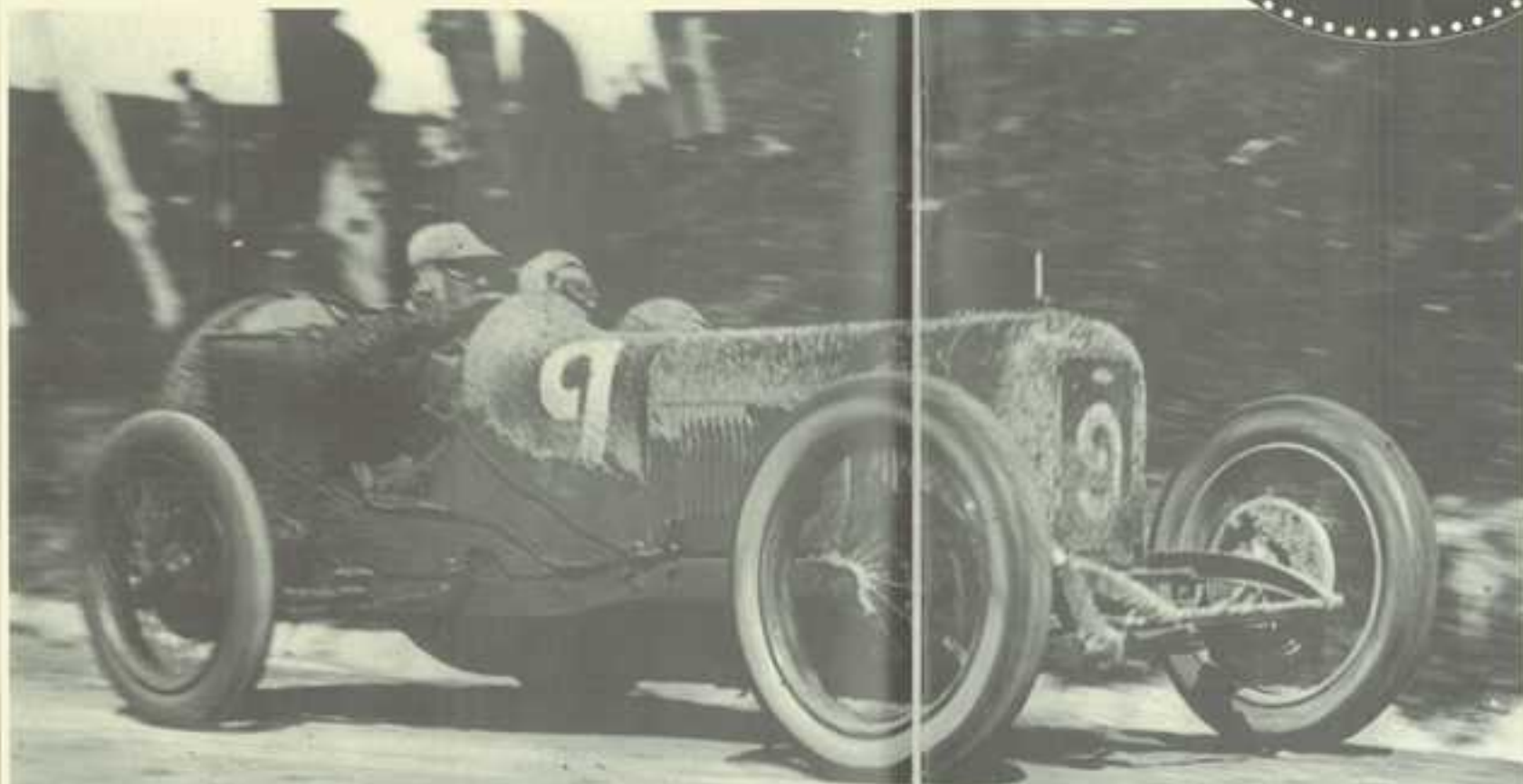


Alfieri Maserati au 3-Miles Elton à la
Targa Florio 1923.
Le prototype d'une grande histoire...

Alfieri Maserati à la wheel of the first
Diatto during the 1925 Targa Florio. The
prototype of a good race.

1^{re} partie par S. Fiorani

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. Lairani 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.

LA SAGA 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-



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

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

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 Garda 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-

Diatto est en deuxième position devant l'Alfa Romeo. Au troisième tour, Maserati a des problèmes et rétrograde puis s'arrête. Il s'est bien battu car les Steyr, Alfa Romeo et Peugeot sont des 4,5-litres. La 2-litres Diatto finit 8^e.

Bientôt d'importants soucis financiers assaillent les « Automobili Diatto » et les participations aux épreuves sont sporadiques et même laissées au choix d'A. Maserati. D'ailleurs, il monte sur un châssis de course un 1/2 Hispano d'avion gonflé qui lui servait à faire des courses de côte sur une Isotta Fraschini de 1921, véhicule qui



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.



gées : 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

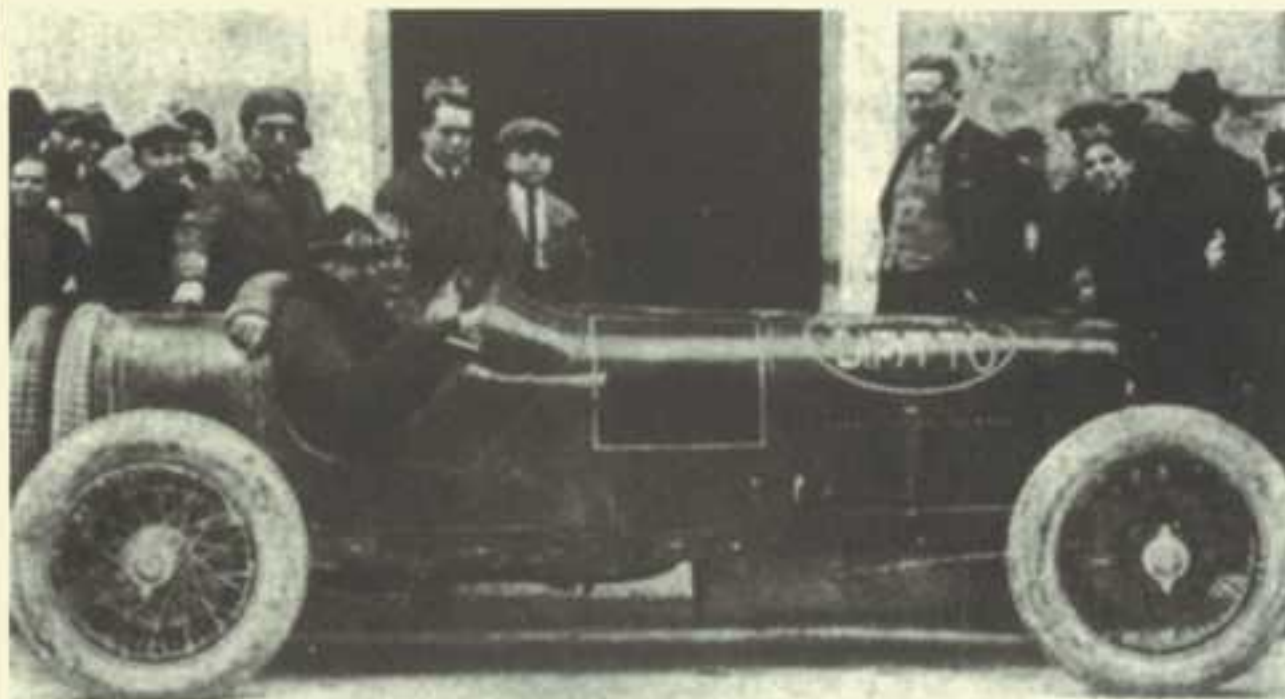
n'avait d'Isotta que le nom et encore, peut-être seulement, la « carte grise ».

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.

*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 construit 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)

LA SAGA MASERATI



Ci-dessus : la 3-litres Diatto pilotée par Rubielti-Vesprini pendant les 24 Heures du Mans 1925

Above : the 3-litre Diatto driven by Rubielti-Vesprini in the 1925 Le Mans Race.

LES DIATTO DE TOURISME 1922 1927

Comme d'habitude, j'ai commencé par raconter l'histoire des Diatto de course avant de vous parler de celles de tourisme. Et pourtant, celles-ci sont loin d'être inintéressantes tant par leurs caractéristiques que par leurs performances. Elles se classent sans appel parmi cette cohorte de belle, « tourisme-sport » qui régnaient sans partage sur les routes de 1925.



Les deux grands modèles de la marque sont la 2-litres de 1922 et la 3-litres de 1925 qui furent vendues en France par un agent lyonnais. Elles eurent un réel succès. (J'en ai d'ailleurs achetée une en berline vers 1960 et une en châssis en 1963. Il en roulait également une troisième du type sport en châssis court à la même époque à Lyon. Ces trois véhicules ont retrouvé leur pays d'origine où elles font d'ailleurs la joie de leur propriétaire.)

