

# Eccellenza meccanica di lungo corso

**Dalle esperienze dei vagoni ferroviari ai primi modelli innovativi con la «Tipo 20».  
Vetture veloci ed eleganti con motori 2 e 3 litri conquistarono il pubblico e le competizioni**

**C**he i fratelli Pietro e Vittorio Diatto, eredi di una grande impresa di costruzioni meccaniche e ferroviarie a Torino, fossero dei diffusi, come si dice in piemontese, dei perfezionisti pignoli ed esigenti, lo si capisce fin dal 1901, quando era ancora ben lontana dalle loro intenzioni l'idea di fondare un'azienda automobilistica. Però l'automobile la amavano a tal punto da rischiarsi – proprio loro, cauti e prudenti gestori di un patrimonio immenso – di acquistarne una, un modello Ceirano. Per la Ceirano fu tutt'altro che un buon affare. Non soltanto i Diatto cominciarono a lamentarsi di ogni sorta di manchevolezze della vettura; si arrivò al punto che la ditta dovette riprendersi la vettura, ripagare i Diatto della somma sborsata e rescindere il contratto. Tale controversia, che andò in tribunale ed ebbe come è logico ampia eco sui giornali automobilistici, divenne esemplare perché, per la prima volta, stabiliva delle garanzie a difesa dell'acquirente. Questi i punti fondamentali stabiliti, così come riportati dalla sentenza: "1): per ottenere la rescissione del contratto e ricevere il prezzo della macchina se pagata, e non pagarlo più mai se devesi ancora fare il pagamento, bisogna agire non già entro i soli tre mesi, ma entro tutta la durata della garanzia, se questa è maggiore, e quindi entro l'intero anno, se concesso un anno di garanzia; 2) quando il venditore di un automobile

si è obbligato a garantirlo per un determinato uso, tale obbligo non può limitarsi al ricambio dei pezzi che non funzionano, e neppure alla sostituzione della macchina venduta, ma deve inesorabilmente portare anche all'eventuale risoluzione del contratto, se questa è domandata dal compratore, e cioè alla resa dell'automobile ed alla restituzione o non pagamento del prezzo". Un bel precedente per tutti gli aspiranti automobilisti.

E' probabile che questa esperienza abbia pesato nella decisione che i due fratelli presero quattro anni dopo, nel 1905. La Ditta "Ing. Vittorio e Pietro Diatto, Fonderie Officine Meccaniche Costruzioni in ferro", la cui origine a Torino risaliva al 1835,



costruiva vagoni ferroviari e tranviari, ed era fornitrice, tra le altre, della Società Italiana Strade Ferrate del Mediterraneo, della Società Nazionale di Ferrovie e Tramvie di Roma, della Compagnie des Wagons Lits et des Grands Express Européens di Parigi, della Tramvia Elettrica Torino-Rivoli. Dall'inizio del Novecento inoltre, la Diatto forniva alle principali industrie automobilistiche torinesi pezzi in ghisa, cilindri in lega speciale, pezzi in bronzo e in alluminio e molle in acciaio. Questi legami sempre più stretti con un mondo affascinante spinsero i due fratelli ad un passo coraggioso: la fondazione di una propria fabbrica automobilistica, indipendente dalla casa madre. Consapevoli

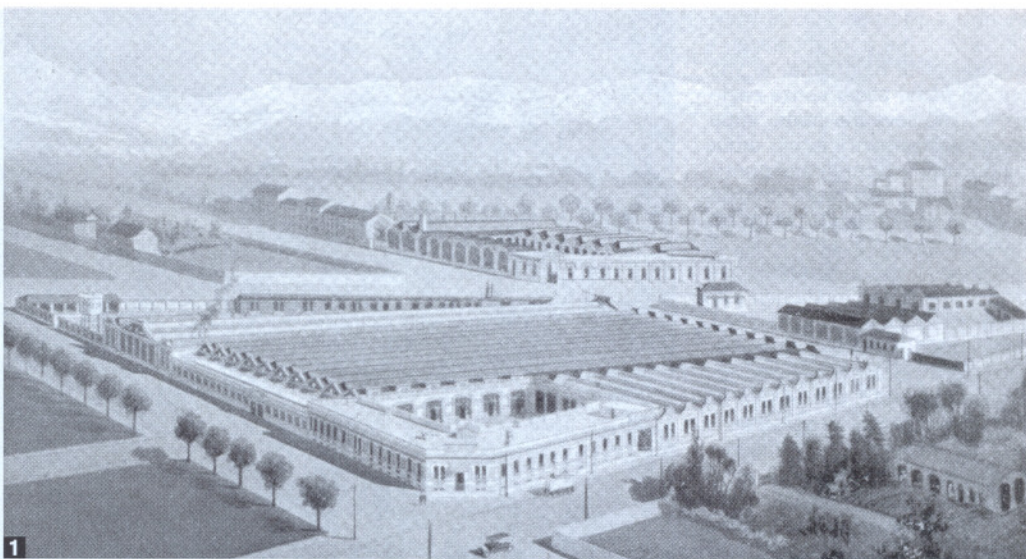
di non poter contemporaneamente sostenere il ruolo di finanziatori e di progettisti, decisero di appoggiarsi ad una azienda già solida, e la scelsero in Francia, forse scottati dalla esperienza con la sfortunata vetturessa Ceirano. Decisero perciò di allearsi con la casa parigina A. Clément Bayard, di Levallois-Perret, molto apprezzata in Italia tanto da vendervi circa un centinaio di vetture l'anno (il che la rendeva la maggiore casa importatrice in Italia). L'azienda che risultò da questa alleanza prese il nome di "Società Anonima Diatto - A. Clément vettura marca Torino", con sede in una vasta area compresa a Torino tra le vie Frejus (dove fu stabilita la sede sociale, al n. 21), Cesana, Revello e Moretta, su una superficie di 25.000 metri quadri. Presidente fu nominato Adolphe Clément, vice presidente l'ing. Vittorio Diatto, direttore tecnico l'ing. Silvio Bertelà, consiglieri i sigg. Basilio Poccardi, Paolo Cattaneo e Gian Battista Vercellone. L'officina si stendeva su 6.000 metri quadri, e poteva vantare ben 200 macchine utensili "dei tipi più moderni e perfezionati", identici a quelli in uso nella fabbrica francese. Le prime foto che ritraggono gli stabilimenti della Diatto mostrano locali ampi e spaziosi, ben illuminati ed organizzati, qualcosa di sorprendentemente "industriale" fin dalle prime battute. D'altra parte vi lavoravano fin dall'inizio 500 operai: per fare un confronto, alla Fiat, già allora

tra le più grandi imprese automobilistiche, gli operai erano 776. Anche per l'organizzazione commerciale i fratelli pensarono bene di affidarsi a chi poteva vantare esperienza e solidità nel campo: scelsero la "Fabbre e Gagliardi", la stessa dell'Itala e delle maggiori fabbriche automobilistiche italiane.

La produzione iniziale, interamente su licenza Clément, si basò su cinque modelli, uno a due cilindri, tre a quattro cilindri, uno a sei cilindri. Si trattava della 2 O. 10 - 12 HP, venduta (come solo telaio) a 6800 lire; della 4 V.S. 14-18 HP, venduta a 9000 lire il telaio; della 4 O.S., 12.000 lire il telaio; della 4 X.25 - 35 HP, 14.500 lire; della 6 D.V. (come si vede il numero iniziale indica il numero dei cilindri del motore), 14.500 lire. Nel frattempo la neonata ditta cercava di farsi conoscere attraverso uno dei pochi mezzi disponibili, le corse. Partecipò già nel 1906 a diverse competizioni: il concorso Milano - San Remo, prima classificata; il concorso di resistenza per la Coppa d'Oro, su 4.000 km, dove vinse alcuni premi (peraltro abbondantemente messi in palio); il concorso Herkomer, in Germania, che riuscì a terminare senza penalizzazioni; il concorso Lugano - San Gottardo, dove si aggiudicò il primo e il secondo premio; il record ufficiale di consumo dove guadagnò la Coppa di Cannes, avendo dimostrato un consumo di dieci litri per cento chilometri.

Il primo esercizio, al 31 dicembre 1906, si chiuse con un utile di 144.449 lire, il che permise un dividendo di quattro lire per azione, pari all'8% del capitale (che all'atto della fondazione era di un milione e mezzo di lire, di cui 450.000 versate).

