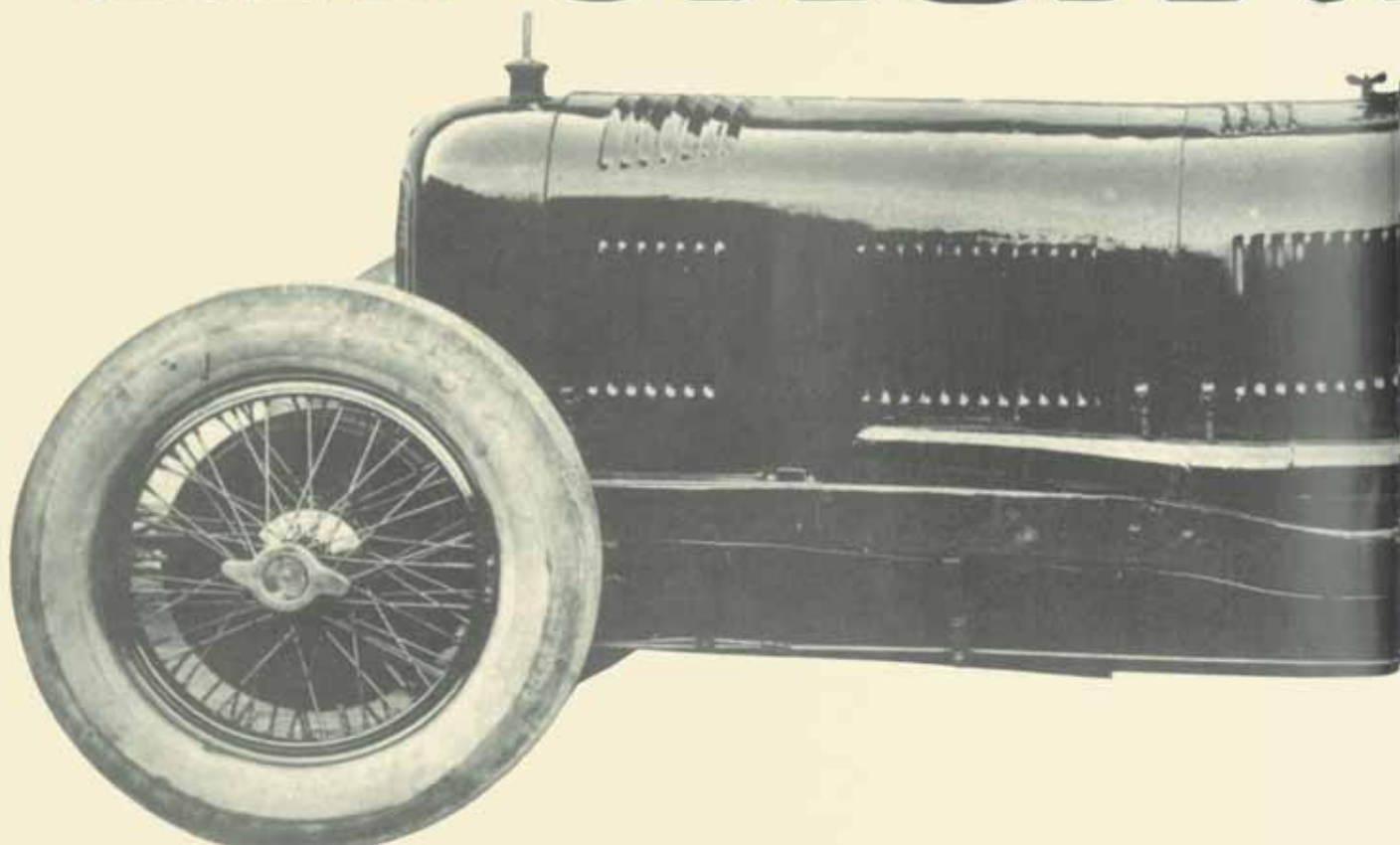




Ci-contre : la Diatto 4DS engagée à la Targa Florio 1921 et pilotée par Gamboni. Ci-dessous : la Diatto GP 2-litres de 1925 dessinée par Alfieri Maserati.

