



La Manovella

RIVISTA UFFICIALE DELL'AUTOMOTOCLUB STORICO ITALIANO

100.000
copie



**DIATTO
LA LUNGA STORIA**

N. 2 - Euro 6,50 - Mensile
Febbraio 2006 - Anno XLVI
Tariffa R.O.C. (ex 20/B): Poste Italiane SpA
Spedizione in Abbonamento Postale
D.L. 353/2003 (conv. 27/02/2004 n. 46)
art. 1 comma 1, DCB Milano

ISSN 1593-7607



9 771593 760008

60002

INDUSTRIE DIATTO: UN'AVVENTURA DURATA 170 ANNI

La lunga storia della casa torinese dal 1835 al 1955 - Produzioni e collaborazioni di prestigio per un marchio che vanta ben 500 vittorie

di Giovanni Allaira

La storia Diatto comincia nel 1835, quando Guglielmo Diatto apre a Torino, in riva al Po, un'officina artigianale da "carradore" per la costruzione di carretti e carrozze trainati da cavalli.

Il successo delle sue innovazioni tecnologiche, tra le quali il brevetto di un'ingegnosa "ruota perfezionata", permette negli anni successivi un ampliamento dell'attività, con la costruzione di vagoni ferroviari e tranviari. Nel 1864, dopo la scomparsa di Guglielmo, le industrie Diatto, guidate dai figli Battista e Giovanni, diventano uno dei maggiori costruttori europei di materiale ferroviario, fornitori della Società Italiana Strade Ferrate del Mediterraneo, della Società

Nazionale di Ferrovie e Tranvie di Roma.

Nel 1918, al massimo dell'espansione, la Società Anonima Officine, già Fratelli Diatto, terzo gruppo industriale italiano, guidata dal genero di Diatto,

N° 15 - Mai 1925

EN AUTO

- SPORTS - TOURISME ACTUALITÉS

Le beau châssis "DIATTO" 2 litres
type sport 12 C. V.

ADMINISTRATION REDACTION

Téléph. - Barre - 12.83 - 3, Rue de l'Hôpital - LYON - 12, Rue Bellocordière - Téléph. - Barre 44.63



Dante Ferraris, presidente della Confindustria e Ministro del Lavoro, entra a far parte della Fiat San Giorgio Costruzioni Navali e Meccaniche. Contemporaneamente, i giovani nipoti di Guglielmo, Vittorio e Pietro Diatto, alleatisi con il francese Adolphe Clément, titolare della A. Clément Bayard, la casa

straniera che vendeva il maggior numero di auto in Italia, fondano nel 1905 a Torino l'omonima casa automobilistica.

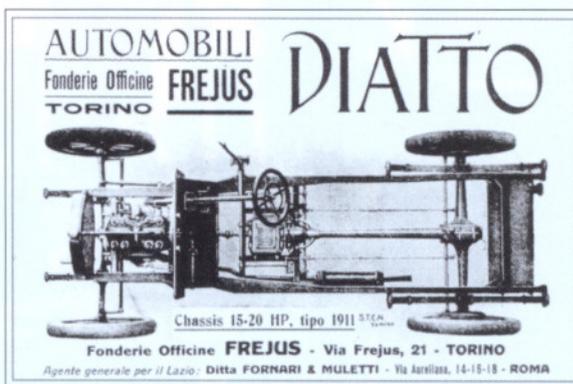
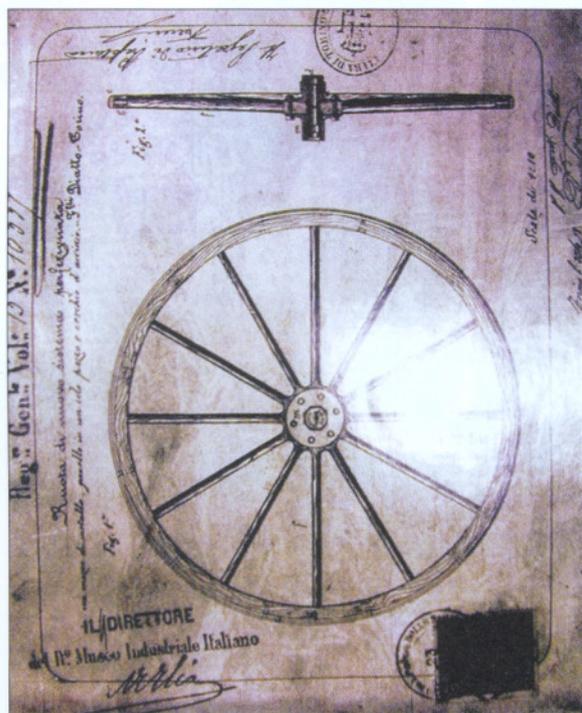
Già nel 1906, le vendite dei primi cinque modelli, a 2, 4 e 6 cilindri, beneficiano dei successi nelle competizioni, alle quali partecipa personalmente l'ingegnere Vittorio Diatto. Si ricordano la Milano-San Remo, Coppa D'Oro-Concorso di resistenza di 4000 km, Concorso Herkomer in Germania 1800 km, Corsa Lugano-San Gottardo, Coppa di Cannes, record di minore consumo, dove le Diatto vincono, percorrendo 100 km con solo dieci litri di carburante.