In quei primi anni la Diatto



1

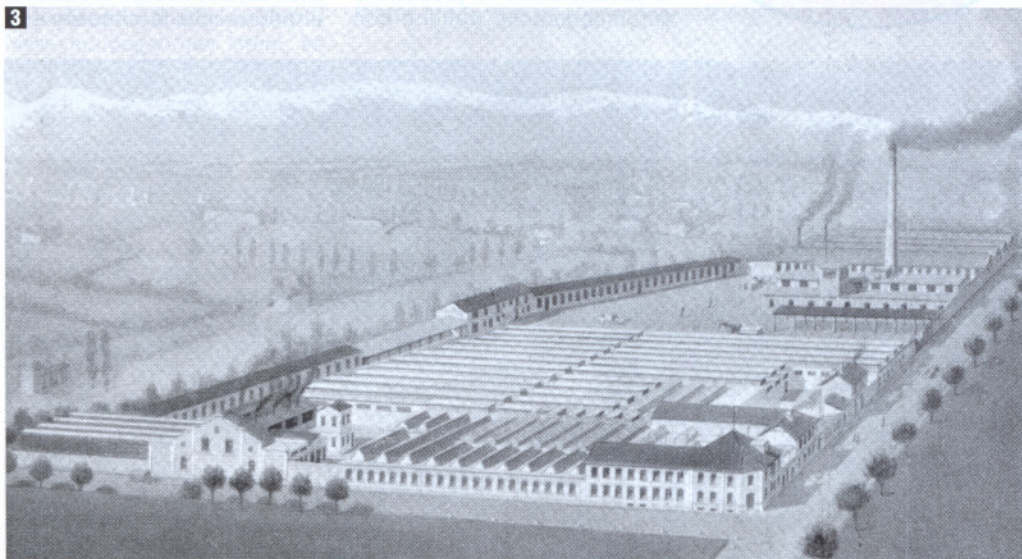


2

**In apertura:** l'equipe Diatto alla corsa in salita della Rabassada (Spagna), nel 1924. In questa gara Alfieri Maserati su Diatto 2 litri aveva battuti tutti i records precedenti in 4,2627/10 e doveva essere lui il vincitore assoluto, ma a causa di un errore di iscrizione di categoria la vittoria gli fu contestata (dal vincitore Fernand de Vizcaya). **[1-3]** Immagini stabilimenti via Frejus e Madonna di Campagna (1919). **[2]** Cesare Schieppati su Diatto «20S» alla Coppa delle Alpi nell'agosto del 1924 (terzo assoluto).

conquistò meritata gloria anche nel campo dei veicoli agricoli. Fu la prima azienda al mondo ad applicare il motore a benzina nelle macchine agricole, realizzando una falciatrice da erba e una mietitrice da riso, che ottennero premi e medaglie al Concorso Internazionale indetto dal Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio e all'Esposizione di Piacenza (settembre 1908).

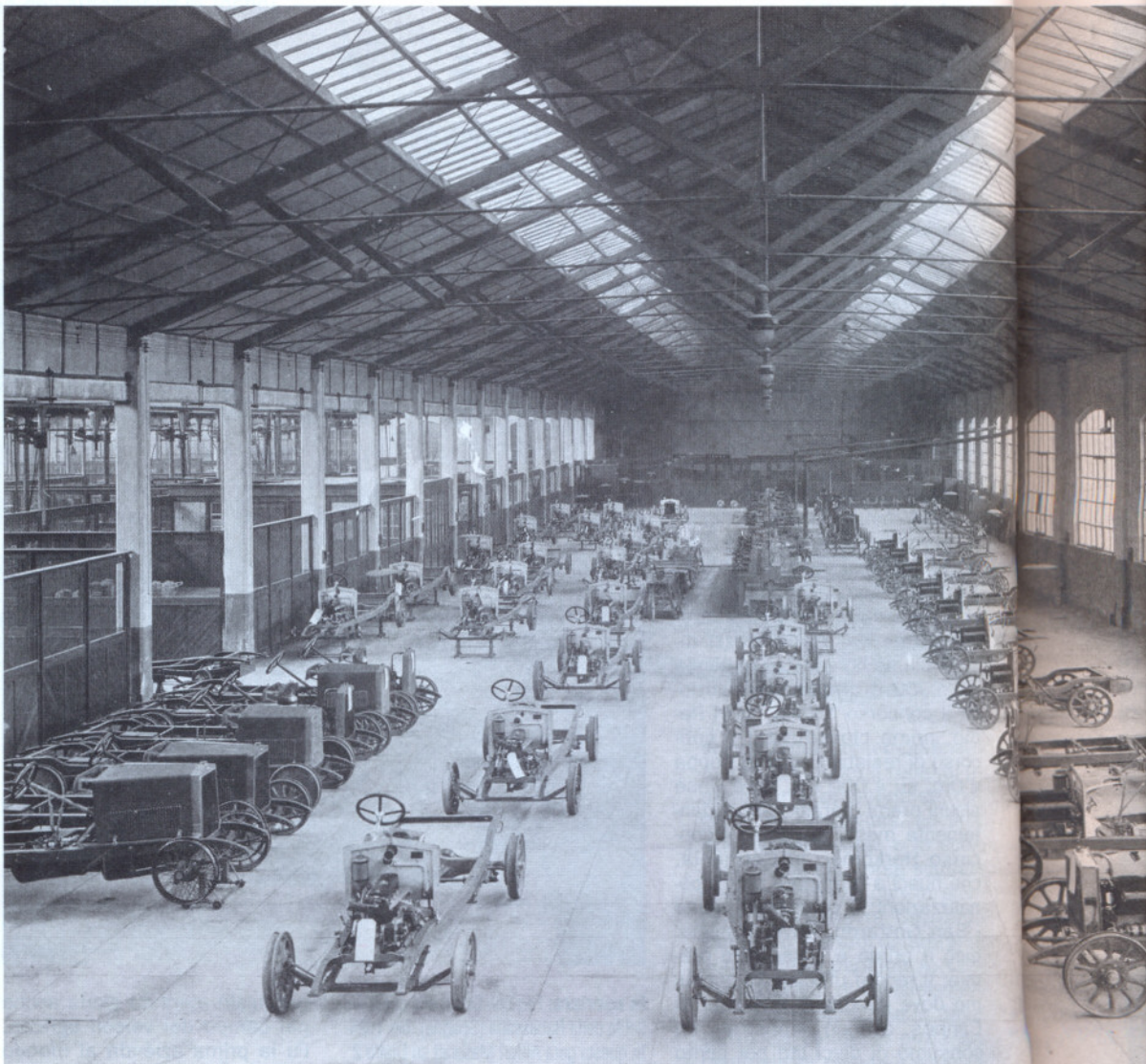
Il primo colpo di scena, di tanti che punteggiarono e tormentarono la storia della Diatto Automobili, avvenne il 30 giugno 1909. "Gli azionisti della società Automobili Diatto A. Clément nell'Assemblea Generale Straordinaria tenutasi il 30 giugno andante, approvano la convenzione con il signor Clément loro proposta dal Consiglio di Amministrazione. In seguito a tale convenzione il signor Clément abbandona a favore della società n. 7.000 azioni pari a £ 350.000 e tali azioni vengono distrutte, restando così il capitale da £ 1.500.000 ridotto a £ 1.150.000. Il signor Clément rinuncia pure ad ogni redevance. La nuova denominazione adottata dalla Società è Fonderie Officine Frejus. Il nuovo tipo di automobili che la Società costruirà porterà la Marca 'Diatto - Torino'. Con questo l'azienda, come nota soddisfatta la stampa automobilistica, diventò interamente italiana. Sotto la guida di Vittorio Diatto, che rimase al suo posto di amministratore delegato, si allargò l'offerta con un nuovo modello di vettura leggera, a 4 cilindri monoblocco di «16/20 HP», due litri di cilindrata (alesaggio e corsa di 77 x 110), cambio a tre marce, commercializzata con una carrozzeria doppio phaeton di serie a sole settemila lire. Da notare che la Diatto fu tra le prime a fornire al cliente non soltanto il telaio da vestire, ma la vettura già completa, essendosi dotata (1915) di un ampio reparto carrozzeria. Questo tipo di vettura ebbe grande successo, tanto da essere venduta anche in Inghilterra; d'altronde era effettivamente leggera (600 kg il telaio), robusta e relativamente veloce: "Con una carrozzeria a quattro posti, completamente carica, la piccola vettura si è



3

mostrata atta non solo al servizio di città ma a lunghi viaggi, a escursioni di montagna, ai valichi dei passi alpini senza cagionare il più lieve incidente, superando velocemente le più ardue salite, non riscaldando punto, non producendo mai l'impressione di stanchezza". (MCS, 15 gennaio 1910).

