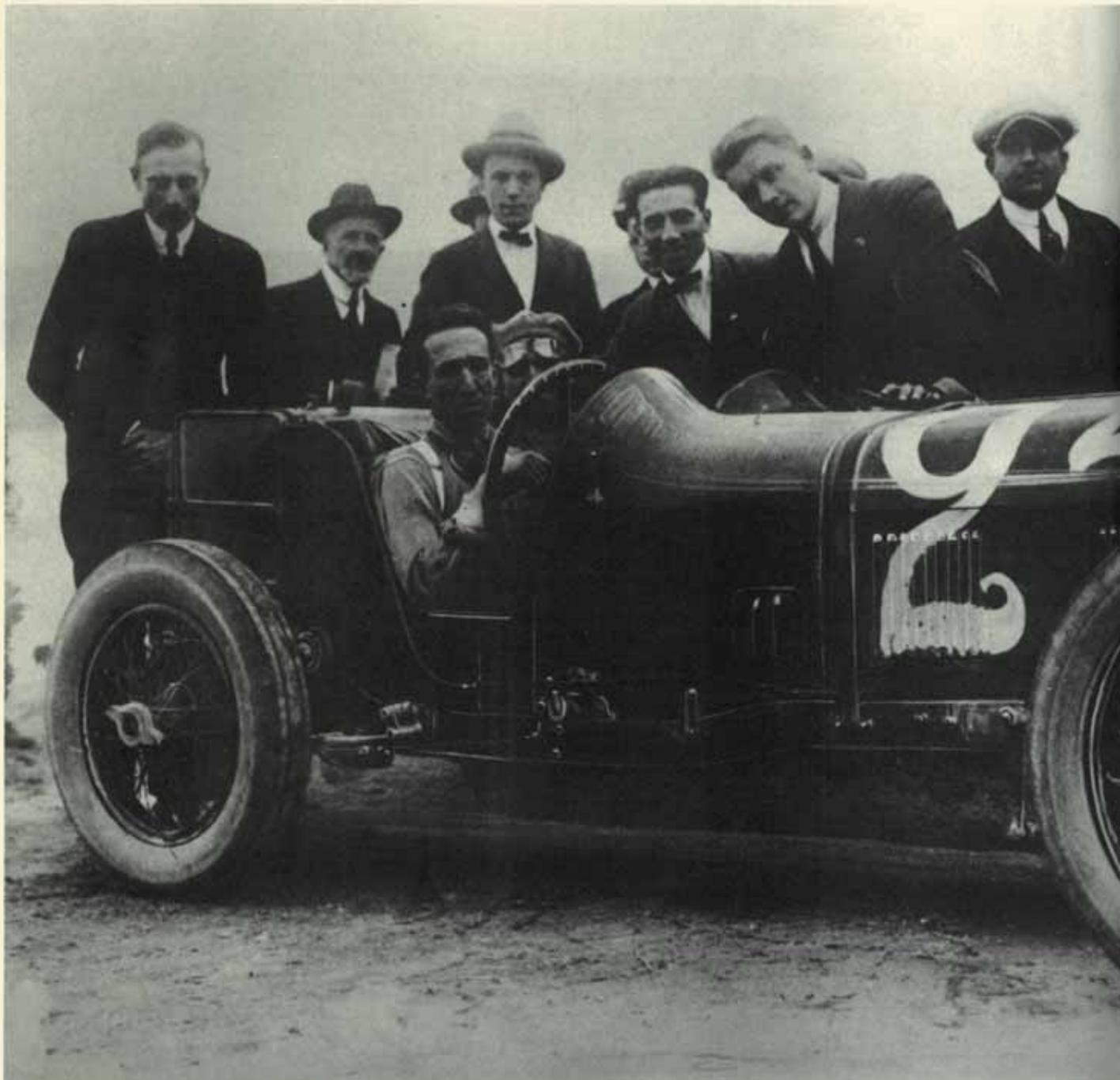
Finalement, le départ est donné à trois Fiat, une Bugatti, deux Heim et les deux nouvelles Diatto. Le moteur de 79,7 x 100 mm est muni d'un arbre à cames en tête ; il développe 75 chevaux à 4500 tr/mn. La boîte a quatre rapports, les

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 châssis 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 Fras-

chini 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 20^e tour, Meregalli stoppe pour un ravitaillement et la Bugatti prend la 4^e place, puis Maserati se ravitaille et de Viscaya (Bugatti) prend la 3^e place ; Maserati fonce pour reprendre sa 3^e place mais fait un tête-à-queue, sort de la piste et démolit la muraille de sacs de sable : il abandonne. Au 52^e 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 6^e 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 3^e 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 enga-

gés : 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



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



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.

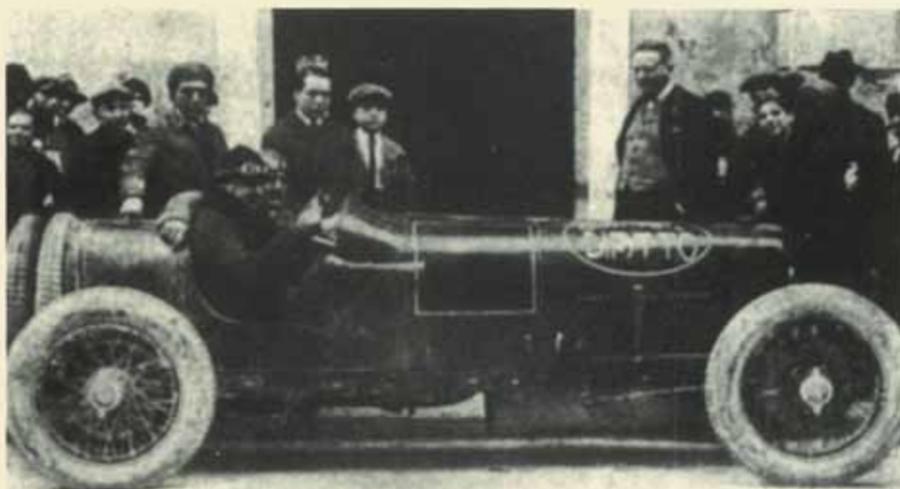
Mais, le 5 novembre 1923, Diatto est mis en liquidation. En mai 1924, se constitue une nouvelle société, la S.A. Auto Costruzioni Diatto.

Mais, le 5 novembre 1923, Diatto est mis en liquidation. En mai 1924, se constitue une nouvelle société, la S.A. Auto Costruzioni Diatto.



*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 pelo-

ton mais doit abandonner au 28^e 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)