La Diatto conquista grandi meriti anche nel campo dei veicoli agricoli, applicando per prima il motore a benzina nelle macchine agricole e ottenendo importanti



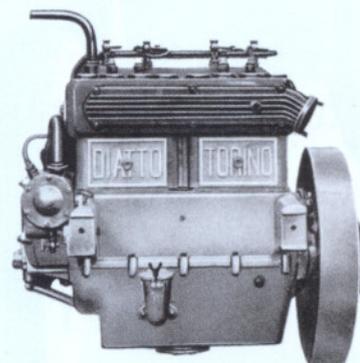
Nel periodo di maggior splendore, la Diatto ha un successo internazionale, come dimostra la copertina della rivista francese "En Auto" (a sinistra) del maggio 1925 che ritrae il telaio modello 2 litri tipo Sport 12 CV. In alto, ancora in Francia una Diatto durante una competizione.

TTTO



controllo degli stabilimenti della rinomata carrozzeria Garavini.

Diatto investe nella ricerca, dota i suoi motori di due alberi a camme e di quattro valvole per cilindro, brevetta sistemi di alimentazione, cambi e impianti frenanti. Già prima della Grande Guerra si distingue per la superiorità tecnologica, che renderà



gloriosa la sua squadra corse nelle competizioni internazionali: Pietroburgo-Mosca, Coppa del Turismo in Francia, Corsa Rebassada a Barcellona. Grazie alla supremazia in corse sparse per il mondo, le esportazioni inter-continentali, avviate nel 1911, permettono a Diatto di estendere la rete commerciale e di garantire ovunque l'assistenza della

premi al Concorso Internazionale indetto dal Ministero dell'Agricoltura, all'Esposizione di Piacenza del settembre 1908.

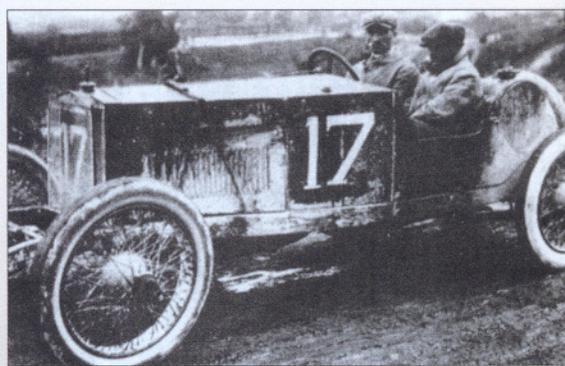
Nel 1909 i fratelli Diatto liquidano il socio francese e l'azienda diventa di proprietà interamente italiana, ricevendo il plauso della stampa. Sotto la guida di Vittorio Diatto, l'offerta viene estesa non soltanto ai telai da vestire, ma, tra i primi in Italia, alle vetture complete, potendo disporre di un proprio ampio reparto carrozzeria e avendo acquisito il



In alto, a sinistra, il primo brevetto depositato dalla Diatto risale al 1840 e si riferisce alla "ruota perfezionata" per carri e carrozze; a destra, una pubblicità del 1910 per la nuova vettura 12/20 HP (sopra) e un motore del 1912 (sotto). In basso, il grande stabilimento di Torino della Società Anonima Automobili Diatto come si presentava nel 1919.