Il mondo dell'automobile era in quei tempi profondamente in subbuglio: non soltanto per le agitazioni operaie, che toccheranno il loro culmine nel periodo immediatamente successivo alla guerra, ma anche per la sempre più evidente intenzione dello stato di sottoporre gli automobilisti e i costruttori a una fiscalità pesantissima. Una prima risposta fu la costituzione, sancita il 9 gennaio 1910, dell'Unione delle Fabbriche di Automobili, che vide riunirsi sotto una stessa bandiera l'Isotta Fraschini, la Bianchi, la Züst, la Fiat, la Diatto (partecipò alla riunione l'ing. Diatto in persona), la Spa, l'Itala, la Rapid, la Florentia. Fu una risposta, o un tentativo di risposta, alla pessima manutenzione delle strade, alla viabilità sottoposta a regole di ogni genere e per di più mutevoli a seconda della provincia, alle limitazioni di velocità, ai ventilati aumenti della tassa di circolazione, alle multe indiscriminate, all'esagerato prezzo della benzina, che facevano dell'automobile uno strumento difficile da usarsi, estremamente oneroso da mantenersi, e di cui era difficile l'utilizzo nella vita quotidiana. La Diatto in quegli anni aveva in produzione il tipo unico diventato «16 HP» e poi «18 HP» per leggeri aumenti dell'alesaggio. Un articolo di *Motori Cicli e Sports* (13.02.1911) riferisce addirittura di un portafoglio ordini con consegne a Sydney, Melbourne, San Paolo, Buenos Aires, Havana, Montréal, Londra, Vienna, Varsavia,

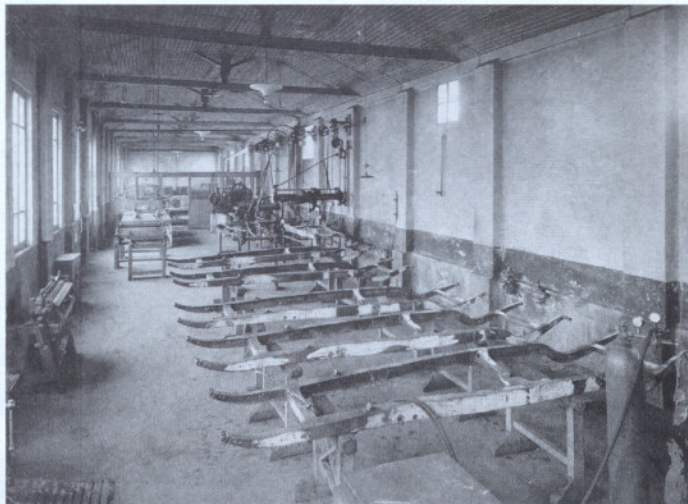
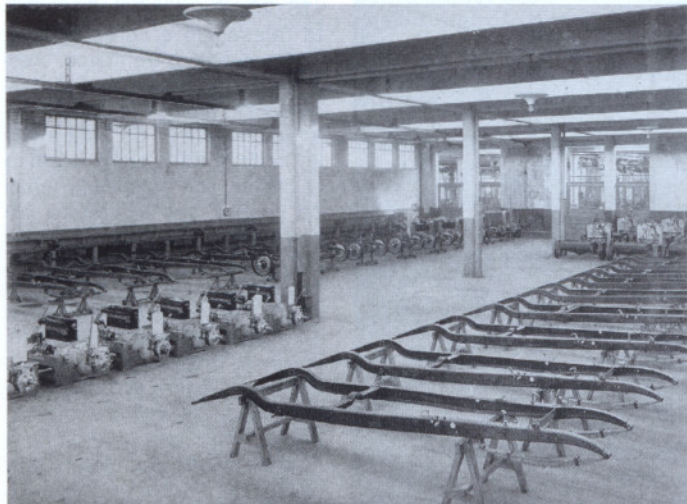


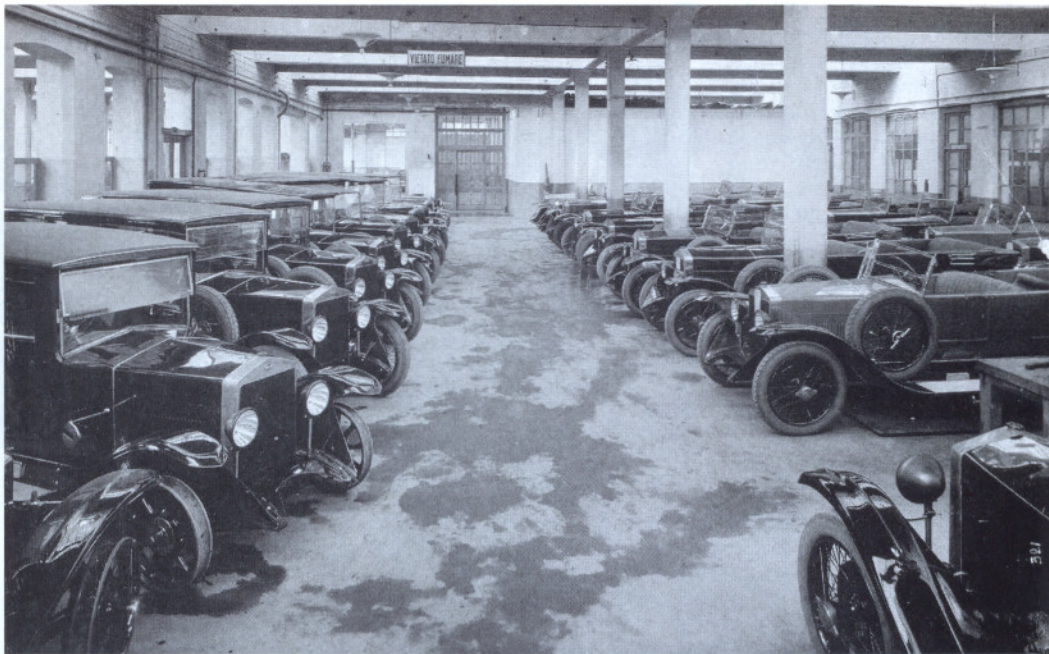
**In queste pagine:** una veduta del salone finitura chassis, garage finitura vetture, sale montaggio chassis e longheroni e reparto utensileria montaggio chassis.



Ginevra, Norimberga, Valladolid, per non parlare della Casa Reale italiana, a cui furono consegnate, nel corso del 1910, quattro Diatto, tre con carrozzeria chiusa ed una a due posti! Si può facilmente spiegare l'attenzione posta dall'azienda al settore esportazione, confrontando la circolazione e la produzione automobilistiche italiane con

quelle europee e statunitensi. Contro le 15.000 automobili circolanti in Italia (gennaio 1912) ed una produzione annuale di 5.000 vetture, negli Stati Uniti il rapporto era di 500.000/190.000; in Inghilterra di 150.000/25.000; in Francia di 85.000/40.000; in Germania di 50.000/15.000. A complicare ulteriormente la situazione, il





clima sociale nel 1912 era tutt'altro che pacificato, e non poche furono le settimane di lavoro perse nelle industrie automobilistiche torinesi per sciopero o per serrata. Una delle controversie più accese fu scatenata dalla rivendicazione, da parte delle maestranze, del cosiddetto "sabato inglese", ossia della giornata del sabato lavorata a metà, ma pagata per intero. Le fabbriche rimasero chiuse per 64 giorni, tutto il mese di febbraio e di marzo, un disastro per la produzione e l'esportazione. "Se si valutano a circa 4000 le automobili costruite in un anno dalle principali officine torinesi, si può calcolare che da due mesi che dura lo sciopero siano mancati alla vendita circa 600 automobili per il valore approssimativo di 4 o 5 milioni" (MCS 06.03.1912). La stampa certo non era tenera con i dimostranti. Ecco una delle invettive più morbide: "Capiscono (gli operai) che per servire di sgabello alle ambizioni personali di quattro cianciatori presuntuosi... gente che è destituita di o-

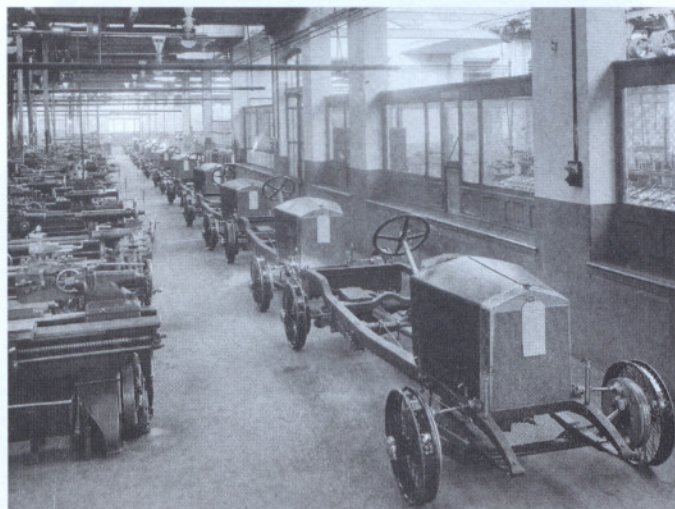
gni serietà e raziocinio... pronta a sacrificare gli interessi di migliaia di famiglie, l'avvenire di una grande industria nazionale ai miseri ripicchi delle loro insignificanti persone, capiscono che vanno incontro alla rovina, che attentano ad uno dei più belli edifici del genio e del lavoro italiano, che agiscono pazzamente, iniquamente...". Il risultato delle lotte fu la concessione di cinque minuti di tolleranza all'entrata; la concessione di due giorni festivi in più; ma il sabato inglese fu abolito e rimase un orario di lavoro di dieci ore giornaliere, per sei giorni la settimana.