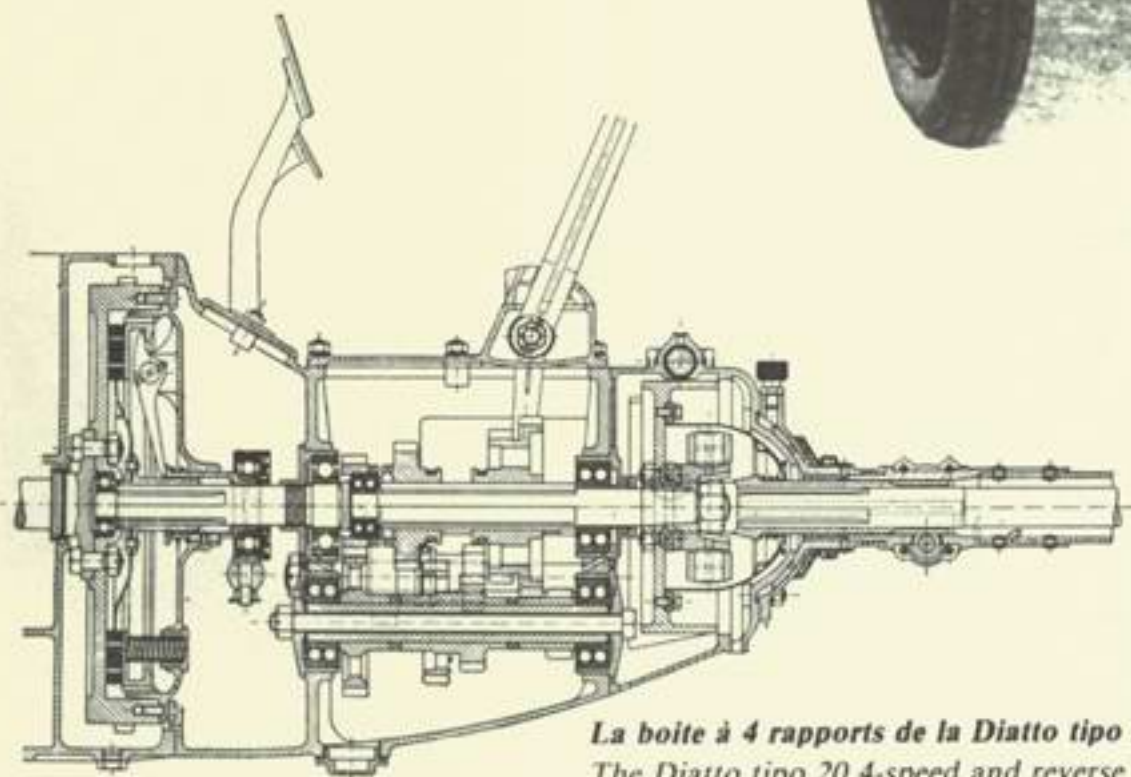
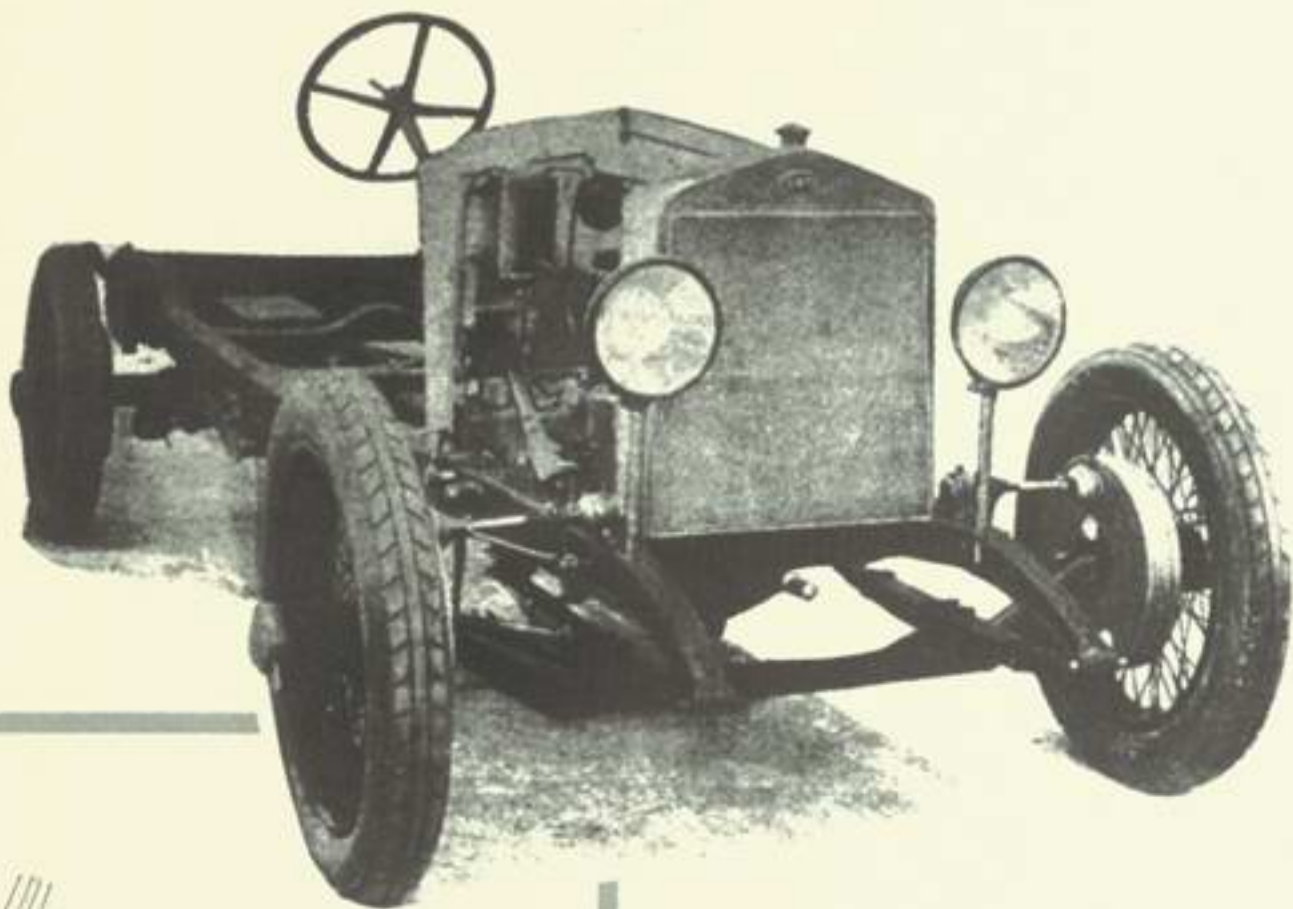
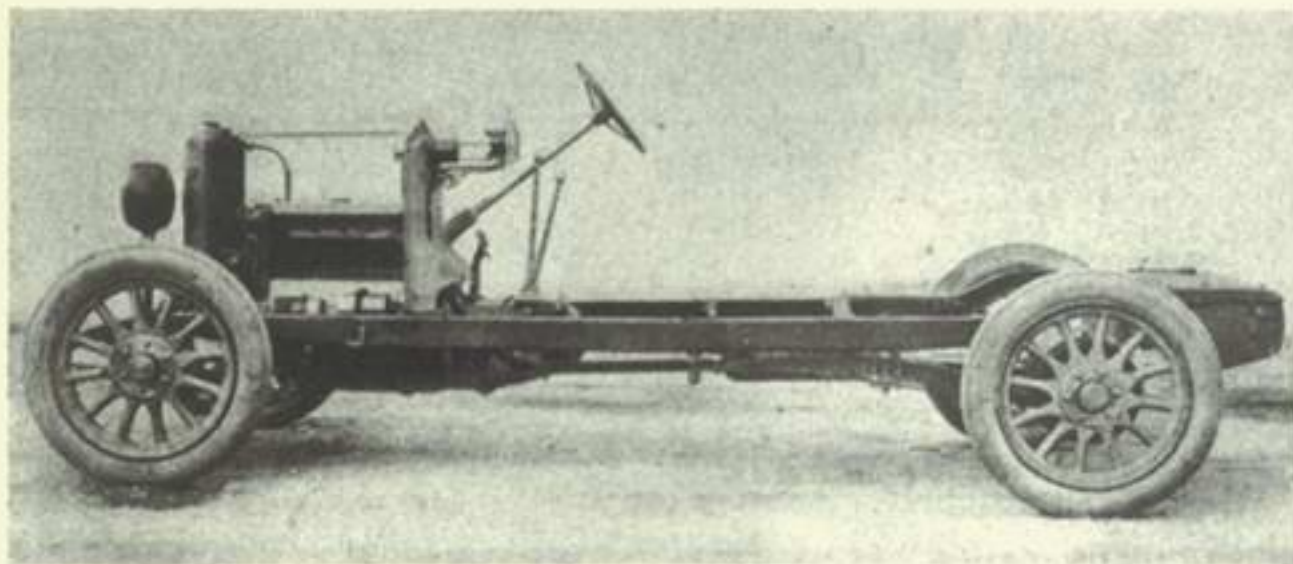
DU PUR CLASSIQUE

C'est au mois d'avril 1922 que les amateurs virent pour la première fois le nouveau modèle de la marque « le Tipo 20 », un châssis sérieusement établi et qui tranchait sur les modèles antérieurs de Diatto car il était à « un arbre à cames en tête » au lieu d'être tristement latéral (hormis le châssis Bugatti affublé d'un radiateur carré Diatto). Ce châssis, muni de ressorts semi-elliptiques à l'avant et de cantilevers à l'arrière, avait 3 m d'empattement, 1,40 m de voie, un bloc-moteur avec boîte à 4 rapports, un embrayage monodisque, un frein sur le différentiel et des tambours seulement à l'arrière.