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.

LA SAGA M



DIATTO

3ème partie par Serge Pozzoli

Pour la saison 1925, la firme turinoise 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 peux vous dire si les « 8 pattes » Diatto furent fabriquées chez Diatto ou dans l'atelier des frères Maserati à Ponte-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 présentée par cette voiture vis-à-vis de ses rivales

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

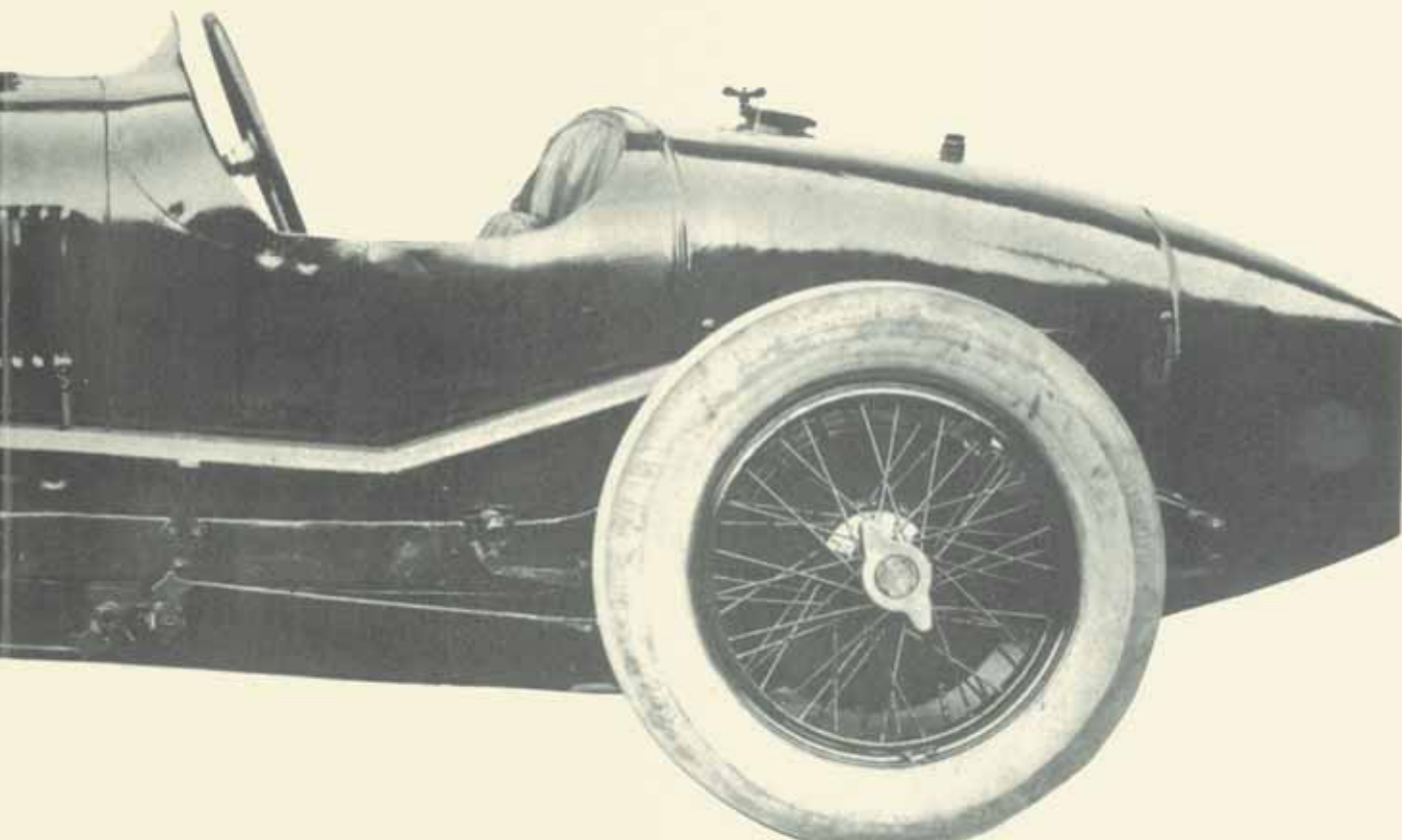
Quant au vilebrequin je n'ai aucune preuve démontrant qu'il était à rouleaux, mais dans l'histoire Maserati vous apprendrez un détail troublant.