Pur mantenendo in listino, inizialmente, la vettura leggera, la produzione della Diatto si orientò progressivamente verso i veicoli industriali, dando prova di lungimiranza. Prima ancora dell'entrata in guerra dell'Italia, e della successiva sospensione della produzione per usi civili, la Diatto produceva esclusivamen-

te veicoli pesanti, tra cui carri militari, ambulanze, omnibus d'albergo, giardiniere, autopompe e autocarri. Di questi vi erano tre tipi, della portata rispettivamente di 1200 kg (tipo 4D-VA), di 2200 kg (CB) e di 3200 kg (CD). Il tipo da 2200 kg era il capostipite, in produzione già dal 1912, con un motore da «30/40 HP», lunghezza m 3,70 e larghezza m 4,81, trasmissione a cardano, ruote con gomme piene, 1150 kg di peso, velocità massima di 30 km/h circa. Il tipo da 3200 kg, approntato, dalla fase di progettazione a quella di realizzazione, in soli 95 giorni (dalla fine di novembre 1914 al 9 marzo 1915, giorno in cui partì per la Francia), ne era una derivazione più potente e raggiungeva 45 km all'ora se montato su pneumatici. Questi autocarri parteciparono alle prove dei Ministeri della Guerra francese e belga, che consisteva nell'attraversamento di oltre 2.000 km nelle Fiandre, e la

prova riuscì così positiva che i tipi da due e da tre tonnellate furono adottati da entrambi gli eserciti. Il 9 marzo 1915 l'agente della casa per la Francia M. Pabanel così telegrafava a Torino: "Ho ricevuto e sono incaricato di trasmettervi le felicitazioni del Ministero della Guerra belga per i camions attualmente in servizio e per la bella prova del camion da tre tonnellate. E' stato trovato in uno stato perfetto dopo lo smontaggio completo e perciò ho ricevuto oggi il contratto firmato dal Ministero per 200 camions dello stesso tipo, portando così gli ordini ricevuti fino ad oggi a quattrocento camions da due e da tre tonnellate". Quattrocento camion corrispondevano a otto mesi di produzione, un bel sollievo per l'azienda torinese, e una bella pubblicità. Passarono infatti pochi mesi e il tipo da 3 tonnellate fu fornito anche agli eserciti italiano e russo.

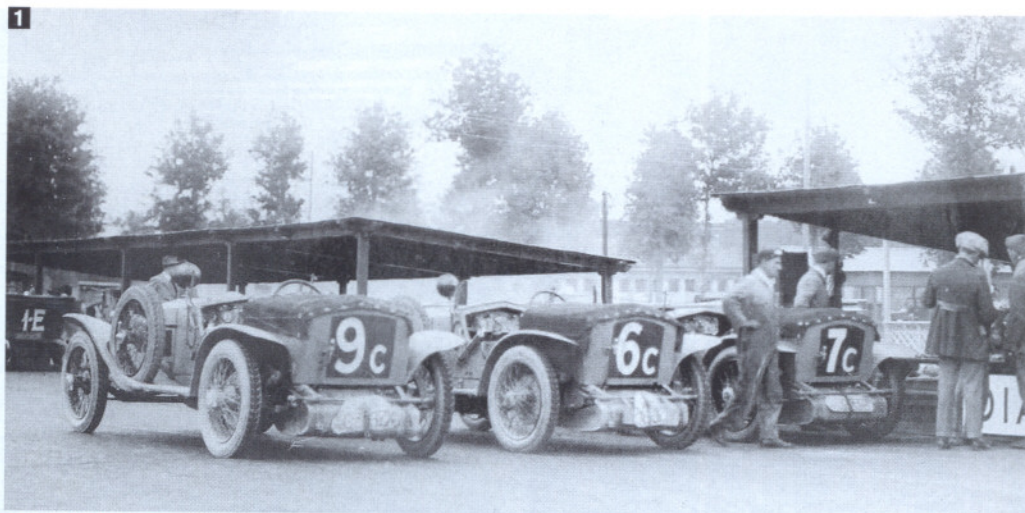
Vittorio Diatto, nel frattempo, non si era limitato a dirigere la sua azienda: era diventato il massimo responsabile di uno sterminato insieme di officine meccaniche riunite sotto il nome di "Industrie Metallurgiche", in via Cigna a Torino. Vi veniva prodotta ogni sorta di lavorazioni: dai cassoni per i proiettili ai carriaggi per artiglieria, dalle ancore ai "diritti di poppa" per la Regia Marina, dagli avantreni ai retrotreni per i veicoli forniti al Regio Esercito, dalle molle in acciaio per le esigenze industriali più diverse (carrelli d'aeroplani, camions, ferrovie, automobili, blindati), agli alberi a gomito per i motori a nafta e i motori da sottomarini, dai boccaporti per le torpedini ai cingoli



per le ruote dei trattori. Millecinquecento operai per far fronte alle ingenti commesse militari, non solo italiane. Uno dei prodotti di punta era il lanciabombe a molle, brevettato dallo stesso ing. Diatto e commercializzato con il suo nome, per proiettare bombe anche a duecento metri di distanza.

Nel 1915 alla Diatto Automobili era rimasto Pietro, il quale concesse un'interessante intervista alla rivista MACS in merito ai progetti dell'azienda: "Abbiamo deciso nel 1916 di continuare la nostra accresciuta produzione di automobili, di veicoli industriali e specialmente di camions militari e di dedicarci, altresì, alla costruzione dei motori di aviazione. A tale scopo abbiamo acquistato le licenze e i brevetti del motore Bugatti da «200 HP»...E affinché questa nuova costruzione non avesse a subire rallentamento ed incaglio per la nostra produzione ordinaria di veicoli e soprattutto per essere sempre in grado di fornire al Governo e all'Esercito puntualmente, quan-

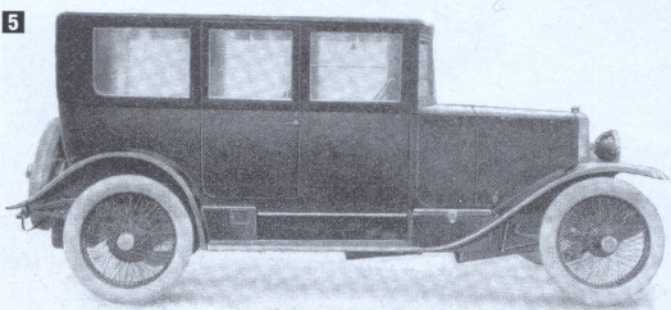
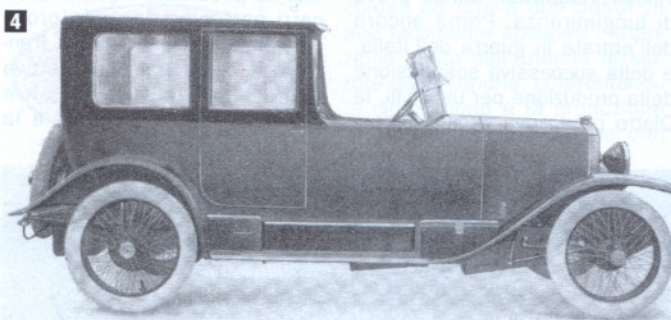
to prima, i camions richiesti, abbiamo altresì acquistato due intere officine con tutto il loro contenuto e cioè l'Officina Newton già Valt a Torino e l'Officina Scacchi a Chivasso, trasportandone tutti i macchinari e i materiali nel nostro stabilimento di via Fréjus. Mediante questo rilevante aumento del nostro impianto noi saremo attrezzati in modo da arrivare a produrre circa una trentina di motori d'aviazione al mese, oltre alla normale produzione di veicoli che si aggira oltre i 40 mensili". La Scacchi era stata fondata a Chivasso nel 1911 dall'ingegnere Cesare Scacchi, già Capo officina Fiat, e dava lavoro a circa 100 dipendenti, con una produzione mensile di circa 5 vetture. Entrò in profonda crisi con lo scoppio della guerra, non riuscendo più a smerciare i suoi modelli «A 80» (di tipo turistico)



**[1]** Gran Premio della Notte 24 Ore di Monza (giugno 1924): Cesare Schieppati 1° di categoria turismo su Diatto «20S».