Les roues en bois et son moteur de 80 mm d'alésage et de 100 mm de

*Ci-dessous : la châssis Diatto tipo 20 premier type à roues en bois (2012 cm³).
Ci-dessous au centre : le châssis Diatto tipo 20A (1968 cm³) à roues Rudge.*

*Below : the Diatto tipo 20 chassis mark 1 with wooden wheels and 2012 cc engine.
Below centre : the Diatto tipo 20A chassis with Rudge wheels and 1968 cc engine.*

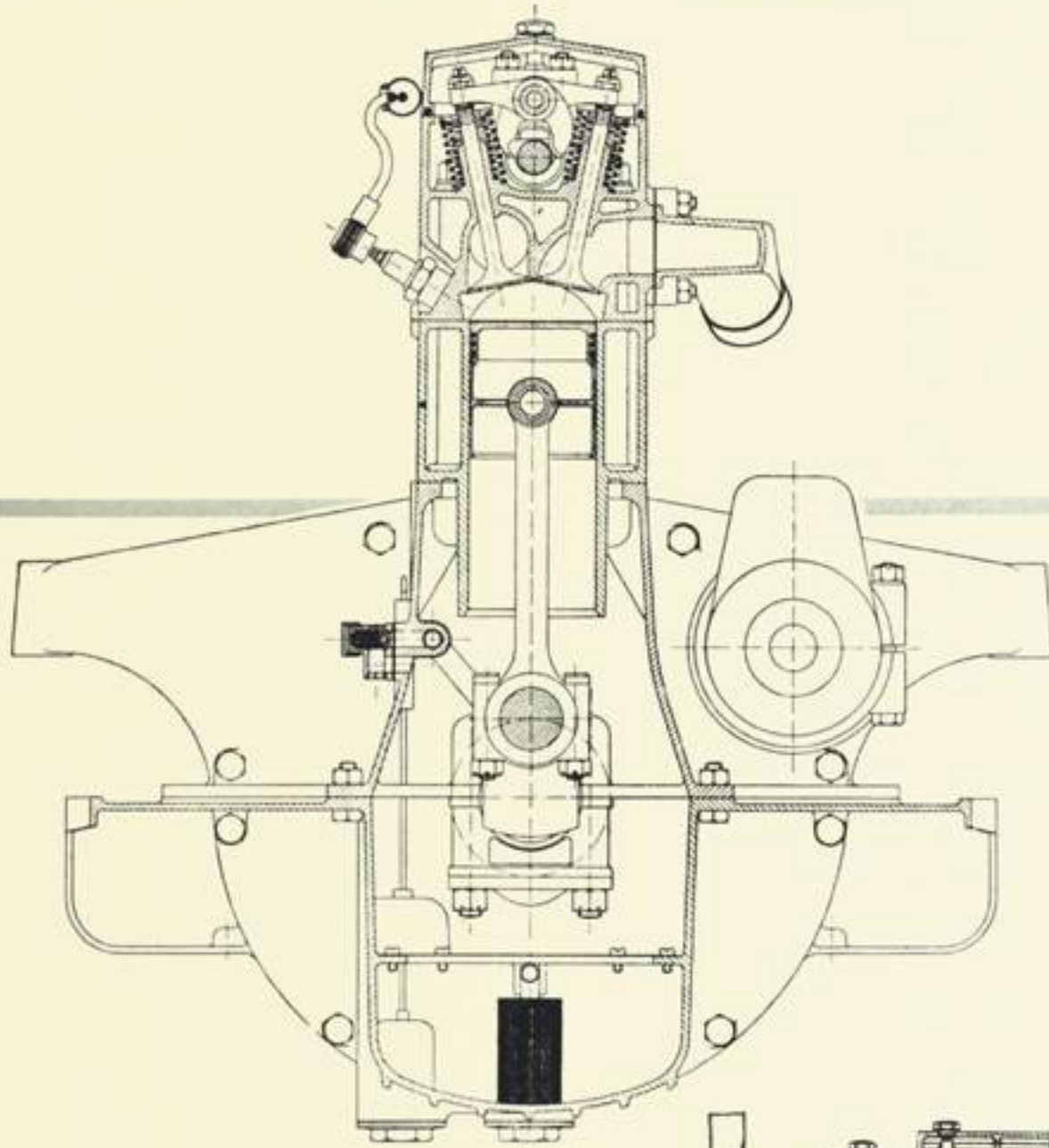


*La boîte à 4 rapports de la Diatto tipo 20
The Diatto tipo 20 4-speed and reverse gearbox*

course (cylindrée : 2,012 litres) ne semblent pas le désigner comme un véhicule sportif ; toutefois ses 40 chevaux à 2 500 tr/mn le propulsait à 100 km/h. Peu après, l'alésage était réduit à 79,7 mm ce qui faisait 1,968 litre de cylindrée et le classait en catégorie 2-litres ; les roues « bois » étaient remplacées par des roues Rudge.