Le vittorie: 500 volte sul podio

Diatto vanta un prestigioso palmarés di oltre 500 successi conseguiti nei più importanti circuiti e rally, conquistando e mantenendo per oltre venti anni, dal 1906 al 1930, posizioni da primato e gareggiando spesso con vetture di serie: la 4 DC, le 20 S, le 26 S, le 30 S, le 35 SS, oltre alle sport 8C Grand Prix compressore, 2 litri e 4 litri Mille Miglia, guidate dai più grandi piloti dell'epoca, come i fratelli Maserati, Diego De Sterlich, Tazio Nuvolari, Gastone Brilli Peri, i fratelli Franz e Carlo Alberto Conelli, Maria Antonietta Avanzo, Cesare Schieppati, Emilio Materassi, Guido Mergalli, Giulio Aymini, Domenico Gamboni.



La Diatto 2 litri alla Targa Florio del 1922.

I podi della Diatto

Francia	24 ore di Le Mans, Coppa del Turismo, Corsa di Limonest, Coppa di Cannes
Germania	Concorso Herkomer
Inghilterra	6 ore di Brooklands, Essex Car Club, Concorso Internazionale d'Inghilterra
Italia	24 Ore di Monza, Gran Premio d'Autunno, Coppa Internazionale, Coppa dei Re, Coppa Ascari, Gran Premio della notte; Mugello, Circuito di Mantova, Susa-Moncenisio, Coppa d'Oro del Turismo, Trento-Bondone, Gran Premio Città di Bologna, Criterium di Roma, Corsa Rocca di Roffeno, Pontedecimo-Giovi, Circuito Apuano, Coppa delle colline Pistoiesi, Gran Premio d'inverno, Milano-San Remo, Circuito del Tempio Canoviano, Targa e Coppa Florio
Nord Africa	Raid Tunisi, Tripoli
Russia	Pietroburgo, Mosca
Spagna	Gran Premio del Turismo, Gran Premio di Barcellona
Svezia	Gran Premio di Svezia
Svizzera	Gran Premio d'Europa, Lugano.San Gottardo, Riunione di Ginevra, Chilometro lanciato di Ginevra, Concorso Internazionale di Svizzera

"Regina delle vetture leggere, per velocità, comfort e distinzione".

Nello stesso anno i sovrani d'Italia acquistano cinque vetture berline e sportive Diatto, legandosi per fiducia ad essa fino al 1927.

Le industrie Diatto, in forte espansione, si avviano a diventare uno dei primi gruppi industriali del Regno. Nel 1914 Diatto rileva la Newton, ex Valt, (Vetture Automobili Leggere Torino), la Scacchi di Chivasso, acquisendo personale e macchinari e ►



A sinistra, oltre a veloci e belle vetture, la produzione Diatto si allargava a camion (molti quelli forniti all'Esercito) o piccoli furgoni sugli stessi telai delle auto; a destra, il motore rotativo di tipo aeronautico con 9 cilindri costruito nel periodo bellico.

SOCIETA' ITALIANA
MOTORI GNOME E LE RHÔNE
Capitale 1.600.000 lire
Fornitrice del Governo Italiano e dei Governi Alleati

Motori Rotativi GNOME - RHÔNE - CLERGET
DI OGNI TIPO E FORZA

Adottati dai principali Eserciti Europei

Montati su Apparecchi di ogni Marca

Il motore aerea rotativo Le Rhone è il motore aerea rotativo della fabbrica di Torino
Stabilimenti: **TORINO** - Madonna di Campagna

SOCIETÀ ANONIMA

CARROZZERIA SCHIEPPATI

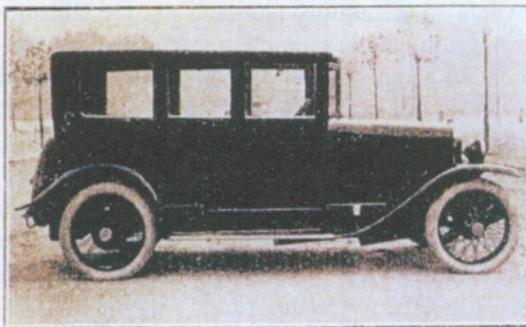
CARROZZERIE PER AUTOMOBILI

Sede ed Amministrazione:

VIA LAZZARO PAPI N. 14-16
VIA PIETRO COLLETTA N. 19
VIA LODOVICO MURATORI N. 34

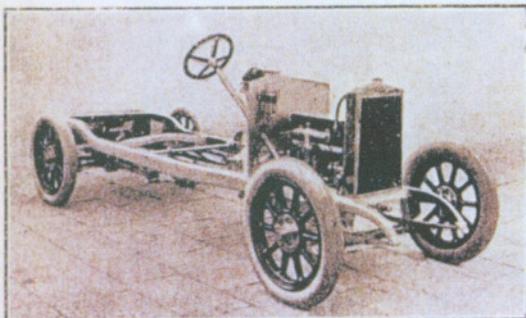
Telefono Interc. 50-030

MILANO



Tipo H. D. A. guida Interaa DIATTO.

Tipo 20 - 2 litri - DIATTO.



LA NUOVA 2 LITRI DIATTO

a Valvole in testa con sospensione CANTILEVER

RAPPRESENTANTE PER MILANO E PROVINCIA

CARROZZERIA SCHIEPPATI

MILANO

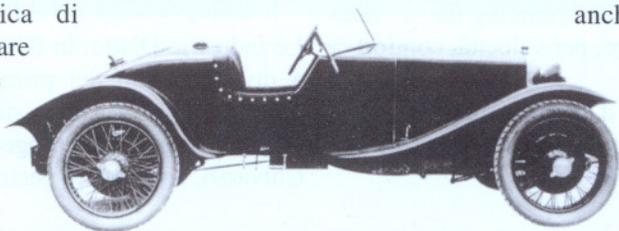
Via Lazzaro Papi N. 14-16

potenziando così la normale produzione di 40 veicoli mensili. Nel 1915 è la volta della Società Italiana dei motori Gnome & Rhône, la più importante fabbrica di motori aeronautici, titolare del brevetto del motore rotativo dei caccia militari, che consente a Diatto di trasferire alla produzione automobilistica la sofisticata tecnologia dell'azienda e di vincere numerose competizioni con i motori rotativi a nove cilindri.

Successi e notorietà sono utili per l'acquisizione di

parecchie commesse da tutta Europa allo scoppio della Grande Guerra. Gli stabilimenti, ampliati a circa 30.000 metri quadrati, producono anche camion militari, che insieme alle vetture, robuste e affidabili, sono impiegati sui cruenti campi di battaglia, dalla Tracia fino alla Tripolitania.

Nel 1915 inizia con Bugatti, che da tempo seguiva con interesse lo sviluppo industriale della Diatto, una decennale collaborazione tecnica e commerciale, volta alla produzione di vetture di lusso e



1915-1925 Diatto-Bugatti, automobili e motori aerei

Spiccate doti di progettazione avio-automobilistica ed eccellente capacità produttiva delle industrie Diatto (unica casa automobilistica italiana dotata di un proprio reparto di fonderie di ghisa, alluminio e bronzo), sono alla base del sodalizio tecnico e commerciale Diatto-Bugatti, che partendo dalla realizzazione di motori aeronautici, si estese successivamente alla produzione di vetture stradali e da corsa.

Nel 1919 Diatto presenta al Salone Internazionale di Francia, accanto alle proprie ammiraglie, le Diatto 30, prodotte con telai costruiti su licenza Bugatti, che permetteranno, aggiungendosi alla produzione di serie, di ottimizzare la sua elevata capacità produttiva.

Nel 1921 Diatto e Bugatti si accordano per costruire anche una serie di auto specifiche da corsa, con motori Bugatti 4 cilindri di 1500 cm³. Con compressore, montati su telai Diatto tipo 25 HP, Sport, modificati con asse tubolare, che, essendo molto leggere e potenti, risulteranno particolarmente competitive nei rally e nelle gare in salita. La collaborazione Diatto-Bugatti si esaurisce nel 1925, dopo dieci anni.

In alto, i telai Diatto completi di meccanica fornivano un'ottima base per i carrozzieri, come il milanese Augusto Schieppati che allestiva berline e cabriolet di indubbia eleganza.