Le châssis, classique, était légèrement contre-coudé avec des ressorts semi-elliptiques avant et arrière et des freins mécaniques agissant sur des tambours d'environ 360 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 2724 cm³.

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

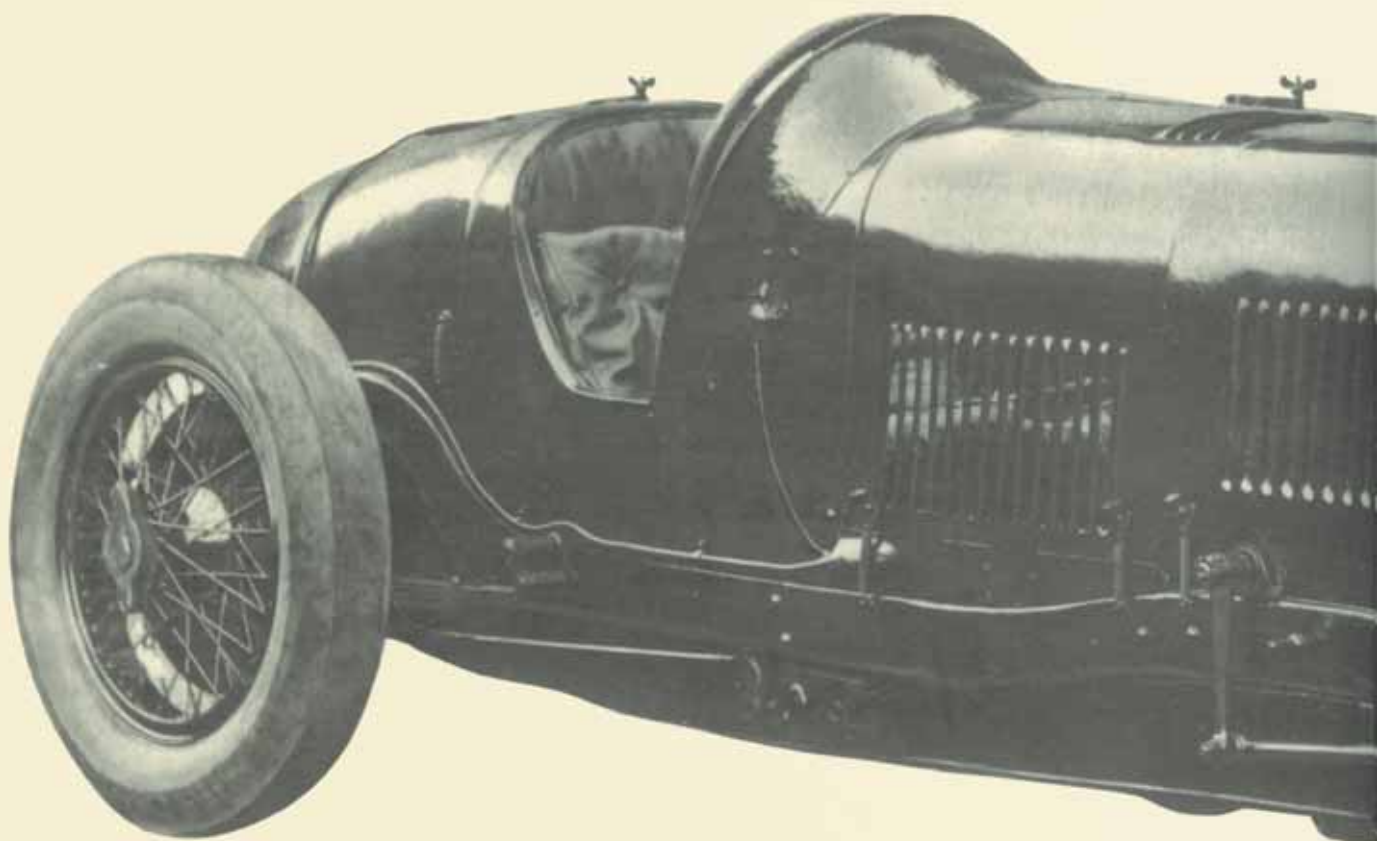
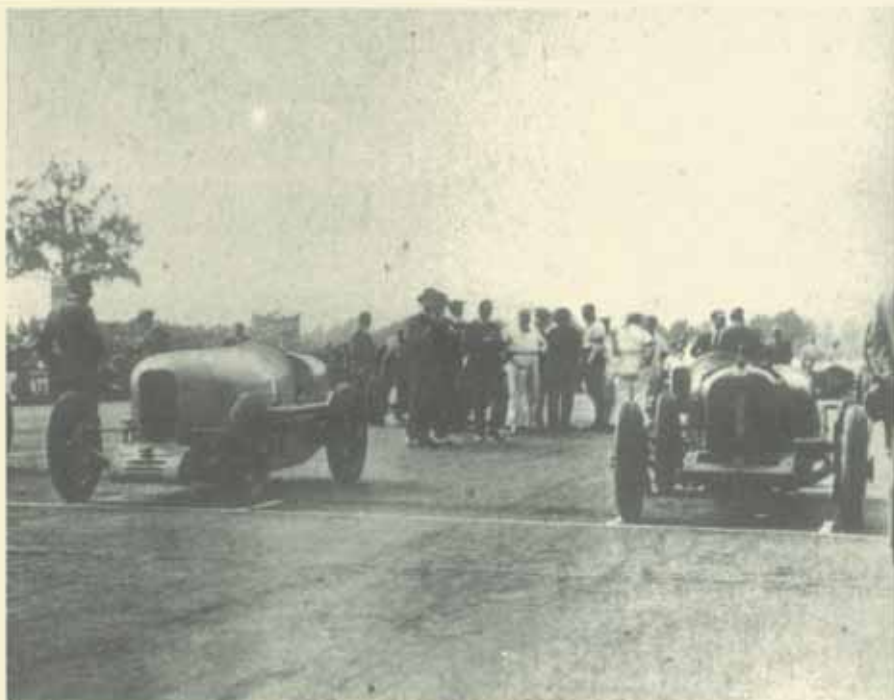
DE DIATTO À MASERATI