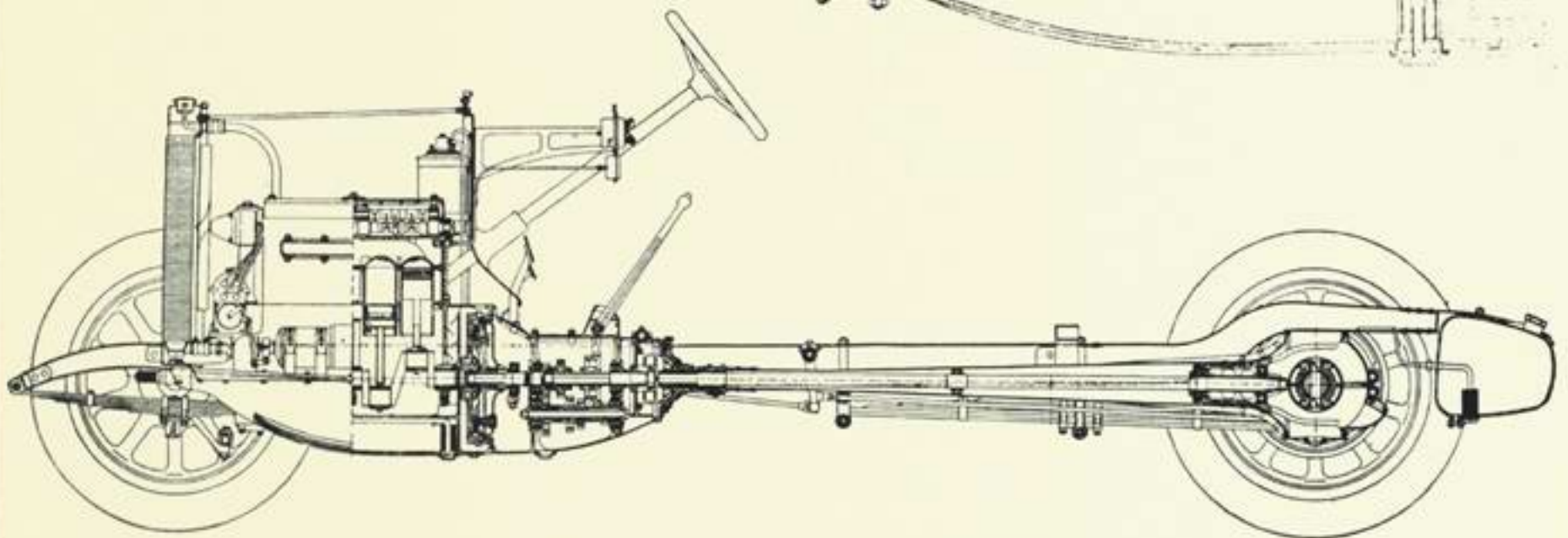
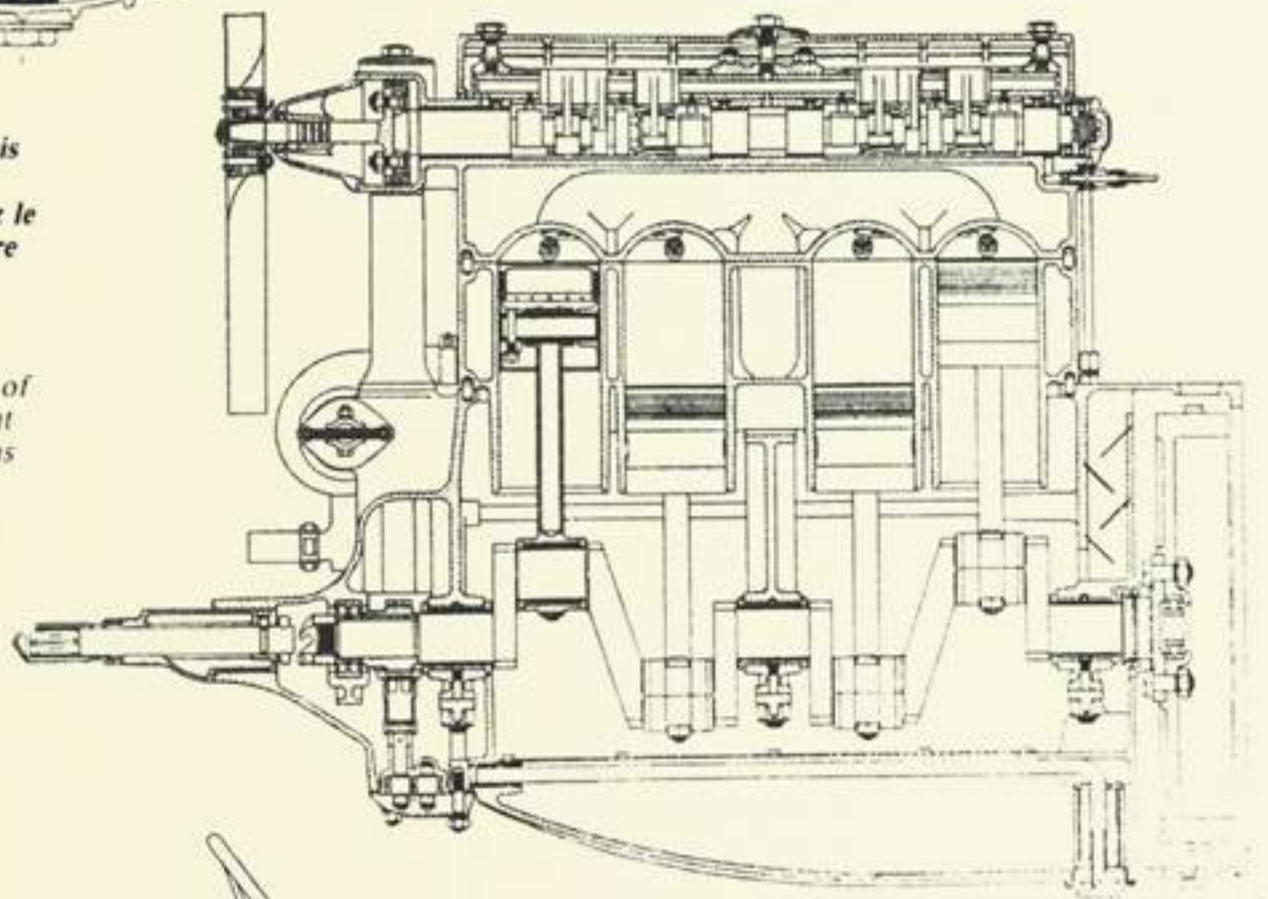
C'est en 1924 que les ventes de la 2-litres Diatto commencèrent à s'affirmer sérieusement avec le châssis du type 20 A, qui reprenait les caractéristiques du type 20, mais avec des améliorations dans tous les détails. Le moteur de 2-litres à 4 cylindres (toujours 79,7 x 100) était à un arbre à cames en tête commandé par un arbre vertical placé à

LES DIATTO DE TOURISME



Ces vues en coupe du moteur et du châssis 2-litres Diatto révèlent une étude particulièrement simple et raffinée. Notez le choix de pistons plats malgré une chambre hémisphérique, choix dicté vraisemblablement par la médiocrité du carburant disponible.

These drawings of the engine and chassis of the 2-litre Diatto show a neat and efficient design. Note the use of flat-headed pistons in hemispherical combustion chambers which were probably retained because of the poor quality of the petrol available at the time.



En bas : le tipo 30 succéda au tipo 20S en reprenant ses ressorts arrière semi-elliptiques.

l'avant qui entraînait dans sa partie basse la pompe à huile. L'arbre à cames porté par quatre paliers attaquait les soupapes par l'intermédiaire de culbuteurs très courts, les soupapes de 40 mm de diamètre étaient placées côte à côte et faisait entre elles un angle très fermé ; elles étaient rappelées par deux ressorts concentriques.

Le vilebrequin était monté sur trois paliers largement calculés, en bronze réglé et les bielles étaient tubulaires en acier nickel-chrome.

Le vilebrequin était muni d'un quatrième palier à l'avant dans le but d'éviter le porte-à-faux du pignon servant à l'entraînement de l'arbre vertical.

L'allumage se faisait par une magnéto Bosch avec une seule bougie par cylindre

Bottom : the tipo 30 followed the tipo 20S with the same half-elliptic rear springs.

et l'alimentation par un carburateur Zenith accolé directement à la paroi du cylindre. Sur les dernières Tipo 20, le moteur donnait 45 chevaux à 3 000 tr/mn mais bientôt, 50 chevaux furent obtenus avec un rapport de compression de 5,2 à 1.

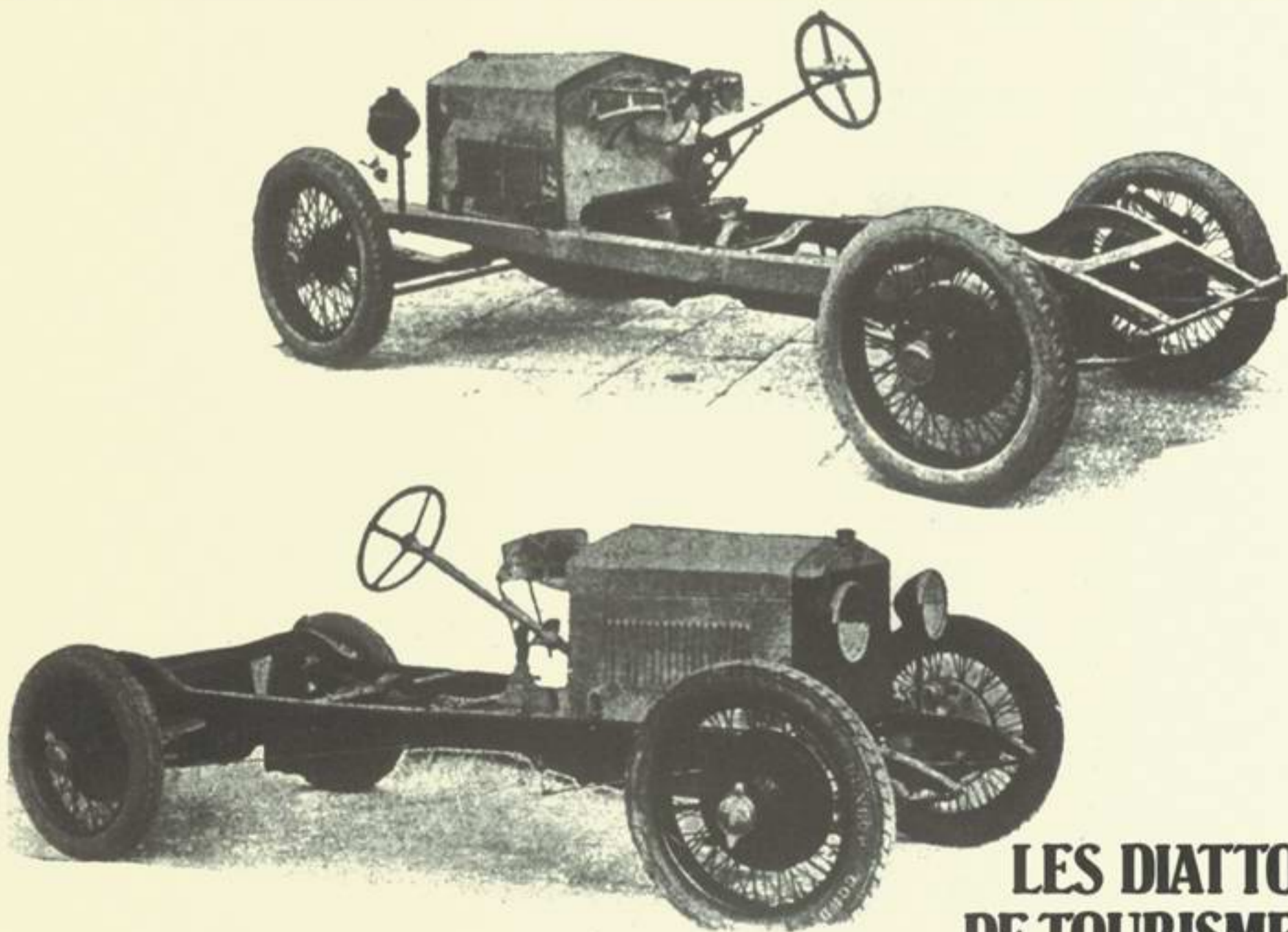
La boîte faisait corps avec le moteur et ses rapports étaient de 4,17 - 7,14 - 11,30 et 19,20 à 1 (avec, évidemment, un rapport de pont de 4,17).