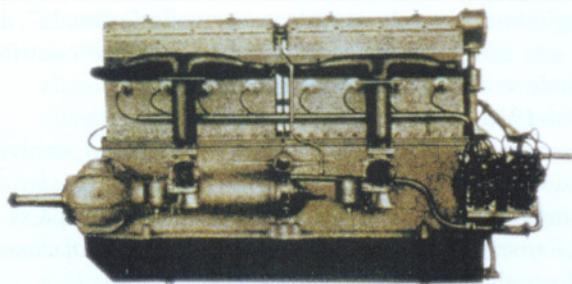
Al centro, la Diatto spider tipo 4 DS del 1921.

1922-1926 Diatto-Maserati

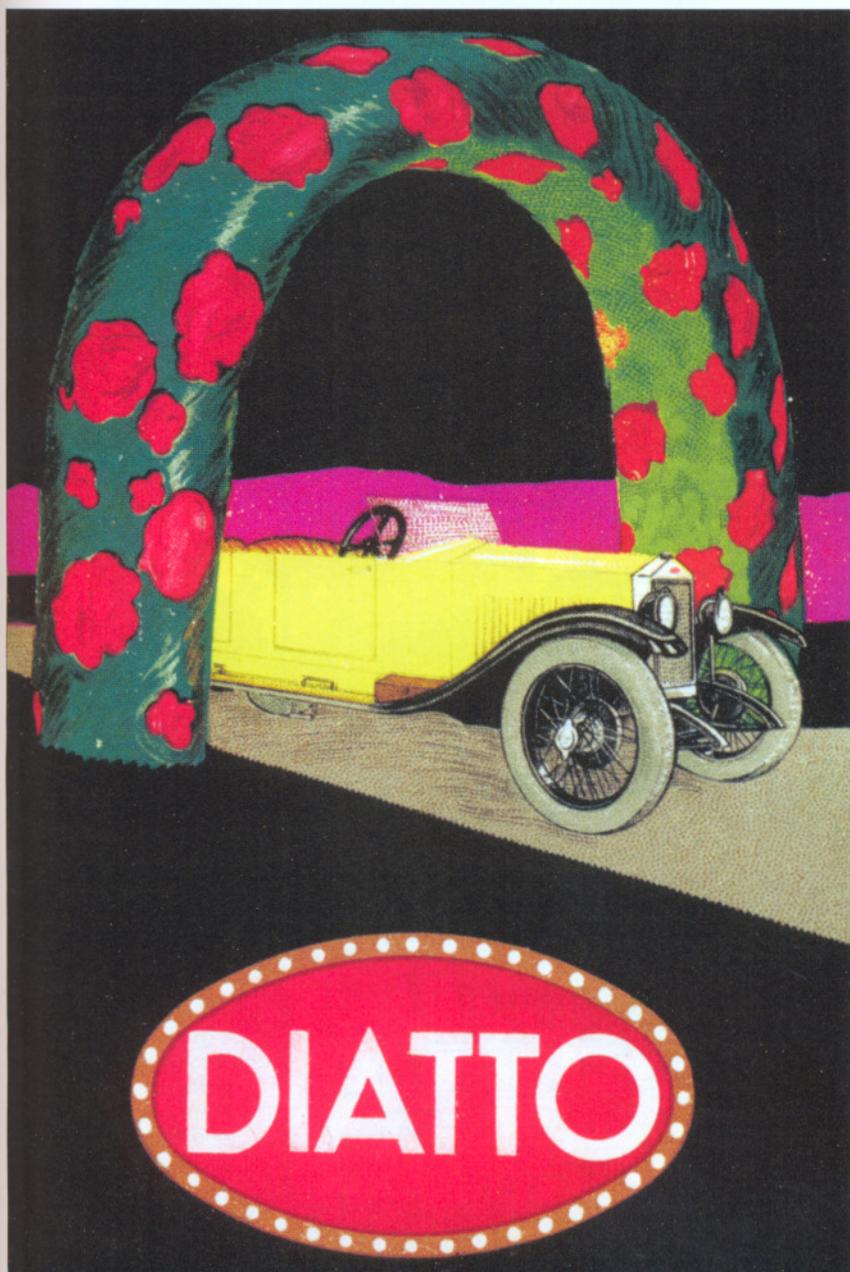
Nel 1922, Alfieri ed Ernesto Maserati sono chiamati a dirigere la squadra corse direttamente da Diatto, che, credendo nel loro talento, supera le offerte delle case concorrenti. Comincia così un periodo di fruttuosa collaborazione, gratificata da numerosi successi nelle competizioni e dalla realizzazione di nuovi motori, grazie agli insegnamenti dell'ingegner Coda, direttore e progettista Diatto. Nasce la leggendaria 8C Diatto Grand Prix compressore 160 CV, carrozzata da Schieppati, presentata da Maserati a Monza in occasione della fondazione dello storico "Club dei cento all'ora".

