

le Fanauto

Le Fanatique de l'Automobile n°201 JUILLET 1985 22F 1691b 7301s



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

4^e partie par Serge Pozzoli

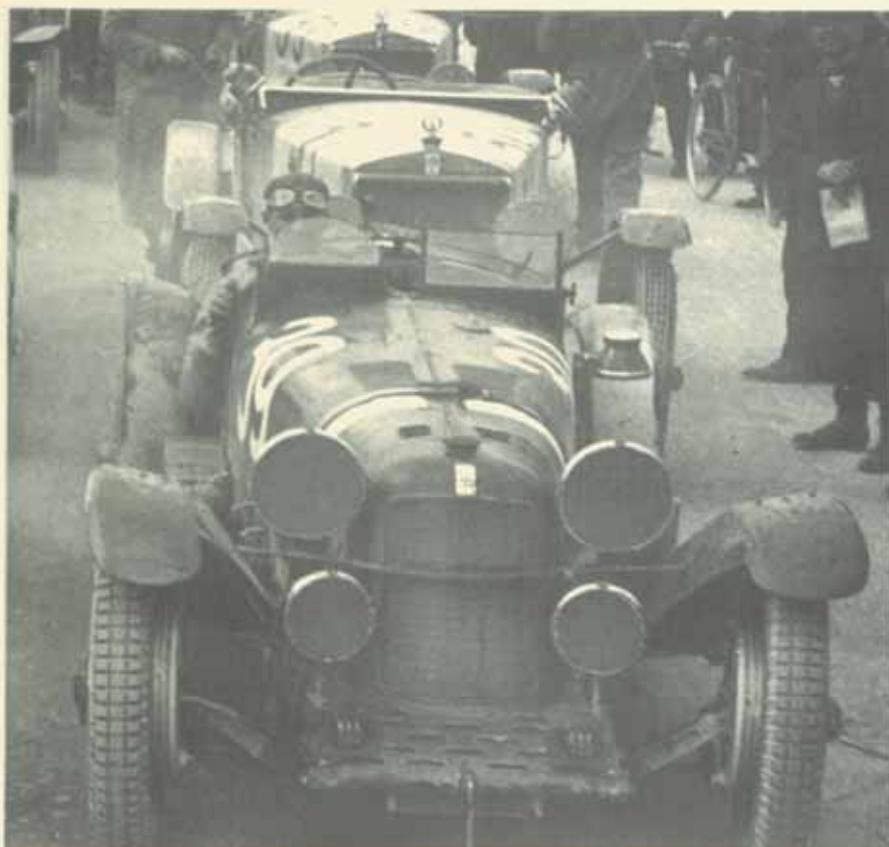
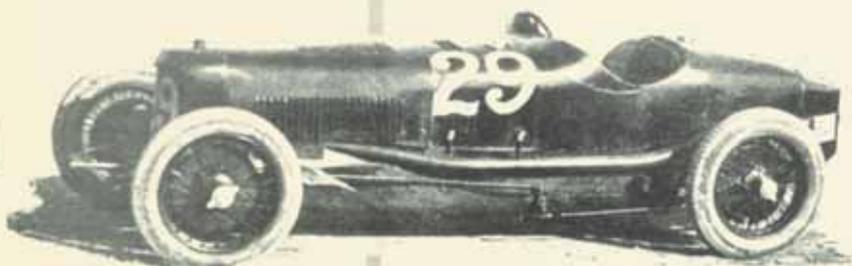
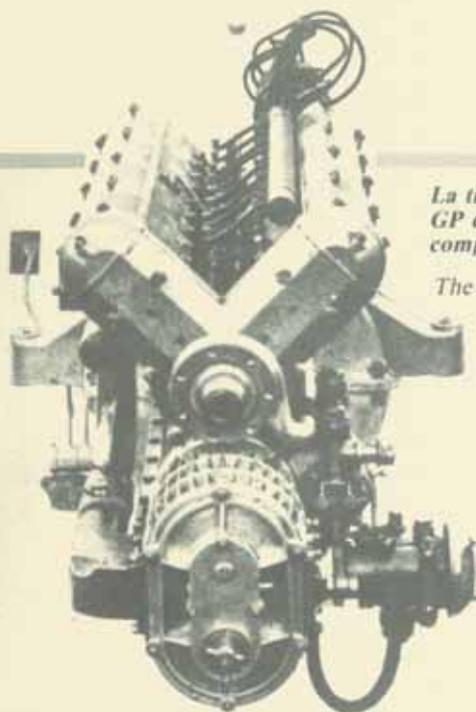
LA SAGA MASERATI

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. Matarassi) 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 parenté 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 cm³ 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.