Le châssis avait vu son empattement augmenter de 10 cm (3,10 m) et sa voie de 2 cm (1,42 m). Le pont arrière peu léger mais respirant la santé était à taille Gleason ; les tambours de freins avaient 360 mm de diamètre et le châssis était muni de freins avant Perrot ainsi que d'un servo (sur option). La direction

était du type classique à vis sans fin. Le corollaire de ces améliorations se percevait sur le poids du châssis qui passait de 800 kg à 920 kg. Il exista aussi de 1922 à 1924 un châssis très court (2,50 m) de 1,30 m de voie dit Tipo 20 S qui ne pesait que 700 kg et qui avait des ressorts semi-elliptiques à l'arrière dont le moteur développait 75 chevaux à 4 500 tr/mn, une pure réplique des voitures du G.P. d'Italie de 1922.

COUTEUSE ESCALADE

Vers 1925, Diatto présenta le type 25. C'était un moteur semblable, de 90 mm d'alésage par 116 mm de course soit



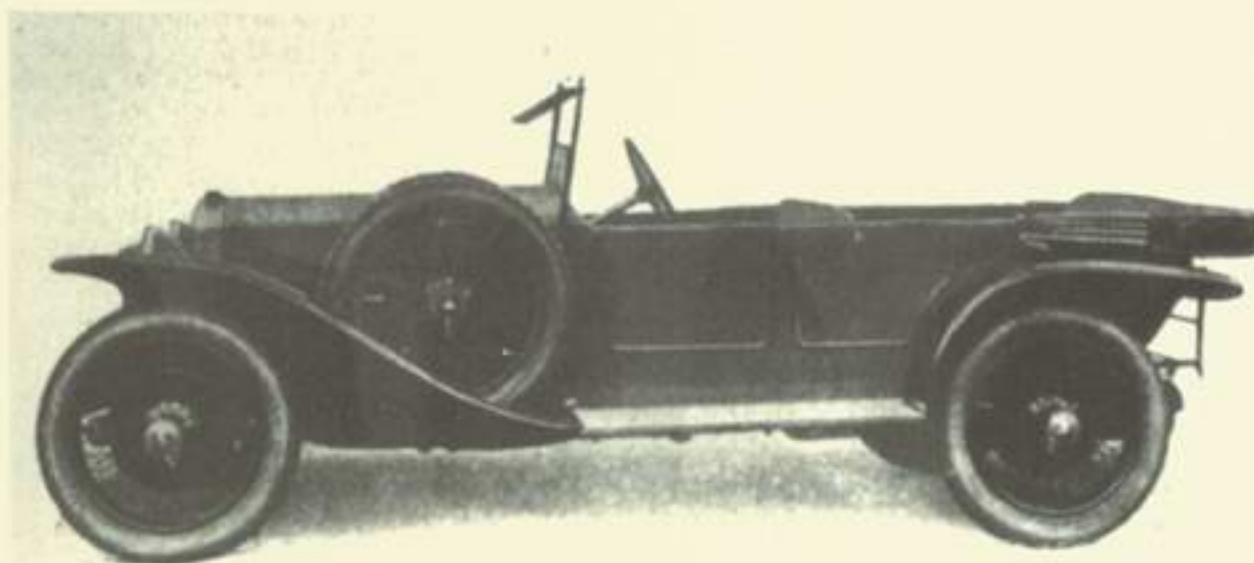
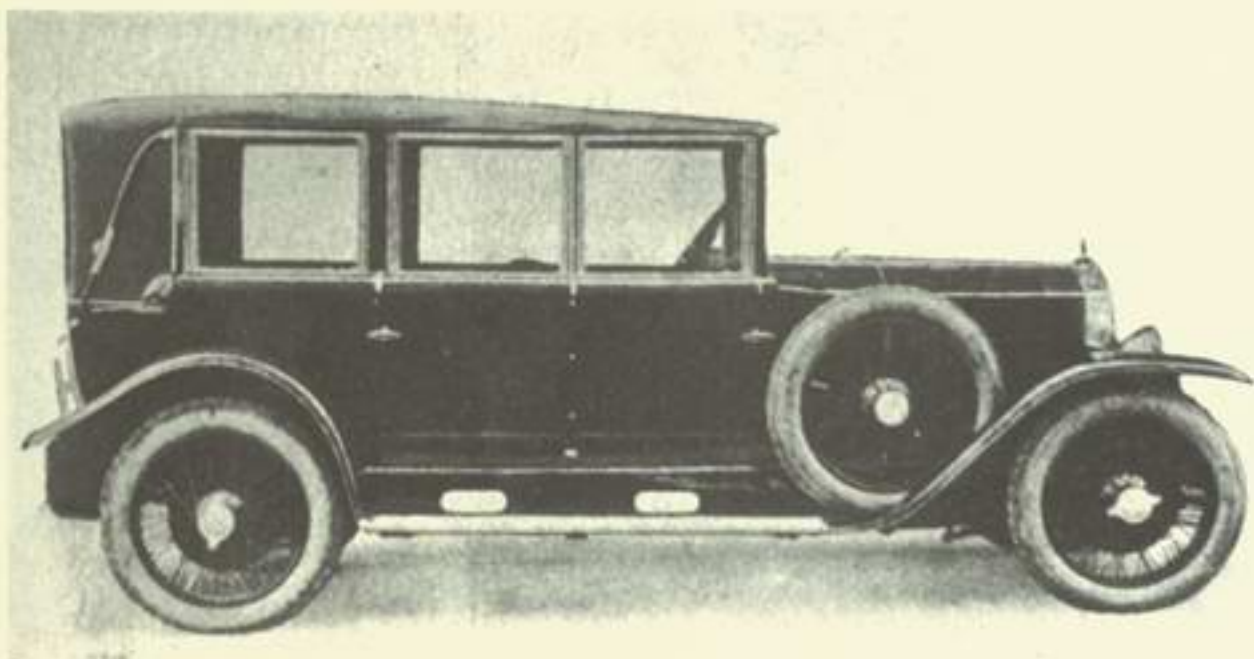
**LES DIATTO
DE TOURISME**

Ci-dessous : une Diatto 20S sur châssis de 2,50 m qui disputa le G.P. de la Nuit et la Coupe des Alpes 1924 (1^{ère} de la catégorie

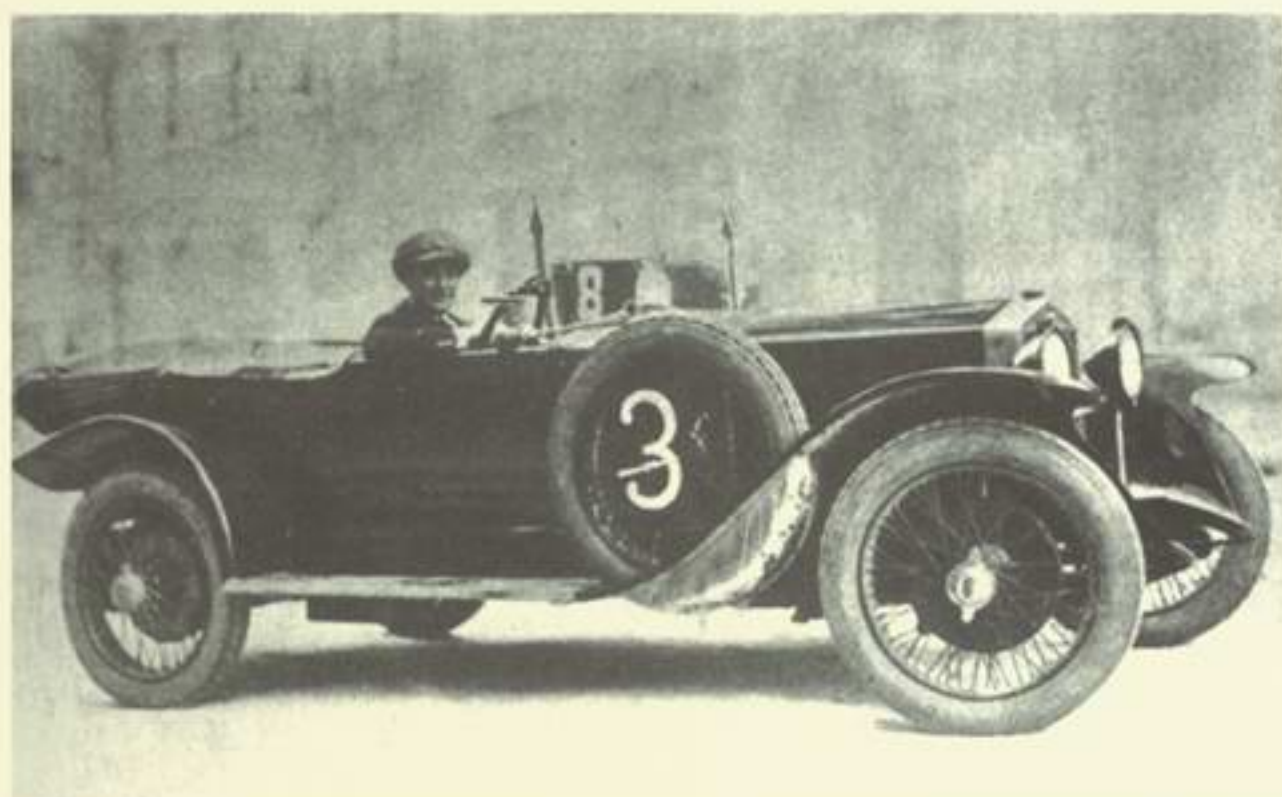


Ci-dessous : une conduite intérieure Diatto 20A transformable et deux torpédos tipo 30.