**[2-3-4-5]** Copertina dépliant e alcune carrozzerie del modello 4 DA (1919).

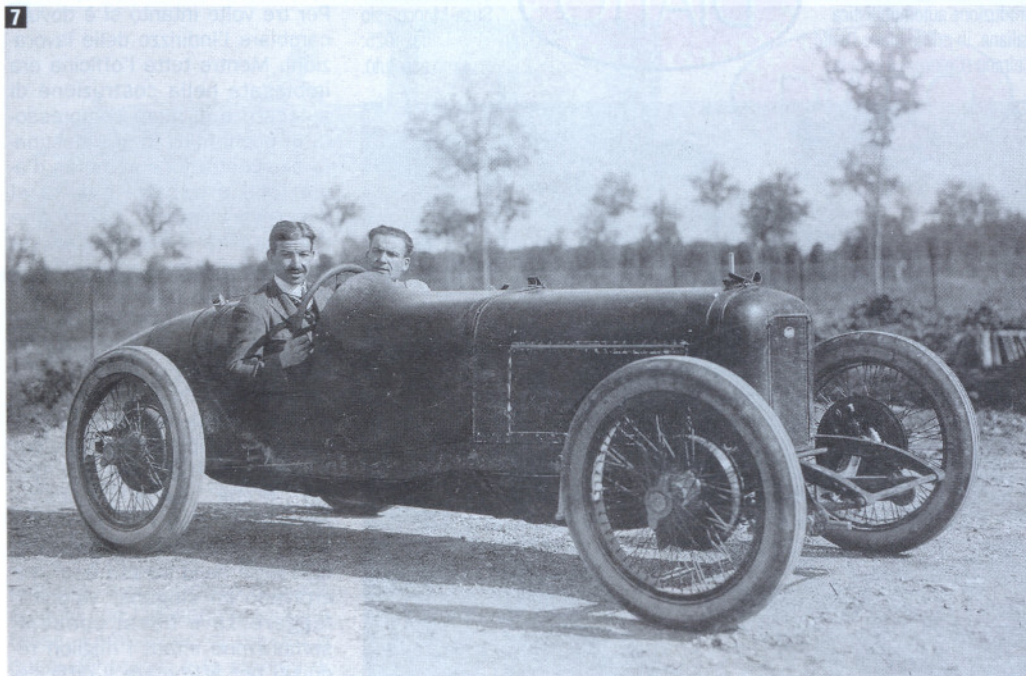
**[6]** Salone di Londra 1925. **[7]** Alfieri ed Ernesto Maserati sulla Diatto 8 cilindri da loro progettata, alcuni giorni prima del Gran Premio d'Italia in calendario per il 6 settembre 1925. **[8-9]** Materassi al Gran Premio d'Italia corso a Monza il 6 settembre 1925: la vettura è la Grand Prix 8 cilindri, 2 litri, modello molto competitivo.



e «A901 (di tipo sportivo) né ad attrezzarsi convenientemente per la produzione bellica. Anche la Valt (Vetture Automobili Leggere Torino) era stata fondata nel 1911, in via Palmieri 34, e costruiva un tipo unico da «15 HP» che rimase tale anche quando la fabbrica fu rilevata dall'industriale inglese John Newton, che le diede il suo nome. Questa vetturetta, di tipo medio-economico e di disegno convenzionale (tranne che per il motore monoblocco a valvole monolaterali) non ebbe granché successo e ciò spiega la cessa-

zione dell'attività all'aprirsi delle ostilità. Si trattava comunque di due buone acquisizioni per la Diatto, in quanto stabilimenti attrezzati e completi: un ottimo investimento per le future attività in programma. Il bilancio al 30 settembre 1915 presentava un utile di 205.000 (su circa 5 milioni di bilancio complessivo), di cui una parte fu accantonata, il 7% devoluto al CdA e la quota restante distribuita agli Azionisti in ragione di cinque lire ad azione. Un utile così favorevole era stato possibile anche per la cessione dell'esercizio del reparto Fonderie di corso Moncalieri<sup>(1)</sup>, anche se ancora riportato negli attivi del bilancio (per 577.000 lire contro il milione abbondante dello stabilimento di via Fréjus. La relazione riferiva anche delle commesse militari: "Il Vostro CdA, resosi conto delle nuove necessità sorte in

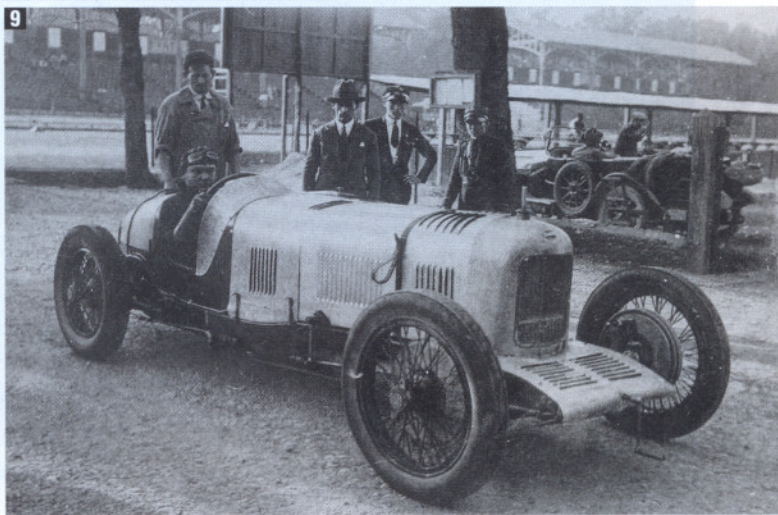
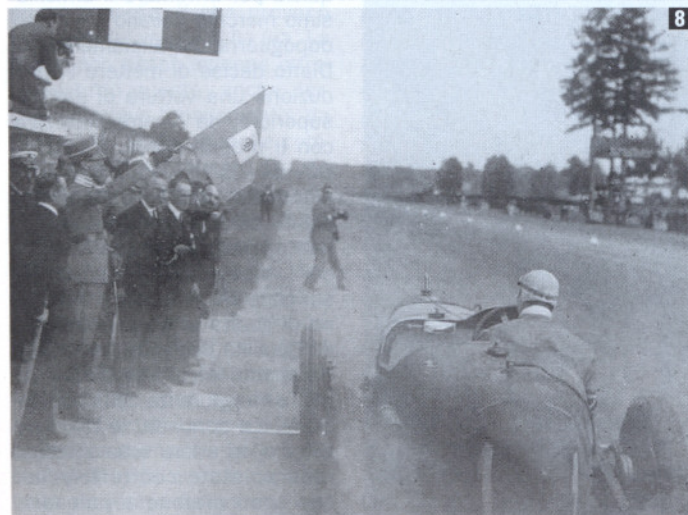
conseguenza della guerra aveva portato tutta la sua attenzione alla costruzione dei veicoli industriali, di cui aveva avuto ordinazione dalla Autorità Militare dell'Aviazione di Lione. Gli ottimi risultati ottenuti... ci procurarono un'ordinazione assai importante da parte del Governo Belga, per il quale approntammo due tipi di autocarri, l'uno da due tonnellate, l'altro da tre. Nel mese di maggio 1915 avevamo già quasi saldata tutta l'ordinazione dei veicoli da due tonnellate quando per l'inizio della nostra guerra il Governo Italiano ci sospese l'esportazione acquistando i veicoli già destinati all'Esercito Belga. In quell'occasione abbiamo avuto la soddisfazione di constatare con quanta energia ed insistenza le Autorità Militari del Belgio e il Ministro Plenipotenziario Belga a Roma si adoperarono per ottenere la revoca del divieto di esportazione, allegando i grandi servizi che gli autocarri Diatto avevano reso e



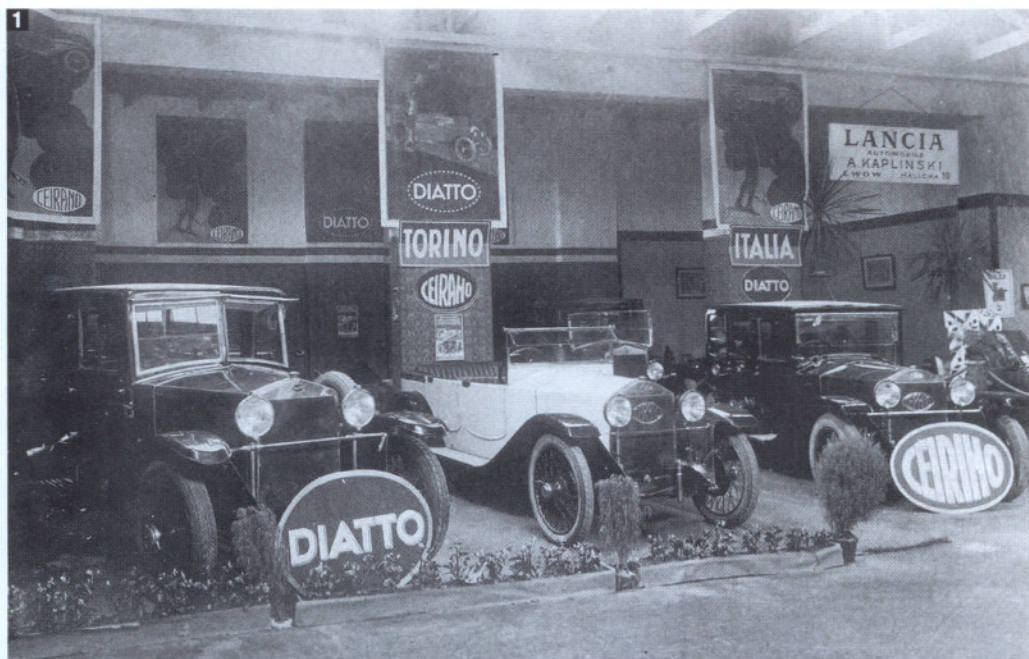
potavano ancora rendere all'Esercito Belga e indirettamente a tutti gli alleati. Ma il nostro Governo, per ragioni di difesa Nazionale, non credette di accordare la chiesta revoca".