MASERATI



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

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



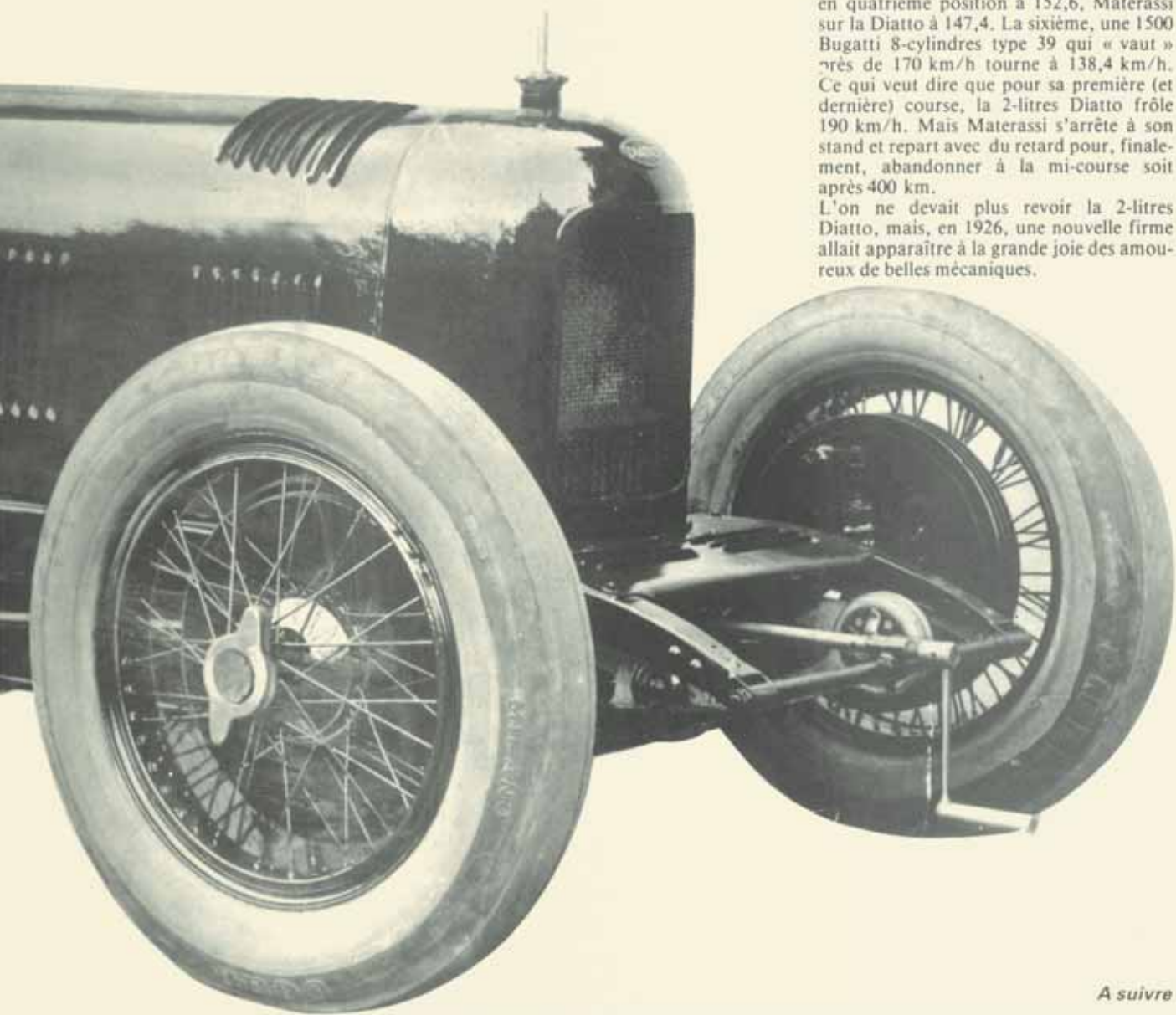
La 2-litres Diatto flambant neuve et à Monza en 1925
The brand new 2-litre Diatto and the car at Monza in 1925.



LA VIE DE L'AUTO

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

Below : the 2-litre Diatto at Monza for its first and last race.



Une voiture sur les trois mises en chantier fut essayée avec quatre carburateurs. Deux de ces Diatto furent engagées au GP de Monza en 1925 (début septembre), l'une pour Materassi, l'autre pour Rubietti. Finalement, une seule se présenta au départ avec un compresseur Roots, 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 réduisirent peu à peu à quinze partants dont, en 2-litres, trois Alfa Romeo, deux Duesenberg, une Guyot Spéciale, une Diatto et, en 1500 cm³, cinq Bugatti, deux Chiribiri et une Eldridge. Les Delage étaient absentes du fait de la proximité du GP de San Sebastian.

Les Duesie sont handicapées par leur embrayage et leur transmission conçus pour Indianapolis. L'une doit d'ailleurs s'arrêter très tôt. La Diatto est en cinquième position après 50 km derrière les trois Alfa et l'autre Duesie. Après 100 km, la Diatto 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, Materassi sur la Diatto à 147,4. La sixième, une 1500 Bugatti 8-cylindres type 39 qui « vaut » après de 170 km/h tourne à 138,4 km/h. Ce qui veut dire que pour sa première (et dernière) course, la 2-litres Diatto frôle 190 km/h. Mais Materassi 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 Diatto, mais, en 1926, une nouvelle firme allait apparaître à la grande joie des amoureux de belles mécaniques.

A suivre