Below : an all-weather (convertible) body on a tipo 20A chassis and two tipo 30 tourers.



La Diatto tipo 30



2-litres). En bas à droite : un torpédo monté sur châssis tipo 20A.



2,952 litres qui, sous une forme très poussée (l'on parle de 108 chevaux) avait déjà été utilisé dans les 2-litres de course. Nettement dégonflé à 70 chevaux à 3 000 tr/mn, il propulsait le châssis précédent à 120 km/h (mais les pneus 820 x 120 étaient devenues des 830 x 130).

Sous le nom de type 35, ce même moteur (mais donnant 75 chevaux) pouvait être installé sur un châssis légèrement plus court et plus léger et vous obteniez 135 km/h.

Et puis, pour succéder à la 20 S, (dont peu d'exemplaires furent fabriqués car elle s'arrêta en 1924), Diatto sortit la type 30. C'était un châssis semblable à celui de la troisième (type 35) avec seulement 2,86 m d'empattement. Le 2-litres

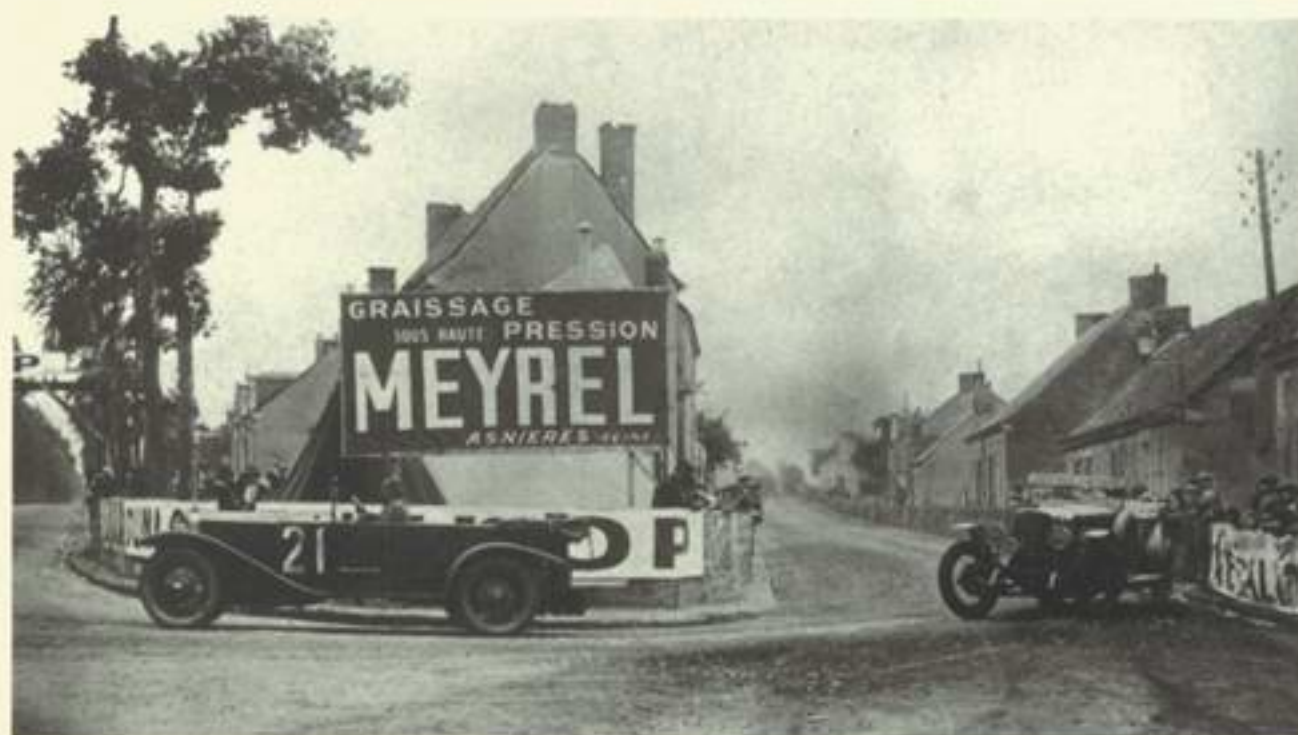


donnait 54 chevaux à 3000 tr/mn ; la direction était inclinée à 29 degrés (de 31 à 42 degrés sur la 20 A) et le levier de changement de vitesses était à cloche au lieu d'être à secteur.

A cette époque, les Diatto se vendaient bien en Italie et il y en eut pas mal en France, surtout dans la région lyonnaise. Les Suisses, les Allemands, les Espagnols et les Anglais firent l'acquisition de cette 2-litres à la mode. Le modèle 30 entre les mains d'amateurs glana de nombreuses victoires même en Espagne mais en dépit de ces succès, la société, trop ambitieuse, manquait de trésorerie. Malgré les autres activités (importantes) cultivées par ses dirigeants, elle dut cesser la fabrication des automobiles en 1927, mais continua à faire des moto-compresseurs, des moto-pompes etc. Elle demande son concordat en 1931 et continua ses activités jusqu'en 1955, époque où elle rentra dans le groupe Veglio.

Son dernier modèle en 1927 fut le type 26 avec un moteur 85 x 116 (2,632 litres) sur le châssis de 3,10 m et, honnêtement, Diatto continua à assurer la fabrication des pièces pour les voitures livrées antérieurement.

*Les Diatto aux 24 Heures du Mans 1925 n°
21 : 2-litres de Garcia-Botta, n° 13 : 3-litres
de Lecot-Renaud*





A gauche : la berline Diatto achetée par S. Pozzoli vers 1960. Ci-dessous : les Diatto du Mans en 1925. Sans numéro : la 2-litres de Lecot-Renaud (on reconnaît François Lecot célèbre pour ses futurs raids d'endurance sur Rosengart et Citroën). n° 14 : la 3-litres de Rubielti-Vesprini, n° 20 : la 2-litres de Dolle-Giroux.



Left : the Diatto saloon once owned by S. Pozzoli. Below : some Diatto entered in the 1925 Le Mans race. Without number : the 2-litre driven by Lecot-Renaud (Lecot was famous some years later for his endurance runs achieved with Rosengart and Citroën cars.) n° 14 : 3-litre of Rubielti-Vesprini, n° 20 : 2-litre of Dolle-Giroux

Mais, pour vous montrer la richesse de son activité sportive, laissez-moi encore vous parler de sa participation aux 24 Heures du Mans en 1925. Cette année-là, l'usine engage deux 3-litres du type 35 et deux 2-litres du type 30. Extérieurement, les quatre torpédos sont semblables. Chaussées en 31 x 5 (5 par 21), ces voitures sont conformes au catalogue. L'équipement électrique a été confié à Bosch. Les 3-litres sont pilotées : la 13 par Lecot-Renaud, la 14 par Rubielti-Vesprini ; les 2-litres, la 20 par Dolle-Giroux, la 21, par Garcia-Botta.

Leurs concurrents les plus sérieux sont les 4-litres Chenard, les 3,6-litres Lorraine, les Bentley 3-litres, les Bignan 3-litres. La 3-litres n° 14 marche bien et, malgré l'opposition, elle est 10^e sur 54 à la troisième heure. Les autres sont plus loin.

A minuit, ses pilotes occupent la cinquième place derrière deux Lorraine, une 3-litres Bignan et une 3-litres Sunbeam, mais il doivent s'arrêter et, à 4 h du matin, ils sont à la seizième place alors que la 2-litres de Garcia-Botta est en neuvième position.

A la dix-huitième heure, la 3-litres de Lecot est huitième devant la 2-litres de Garcia-Botta toujours neuvième, l'autre 2-litres ayant disparu. Finalement, Garcia-Botta finissent cinquièmes au général (premiers des 2-litres) et derrière quatre voitures de 3 litres et plus.