Ma ben altri colpi di scena societari aspettavano l'azienda, che tra il 1916 e il 1918 subì un turbinio di trasformazioni. Fu ceduta, acquistata, ampliata, se ne cambiò l'indirizzo produttivo, mutò almeno un paio di volte la composizione del CdA. "La Diatto si rinnova per dedicarsi

(1) Con atto del 23 aprile 1918 la Società Anonima con sede in Torino, già Fratelli Diatto (costruzioni meccaniche che aveva continuato la sua attività in parallelo con la Diatto Automobili) si fuse con la S.A. con sede in Torino, Fabbrica Italiana Automobili Torino "incorporando in questa gli stabili posseduti al valore di lire 4.669.491".



all'aviazione" titolava *Motori Aero Cicli & Sports* del 24 febbraio 1918, e difatti la produzione di motori per l'aviazione era diventato l'unico ramo produttivo, essendo stata interrotta la produzione di autocarri e di moto compressori. Soprattutto però l'azienda era passata nelle mani della famiglia Gussi, industriali lombardi della seta, ossia del padre cav. Vittorio (che morirà di lì a qualche giorno) e dei figli Arnaldo (che dirigeva anche la Pomilio Aeroplani Torino, fondata nel gennaio 1916) e Genaro, rispettivamente Presidente e Amministratore Delegato e Vicepresidente. La nuova società prese il nome di "Società Anonima Fonderie Officine Frejus - Automobili Diatto", con capitale di 6 milioni interamente versati. Questo nuovo gruppo industriale acquisì il controllo assoluto, nella primavera dello stesso 1918, della Società Italiana dei Motori Gnome et Rhone, titolare del brevetto di motore rotativo per i caccia militari, e con all'attivo una produzione di 220 motori aeronautici al mese. La Gnome perciò forniva alla Diatto il know-how necessario per continuare nell'impostazione produttiva intrapresa, mentre la Pomilio ne costituiva presumibilmente lo sbocco commerciale. La fine della guerra però mutò profondamente lo scenario industriale, e nella primavera 1919, sotto il marchio Gnome, la Diatto decise di ridare avvio alla produzione automobilistica, proponendo una vettura leggera, di cui iniziò una vasta campagna pubblicitaria già dall'estate. Altro cambiamento non certo da poco! Ne da' conto l'attenta MAC&S: "Non si sup-



[1] Esposizione Internazionale di Leopoli del 1925, scorcio del settore dedicato alla produzione automobilistica italiana. In primo piano Diatto, Ceirano (Ceirino!) e Lancia.

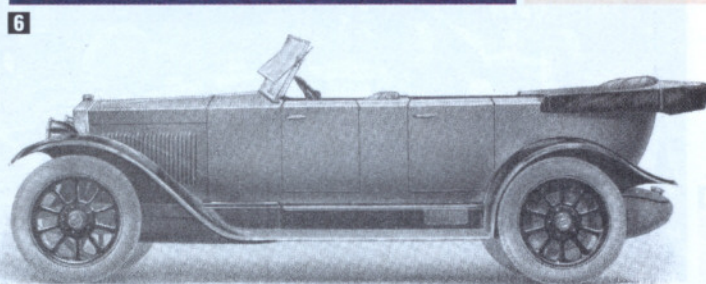
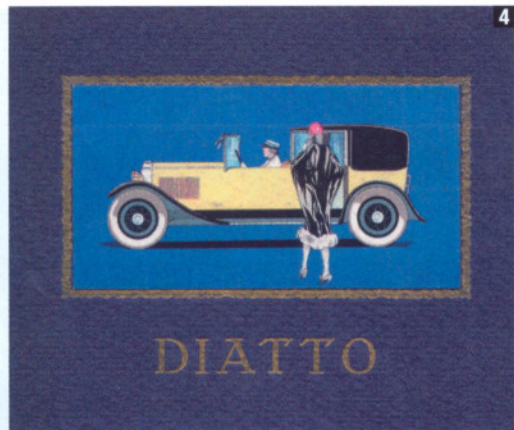


[2-3] il marchese Diego de Sterlich su Diatto alla Susa-Moncenisio del 1925: primo assoluto.

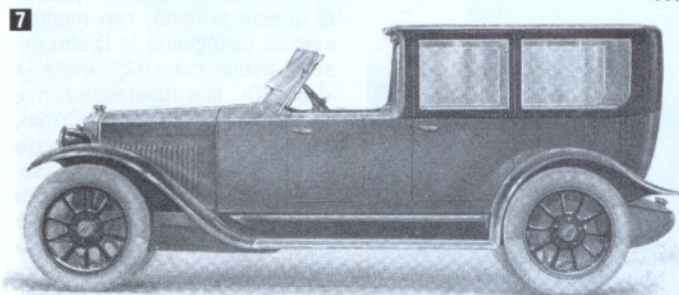


porrebbe certamente che nel breve periodo di due anni sono avvenuti qui tanti cambiamenti! Per tre volte intanto si è dovuto cambiare l'indirizzo delle lavorazioni. Mentre tutta l'officina era impiegata nella costruzione di autocarri e di moto compressori, in pochi mesi la si è destinata alla costruzione di motori d'aviazione e appena questa si svolgeva in pieno, per la fine della guerra è stata arrestata allo scopo di iniziare subito le costruzioni di pace". E per pace, si intendono vetture da turismo. La Gnome era un'automobile da «25 HP», fornita nelle versioni torpedo 3 e 4 posti, cabriolet a guida interna e furgoncino, "con impianto elettrico per l'illuminazione e messa in marcia", e che "per la sua costruzione superlativa è la più veloce e quella che consuma meno di ogni altra dello stesso tipo", recitavano gli slogan. Velocità, leggerezza e bassi consumi sembravano infatti i migliori requisiti per affrontare il difficilissimo mercato italiano del primo dopoguerra. Parallelamente, la Diatto decise di mettere in produzione una vettura di gamma superiore, da commercializzare con il proprio nome, il tipo «4 DC» da «25 HP», 85 x 120 mm, cilindrata 2724 cc, "con impianto elettrico completo per illuminazione e messa in marcia". Mossa coraggiosa, perché sui consumi di lusso e le fortune di guerra si stava scatenando l'ostilità popolare, fomentata da condizioni di vita durissime per la maggioranza della popolazione. Le denunce, le rivolte e gli scioperi a loro volta scatenarono spietate controffensive, che cominciarono a palesarsi