Intanto le finanze della Diatto scarseggiano, compromesse dal mancato incasso delle ingenti forniture militari al Regno d'Italia, e nel 1926 l'azienda si ritira ufficialmente dalle competizioni.

Nello stesso anno, i fratelli Maserati, sovvenzionati da Diego De Sterlich si mettono in proprio nella costruzione di auto da corsa e, provvisti di una decina di telai Diatto 30 Tipo sport rilevati da De Sterlich, fondano la casa del Tridente. Le Diatto Grand Prix continueranno così a vivere, evolute, sotto lo stemma del Tridente e ad aggiudicarsi vittorie, riconfermando la propria superiorità progettuale.



Il motore Diatto, su licenza Bugatti, a 8 cilindri in linea.



da corsa.

Nel 1919, finita la guerra, Diatto lancia il sontuoso coupé Tipo 4 DC, una vettura tecnologicamente all'avanguardia per design e stile, veloce e dai consumi contenuti. Intanto l'ingegner Coda assume la direzione della produzione.

Pioniere nel campo della progettazione dei motori, Coda, sviluppando un progetto inizialmente destinato alla Veltro, la sua piccola officina d'automobili, realizza i motori Diatto Tipo 20 e 20S per la produzione di serie, risultati già così competitivi da essere utilizzati con successo nelle corse. Successivamente progetta e costruisce un motore 8C in linea con due blocchi Diatto 4C tipo 20, ispirandosi al motore Bugatti Avio 8C, che Diatto aveva prodotto su licenza, sotto la sua direzione tecnica. Questo e un altro motore 8C a teste fisse, costruito nel 1922 con l'avvio della collaborazione con Alfieri Maserati, sono montati su due telai Tipo 20 di serie e provati sulla salita del Moncenisio con risultati insoddisfacenti.

In seguito, Alfieri Maserati entra a far parte stabilmente della Diatto e a lui e ad Ernesto vengono affidate le sorti della squadra corse e il progetto del nuovo motore Diatto Grand Prix 8 cilindri compressore.

Nel 1920 Diatto, proseguendo con determinazione nella sua vocazione agonistica, perseguita acquistando i piloti migliori, presenta una vettura da corsa speciale, in alluminio, a forma di siluro, che crea grande scalpore; nel 1921 vince in Inghilterra e in Svizzera "I Concorsi Internazionali per il maggiore Rendimento", sovrastando la concorrenza europea e americana, grazie alla maggiore leggerezza e velocità delle vetture, corrispondenti al minore consumo. Nonostante ciò, i bilanci ne risentono poiché i pagamenti delle forniture militari al Regno non arrivano.

Al successo sportivo ottenuto classificandosi ►

Diatto: allure & tecnologia

1835: anno di fondazione

Guglielmo Diatto apre a Torino un'officina per la costruzione di carretti e carrozze.

1840: prime invenzioni

Guglielmo Diatto brevetta una "ruota perfezionata", dando il via ad una serie d'innovazioni tecnologiche che contribuiranno al grande sviluppo industriale della Diatto.

1864-1918: produzione ferroviaria

Giovanni e Battista Diatto, figli di Guglielmo, evolvono la produzione con la costruzione di tram, motrici e carrozze, per le Compagnie des Wagons Lits et des Grands Express Européens de Paris, Trans Europe Express. Diatto diventa uno dei primi industriali del Regno d'Italia.