En cette même année 1925, les Diatto doivent courir à Montlhéry le G.P. Tourisme de l'A.C.F. mais, retenues à la douane elles ne se présentent pas à temps. Jusqu'en 1925, la majorité de ces voitures fut livrée en torpédos mais de fort jolies berlines furent fabriquées, surtout en 1926 et 1927, souvent habillées par Weymann. Il existe encore plusieurs Diatto de ces types et si vous les examinez, vous serez frappés par la qualité de leur fabrication et de leur équilibre général. C'était quand même la moindre des choses pour une marque dont les descendantes allaient se nommer :

MASERATI

A suivre

DIATTO

Néme partie par Serge Fozzati



Ci-contre : la Diatto 4DS engagée à la Targa Florio 1921 et pilotée par Gamboni. Ci-dessous : la Diatto GP 2-litres de 1925 dessinée par Alfieri Maserati.

Left : the Diatto 4DS entered in the 1921 Targa Florio and driven by Gamboni. Below : the 1925 2-litre GP Diatto designed by Alfieri Maserati.

Pour la saison 1925, la firme romaine décida de participer aux Grands Prix avec une voiture digne de ce nom. Les exemples, très proches, ne manquaient pas avec la célèbre Alfa Romeo P2 8 cylindres en ligne 61 x 85 mm à 2 ACT et compresseur et la Fiat 805 8 cylindres en ligne 60 x 87,5 mm également à 2 ACT et compresseur.

Une voiture semblable de lignes et similaire de technique, fut donc dessinée et construite par ou sous la direction d'Alfieri Maserati. (Je ne puis vous dire si les « 8 parties » Diatto furent fabriquées chez Diatto ou dans l'atelier des frères Maserati à Prato-Vecchio près de Bologne.)

Le moteur était évidemment un 8-cylindres en ligne à 2 ACT de 62 x 82 mm et compresseur.

La différence la plus importante présente par cette voiture vis-à-vis de ses rivaux

était le moteur en fonte et alliage léger alors que ceux de Fiat et d'Alfa Romeo étaient en tôle d'acier chaudière et soude (bloc plus léger avec de grands passages d'eau).

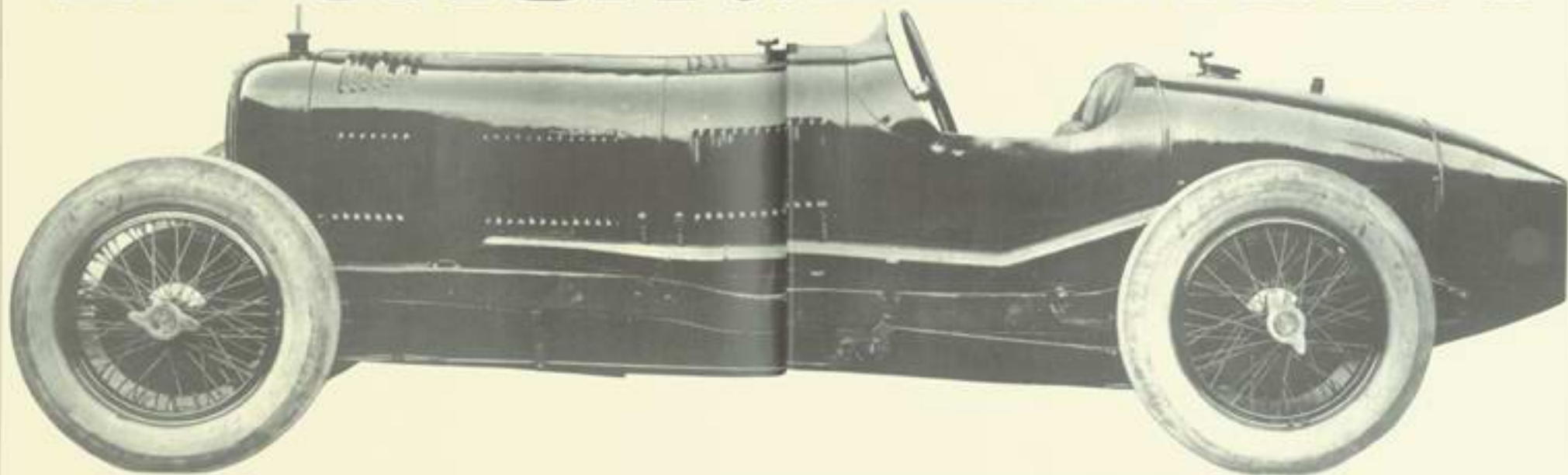
Quant au vilebrequin je n'ai aucune preuve démontrant qu'il était à roulements, mais dans l'histoire Maserati vous apprendrez un détail troublant.

Le châssis, classique, était légèrement contre-croisé avec des ressorts semi-elliptiques avant et arrière et des trains mécaniques agissant sur des tambours d'environ 160 mm de diamètre. Dans l'ensemble, la voiture est très élégante si on la compare à la première Diatto de course de la Targa 1921, une 4DS 4-cylindres à soupapes latérales 85 x 120 de 1724 cm³.

On mesurera, en comparant les deux photos, le progrès qu'Alfieri Maserati fit faire à Diatto.

DE DIATTO A MASERATI

LA SAGA MASERATI



LA VIE DE L'AUTO

Une voiture sur les trois mises en chantier fut évacuée avec quatre carburateurs. Deux de ces Diatlo furent engagés au GP de Monza en 1925 (début septembre), l'une pour Maserati, l'autre pour Rubini. Finalement, une seule se présenta au départ avec un compresseur Root, en bout de vilebrequin, soufflant le carburateur comme sur les Alfa Romeo P2. (Ce n'est qu'en 1930 que les P2 eurent un compresseur placé entre le carburateur et le moteur d'où leur nom de P2 Modificato ou P2 Modifié).

Les très nombreux engagés à ce GP se réduisèrent peu à peu à quinze partants dont, en 2 litres, trois Alfa Romeo, deux Duesenberg, une Guyot Spéciale, une Diatlo et, en 1500 cm³, cinq Bugatti, deux Chiribiri et une Elbridge. Les Delage étaient absentes de fait de la proximité du GP de San Sebastian.

Les Duesie sont handicapés par leur embrayage et leur transmission conçus pour Indianapolis. L'une doit d'ailleurs s'arrêter très tôt. La Diatlo est en cinquatrième position après 50 km derrière les trois Alfa et l'autre Duesie. Après 100 km, la Diatlo est encore cinquième. L'Alfa Romeo de tête pilotée par Campari tourne à 157,2 de moyenne ; la Duesie de Milton en quatrième position à 152,6, Maserati sur la Diatlo à 147,4. La sixième, une 1500 Bugatti 8-cylindres type 39 qui a vu le jour de 170 km/h tourne à 138,4 km/h. Ce qui veut dire que pour sa première (et dernière) course, la 2-litres Diatlo frôle 190 km/h. Mais Maserati s'arrête à son stand et repart avec du retard pour, finalement, abandonner à la mi-course soit après 400 km.

L'on ne devait plus revoir la 2-litres Diatlo, mais, en 1926, une nouvelle firme allait apparaître à la grande joie des amoureux de belles mécaniques.

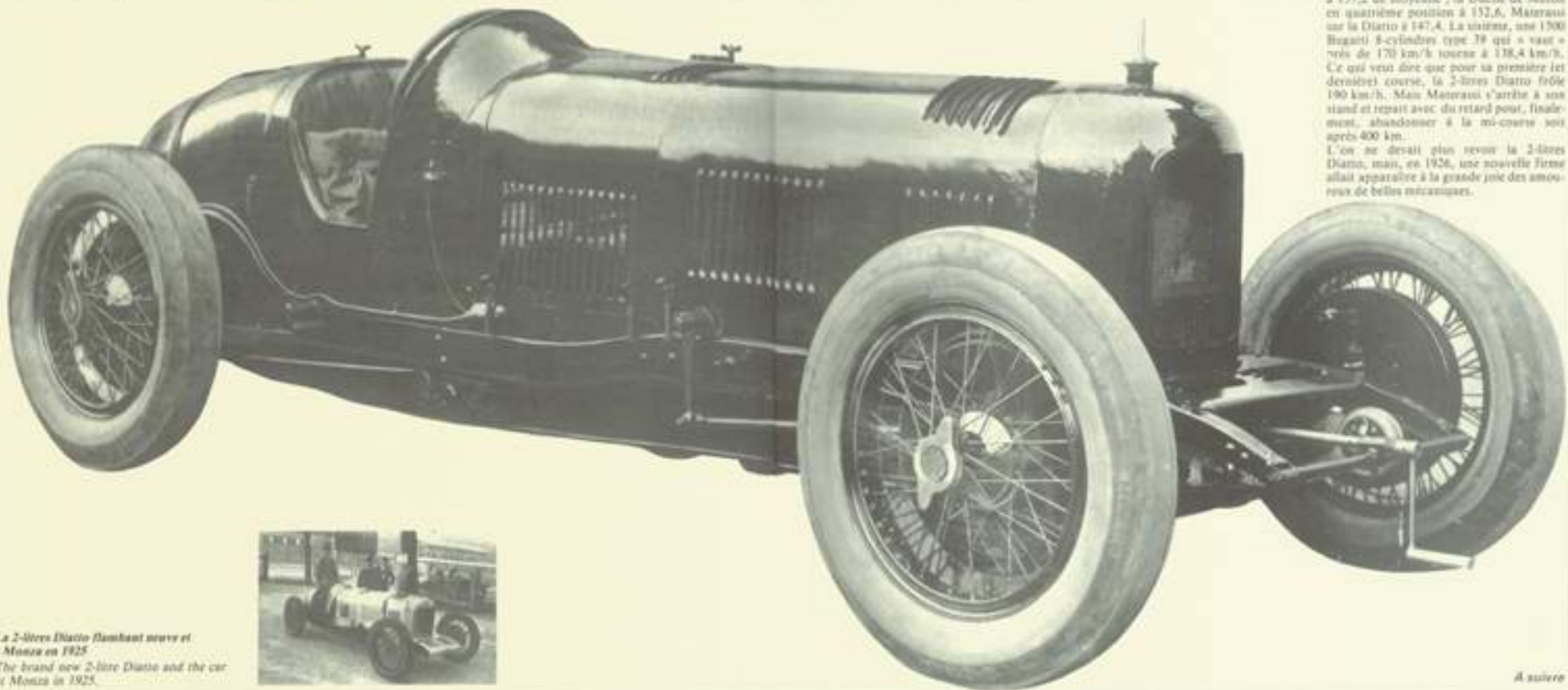
Ci-dessous : la 2-litres Diatlo à Monza en 1925.