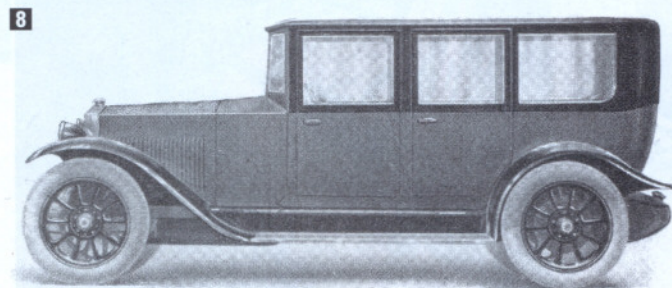
già nell'autunno 1919. I giornali specializzati, schierati dalla parte degli industriali, non risparmiavano pesanti critiche all'operato, a loro parere dissennato e suicida, dei sindacati dei lavoratori. Ecco un brano, tra quelli più meditati: "Cento famiglie signorili che consumino ad esempio zucchero, polli, burro e calze di seta come lo han sempre fatto, non alterano né l'economia né il consumo del paese perché si è sempre fatto così, e perché per la smania dello spendere e del lusso non metteranno dieci cucchiaini di zucchero in un caffè né tre paia di calze di seta alla volta. Invece l'alterazione e il consumo enorme è cagionato dalle centomila famiglie di contadini e di operai che, da qualche anno a questa parte, da quando i salari sono saliti a 15 a 20 lire al giorno, si sono date quotidianamente a usar zucchero, burro, galline, calze di seta e anche automobili". Perdiana, si è sempre fatto così, i ricchi



to del loro sorriso ammirativo l'interno di quei deliziosi nidi, di quegli smaglianti capolavori di grazia e di arredo". E a parte i sorrisi, piovvero anche le offerte, soprattutto per una tipo «30», allestita alla maniera di una portantina settecentesca, per cui si arrivò a centomila franchi. Destò stupore invece che mancasse sullo stand Diatto la «Gnome», già annunciata dalla stampa come pronta, e ancora mai vista, né tantomeno consegnata a clienti. Il battage pubblicitario continuava senza sosta. Si approfittò del ventilato aumento della tassa di circolazione per il 1920 per sottolineare che la «Gnome» sarebbe stata la vettura italiana a pagare di meno, ossia 390 lire, 80 in meno rispetto alla più piccola in commercio, la Fiat 501 (da notare che per il 1919 la tassa era stata di 190 lire). Ma un ulteriore pesantissimo aumento aspettava gli automobilisti a metà 1920. La Gnome si sarebbe trovata a pagare 940 lire, anziché 390; la Fiat «501» 2400 lire, la «Rapid» 2460 lire, la Lancia 12 cilindri addirittura 15.000 (anziché 1840), la «Ceirano» 2910 (anziché 530): una stangata mortale. In realtà, la «Gnome» fu tolta dal listino prima ancora di entrarvi ("così scomparve prima di arrivare la non nata «Gnome»", scrisse un commentatore), ad un anno dal suo annuncio sulla stampa. Si addussero come giustificazioni le agitazioni operaie, la scarsità di materie prime, gli approvvigionamenti a singhiozzo. Potrebbe aver pesato anche il credito di guerra, mai saldato nonostante tutti gli sforzi compiuti. Fu invece annunciata, nel luglio 1920, la piccola Diatto «10», molto simile all'abortita «Gnome», su disegno dell'ingegnere aeronautico Felicioni. Montava un motore 4 cilindri 60 x 90 mm, 1018 cc, e avrebbe pagato una tassa di 802 lire. Il consumo era previsto in 8 litri ogni 100 km, potendo avvantaggiarsi di un peso ri-



[4-6-7-8] Copertina del dépliant dei modelli tipo 20 e tipo 30 e alcune carrozzerie su telaio tipo 20 (1925).  
[5] La nuova Diatto 2 litri tipo 20.



hanno goduto e i poveri sono schiattati, perché agitarsi e protestare?

In Italia però non vi era soltanto fame e disoccupazione, analfabetismo e disuguaglianze sociali. Pesavano sull'economia nazionale i pesanti debiti dello Stato e il disavanzo della spesa pubblica, a cui si cercò di porre rimedio con l'inasprimento delle tasse, l'emissione di prestiti e buoni del tesoro e la stampa di nuova moneta, il che provocò un crollo del valore della lira. La Diatto non passò indenne attraverso tutto questo, anche perché aspettava il pagamento, da parte dello Stato, di molte commesse militari. Pietro Diatto pensò bene allora di dare nuova forma giuridica al Garage Diatto di Roma, che fino a quel momento era stato un'ottima concessionaria per il Centro e il Sud Italia. La società fu rifondata (settembre 1919) nell'Agenzia Commerciale Italiana Automobili Diatto, con sede in Roma, via Castro Pretorio 124, e capitale aumentabile di 1,5 milioni di lire. Di questo capitale metà proveniva dalla casa ma-

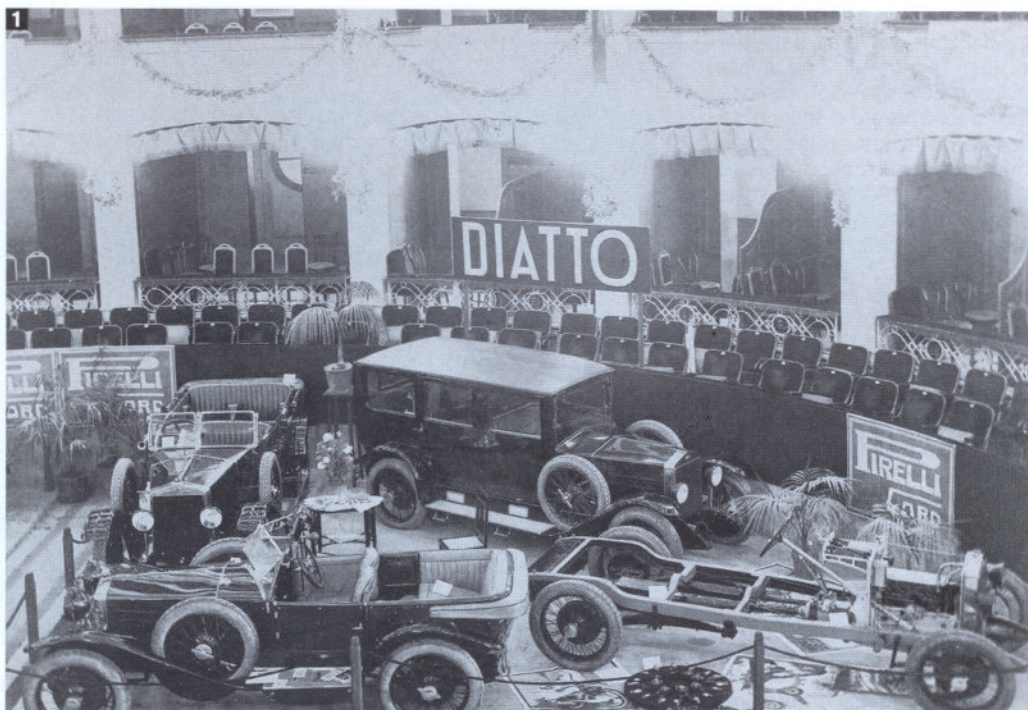
dre di Torino. Ne diventò Presidente lo stesso Diatto (che non ricopriva più cariche all'interno della casa madre) e amministratore Delegato Alessandro Fornari, già direttore della precedente società, mentre in consiglio si sedeva Egidio Carminati, amministratore e direttore generale della Diatto e Gnome. Perché questo passo? Presumibilmente per dare più forte dignità giuridica a chi, da Roma, poteva più facilmente seguire le trafilie ministeriali nella speranza di ottenere il pagamento di quanto dovuto. Dall'Agenzia Commerciale dipendevano anche le filiali sparse in tutta Italia: a Milano (via Borgonuovo 20), a Torino (via Bertola 24, titolare Pietro

Diatto), a Firenze (piazza San Marco), a Napoli (piazza Vittoria), a Genova (via Cesarea), a Bologna (via Artieri), a Verona, a Palermo, a Vicenza.

In quel convulso inizio d'autunno, il primo dalla fine della guerra, la Diatto decise anche di dare avvio alla produzione di un secondo modello, la «30», su licenza Bugatti (montava un motore di 68 x 100 mm a 16 valvole in testa, 1500 cc di cilindrata, sospensione a cantilever, velocità 100 km/h), e di presentarlo al Salone di Parigi di ottobre. Fu un trionfo senza uguali. "Le più aristocratiche dame, le più eleganti signore di Parigi dalla principessa Murat a madame Gould hanno illumina-



dotto (450 kg), e poteva essere consegnata nelle versioni torpedo, 4 posti, landaulet ad uso taxi, coupé e furgoncino. La Diatto approfittò del trampolino di lancio costituito dal concorso "bidon de cinq litres" che si svolse a Ginevra nel novembre del 1920. Si trattava di un concorso turistico e pratico di consumo, che mirava a indicare la vettura che dimostrasse di saper meglio utilizzare l'energia rappresentata dal carburante. La "Diatina" si impose facilmente, nonostante la prova non fosse tra le più facili. Si svolgeva su un circuito di circa 30 chilometri, su strade piuttosto difficili e la vettura italiana se la dovette vedere con altre 27 vetture di tutte le nazionalità, italiane, belghe, francesi, americane. Con la latta da cinque litri di benzina la Diatto percorse 88,151 km, superando di ben dieci km la vettura classificata