1905: produzione automobili

Gli ingegneri Vittorio e Pietro Diatto, nipoti del capostipite Guglielmo, fondano la casa automobilistica, che produrrà lussuose berline e soprattutto costose vetture sportive ad alte prestazioni, da 2000 a 6000 cm³, a 4, 6 e 8 cilindri, con compressore 4 valvole e pistoni in alluminio.

1911-1927: la Casa Reale ordina 5 Diatto

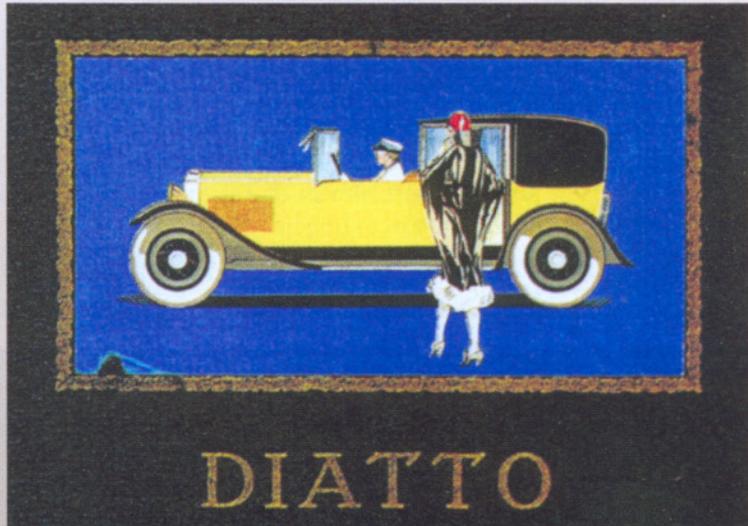
Anche Enzo Ferrari è un cliente Diatto. Le Diatto sono richieste in tutto il mondo grazie alle loro prestazioni e al loro lusso.

1915-1918: produzione bellica

Sono prodotti migliaia di camion militari e di motori d'aviazione per gli eserciti europei.

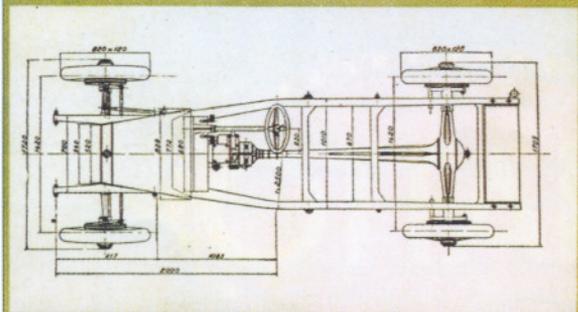
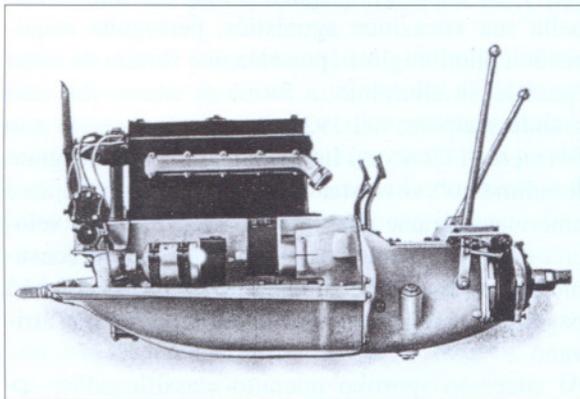
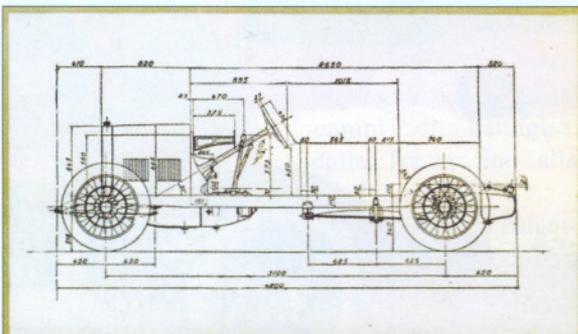
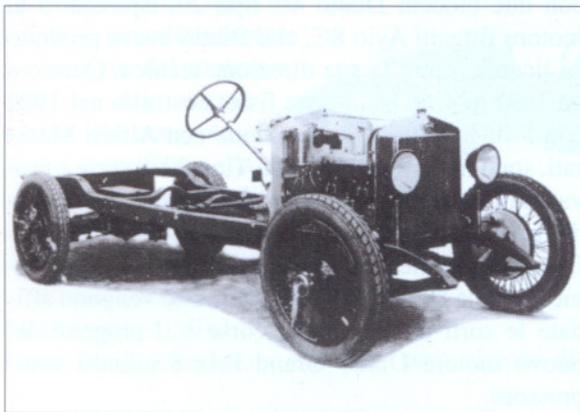
1915: motori aerei Diatto-Bugatti