Below : the 2-litres Diatlo at Monza for its first and last race.



A droite : la 2-litres Diatlo au départ du GP d'Italie 1925 aux côtés de la Guyot Spéciale. Cette unique Diatlo était pilotée par Maserati et non par Maserati comme indiqué par erreur dans notre numéro 178 page 41.

Right : the 2-litres Diatlo on the starting line at the 1925 Monza GP (n° 1). This lonely Diatlo was driven by Maserati and not by Maserati as wrongly written in our issue n°178 page 41.



La 2-litres Diatlo flamant neuve et à Monza en 1925.

The brand new 2-litres Diatlo and the car at Monza in 1925.



Maserati 26B (2 litres) démonté de son compresseur à Indianapolis en 1930. La voiture termina après 185 tours.

2-litre Maserati 26B entré en the 1930 Indy Race. Il stopped after 185 laps.

TIPO 26, 26B, 26C, 26R

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-litre 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 : Archivos Zagari et S. Pozzoli

© partie par Serge Pozzoli



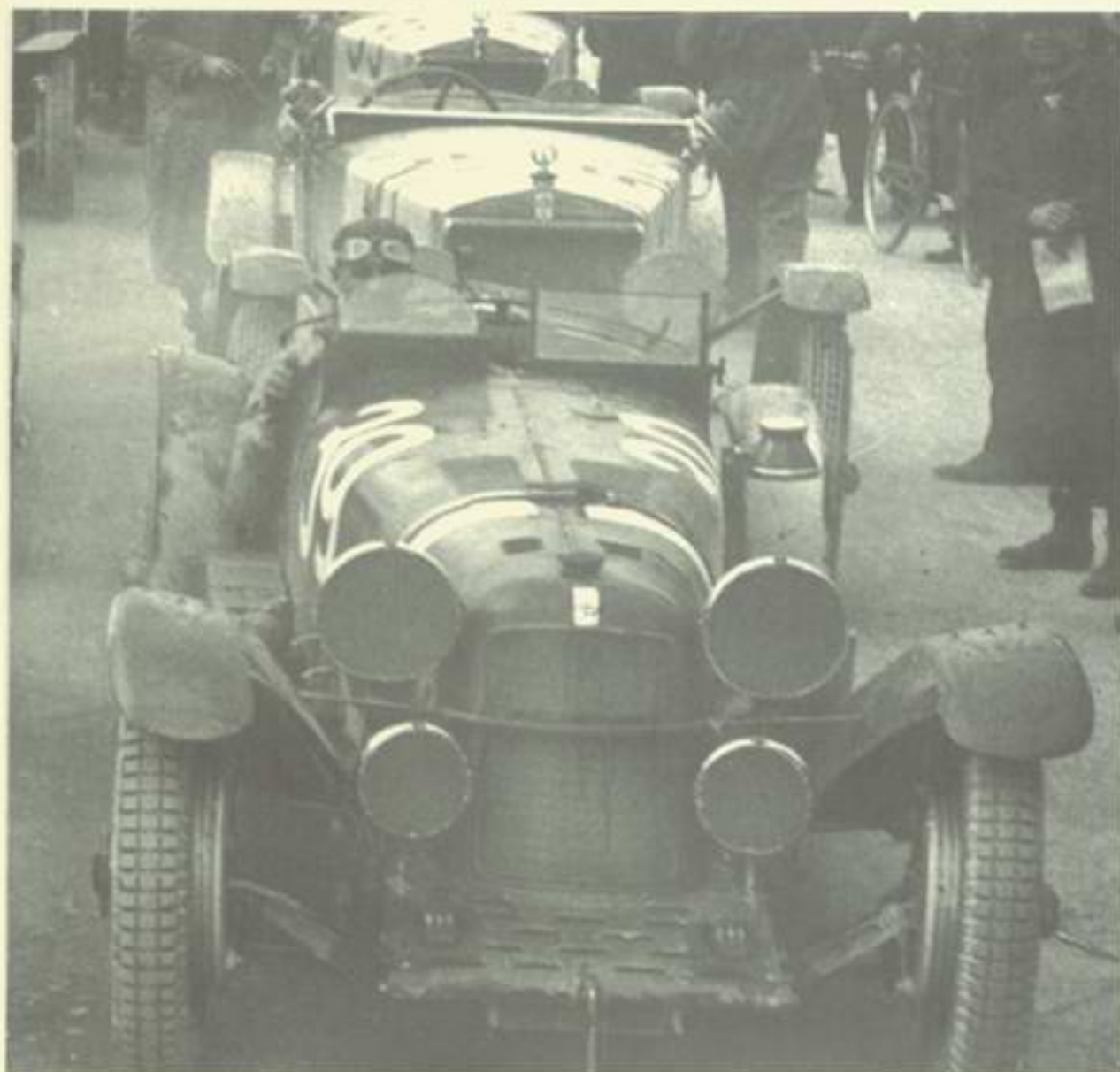
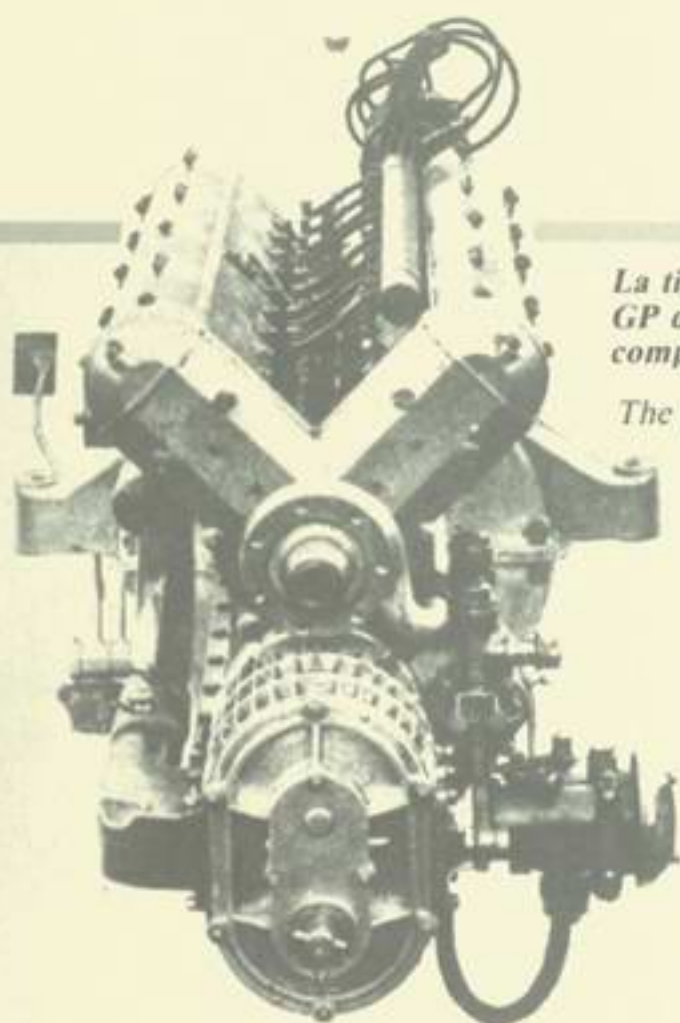
LA SAGA MASERATI

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.