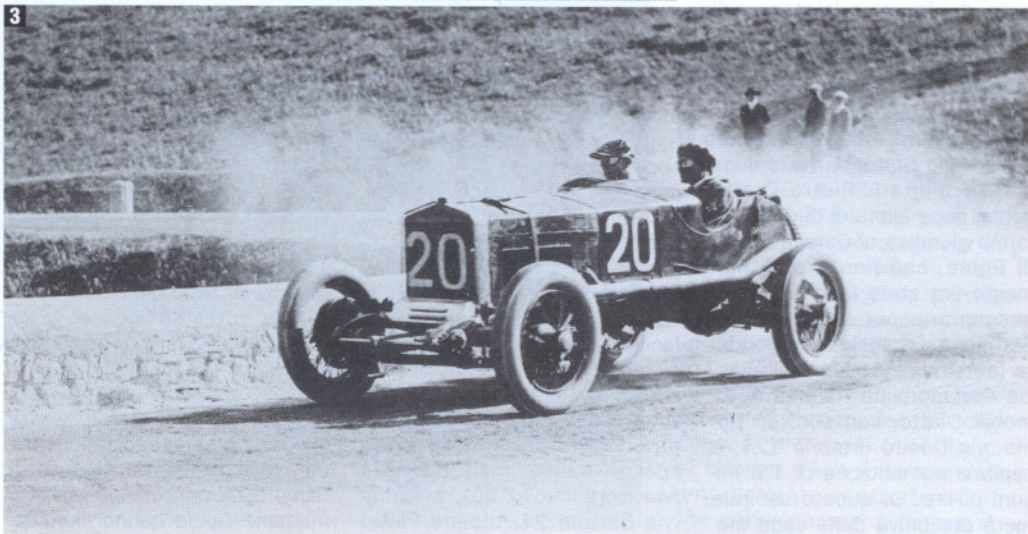
2

furono le partecipazioni sportive di questo periodo, con risultati spesso lusinghieri) la Diatto mise in listino nel 1922 anche la «Tipo 20», che montava un motore a 4 cilindri, 79 x 100 mm, due litri di cilindrata, tassata 790 lire, e di cui fu subito realizzata una derivata sportiva, la «20 S», con motore di identiche dimensioni, testa riportata e valvole in testa, pistoni in alluminio, «75 HP» a 4500 giri/minuto e forma a siluro. Si apriva il periodo più splendente per la marca torinese, in cui nonostante vicende societarie sempre molto tormentate, come vedremo, si inserì una proficua collaborazione con i fratelli Maserati, foriera di innumerevoli successi sportivi.

La Diatto infatti decise di potenziare il settore corse, forse per bilanciare un sofferente andamento di vendite, e fece alle-

seconda. Per un paese dove la benzina continuava ad aumentare, non era un brutto risultato. Non fu l'unica gara di consumo: nell'aprile 1921 la «10» partecipò anche alla prova organizzata dallo Junior Car Club di Stanmore, in Inghilterra, e il risultato è condensato nel telegramma spedito alla Diatto dalle Automotive Industries England: "10 Diatto won first prize and gold medal in Junior Car Club petrol consumption trials doing 68 miles per gallon equals 24 km per litre beating 23 other cars including Fiat. Mentioned in all newspapers".

Tra una prova di consumo e l'altra, una gara e l'altra (molte



stire dal suo progettista ing. Co-  
da, assistito da Lardone, due  
«20 S» Gran Premio per il Gran  
Premio d'Italia 1922. Come  
consulente nella preparazione  
delle macchine e come pilota,  
fu chiamato da Bologna Alfieri  
Maserati, che si era distinto in  
quegli anni per aver realizzato u-  
na vettura ibrida (telaio Isotta  
Fraschini, cambio Scat, ponte I-  
tala, ruote Rudge, motore a 4  
cilindri derivato dall'Hispano  
Suiza aeronautico 8 cil. a V),  
con cui si era imposto alla Susa  
Moncenisio del 1921, al circuit-  
to del Mugello, alla Susa Mon-  
cenisio e all'Aosta Gran San  
Bernardo del 1922. Alfieri, co-  
adiuvato da suo fratello Ernesto,  
accettò, e partecipò alla corsa  
con Meregalli, ma entrambi fu-  
rono costretti al ritiro.

ugualmente decise di dare mol-  
to risalto al settore corse, sia  
nella categoria sport sia in quel-  
la da Grand Prix. Alfieri Maserati  
tornò in gioco, in quanto fu inca-

ricato di elaborare un motore  
che potesse stare al pari delle  
ottime sovralimentate Fiat ed Al-  
fa Romeo. Nella sua officina di  
Bologna Alfieri realizzò un otto  
cilindri in linea di 1995 cc, pi-  
stoni in alluminio, testata smon-  
tabile in alluminio, compressore  
Roots (aggiunto in un secondo  
tempo), potenza variabile tra i  
120 e i 137 HP per 4800 /  
5200 giri al minuto. Un capola-  
voro, che però non si tradusse  
in risultati sonanti. Registrò a  
Monza una velocità di 180  
km/h, ma al debutto, il Gran  
Premio di Monza del settembre  
1925, il pilota toscano Emilio  
Materassi non riuscì ad andare  
oltre il ritiro.

Fu una delusione enorme, ol-  
tre che un pesante scacco eco-  
nomico. Si puntò allora sui ri-

sultati delle corse sport, eccel-  
lenti, e in listino fece la sua ap-  
parizione la «Tipo 30» (4 cilindri  
80 x 100, 1995 cc, derivata  
della «20A»), venduta carrozzata  
torpedo a 48.000. Non bastò.  
Nel febbraio 1926 il dissesto  
delle fabbriche tessili dei fratelli  
Musso si ripercosse tragica-  
mente anche sulla Diatto, non-  
ostante un nutrito portafoglio di  
ordinazioni. La storia si ripeté.  
La Diatto piaceva, vinceva, si  
vendeva, e nonostante questo  
la mancanza di capitali obbligò  
(marzo 1927) ad una riduzione  
del capitale. La situazione si  
trascinò ancora per qualche  
tempo, e al 30 giugno del 1929  
le perdite ammontavano a  
465.000 lire per l'anno in corso  
a cui si aggiungevano 336.000  
lire di perdite degli esercizi pre-



- [1] Lo stand Diatto all'Esposizione di Palermo del 1925. [2] Una Diatto al Circuito delle Cascine del 13 giugno 1926. [3] Il Marchese Diego de Sterlich su Diatto alla Targa Florio del 1926 (ritirato). [4] Pubblicità Fonderie Officine Frejus Automobili Diatto (1918). [5] Manifesto pubblicitario di H.L. Roowy "Diatto c'est un bolide", 1914. [6] Una pubblicità della Società Automobili Diatto-Clément 1908.



La Diatto intuì nel giovane Al-  
fieri un tecnico valentissimo e  
un uomo di grande coraggio: e  
non esitò a proporgli, l'anno  
successivo (1923) di montare  
su un telaio della casa il vec-  
chio motore Hispano Suiza, sia  
pure rivisto e corretto. Iniziario-  
no ad arrivare i successi: la Su-  
sa-Moncenisio, l'Aosta-Gran  
San Bernardo.

A questo punto si apre una  
nuova voragine nella storia della  
Diatto. La società, nonostante i  
buoni risultati, non riuscì ad evi-  
tare la messa in liquidazione  
(novembre 1923). Seguirono  
sei mesi di buio, finché, nel  
maggio 1924, risorse una "So-  
cietà Anonima Autocostruzioni  
Diatto", costituita tra i signori  
Panetti, Musso (industriali tessili),  
Prandi, Gorrini e la stessa  
vecchia Diatto in liquidazione,  
che assicurò circa tre milioni  
dei tre e mezzo del capitale so-  
ciale. La nuova società, con se-  
de a Torino, in via Venaria 73,  
proseguì nei programmi produt-  
tivi della passata gestione con i  
modelli «20», «20 A» e «20 S» e



cedenti. Le tappe successive fu-  
rono le solite, dolorose tappe  
conosciute da tante altre fabbri-  
che automobilistiche: 6 luglio  
1931 ammissione del concordato  
preventivo, 29 ottobre 1931  
passaggio in giudicato del con-  
cordato. L'azienda fu rilevata da  
Carlino Sasso, già direttore del-  
la produzione, che il 16 gennaio  
1934 poté annunciare per la  
neonata società, con sede a To-  
rino in via Cernaia, un capitale  
sociale di un milione. Natural-  
mente non si trattava più di pro-  
durre automobili, bensì pezzi di  
ricambio per le Diatto in circola-  
zione, motocompressori, gruppi  
elettrogeni, perforatrici pneu-  
matiche. L'epilogo ufficiale si  
registrò il 25 luglio 1955 quando  
la Diatto venne ceduta alla Spa  
Veglio di Torino.

DONATELLA BIFFIGNANDI ■

#### BIBLIOGRAFIA

- L'Auto, giugno 1901  
L'automobile 1906-1908  
Stampa Sportiva 1906-08  
Motori Cicli & Sports 1908-1925  
Enciclopedia Milleruote