Con la produzione del propulsore aeronautico 8 cilindri, costruito da Diatto su licenza Bugatti, prende avvio un sodalizio tecnico commerciale, che si protrarrà per una decina d'anni.



"prima assoluta" nella Rocca di Papa e prima nella sua categoria, battendo auto di qualsiasi cilindrata, si somma lo sviluppo della produzione sui modelli di serie, con carrozzerie aperte a due posti, torpedo, convertibili e chiuse a cinque posti, montate sia su telai corti sia lunghi.

Diatto diventa uno dei principali costruttori europei per la produzione di lussuose berline e di costose vetture sportive con alte prestazioni. Nel 1924, le 2 litri Diatto 4C, hanno il blocco delle teste senza l'interposizione di guarnizione, per l'assoluta precisione di lavorazione: 100 km orari a soli 2700 giri.



VEETTURA TIPO "20 A"
SCHEMA CARROZZERIA PER GUIDA 31"

A sinistra, telaio, motore e schemi della fortunata versione tipo "20 A" prodotta dal 1924.

Nella pagina a destra, la pubblicità della Diatto 20, gli schemi del motore quattro cilindri 2 litri con vista trasversale e longitudinale e la torpedo tipo 25 HP del 1919.

1919-1925: automobili stradali Diatto-Bugatti

Diatto costruisce prestigiose vetture stradali di 3000 cm³, su telai licenza Bugatti, nelle versioni Torpedo, convertibili e Coupé.

1921-1922: automobili da competizione Diatto-Bugatti

Vengono realizzate auto da corsa:

- con motori Bugatti di 1500 cm³, montati su telai Diatto Tipo 25 HP Sport
- con motori Diatto 2000 cm³ a 4 valvole, montati su telai Bugatti tipo Brescia.

1925: brevetti industriali Diatto

La ruota perfezionata, i cambi, gli impianti frenanti, i sistemi di alimentazione.

1922-1926: Diatto-Maserati

Alfieri Maserati è ingaggiato quale pilota e progettista della gloriosa squadra corse Diatto, con la quale primeggerà in molte competizioni.

1925-1926: le Sport G.P Diatto-Maserati

Vengono costruite le Sport Diatto 8C Grand Prix compressore, che Alfieri Maserati eredita e diventeranno, evolute, le prime Maserati da corsa Tipo 26.

1926: primato di stile e di performance

Uno fra i molti primati tecnologici: le Diatto sono le più veloci "2litri" italiane di serie in commercio.

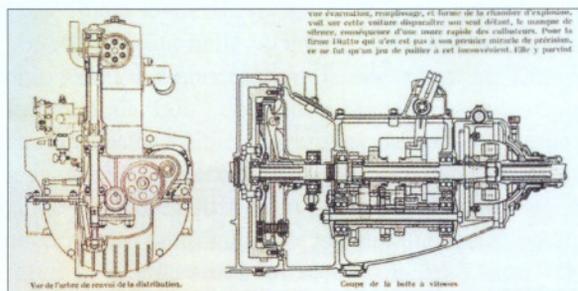
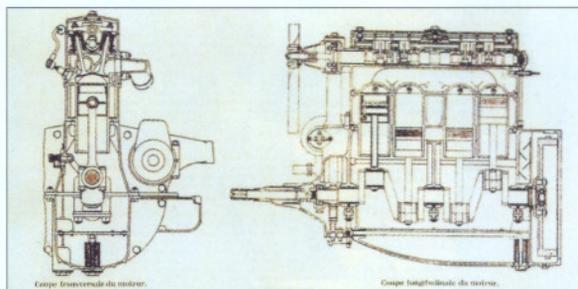
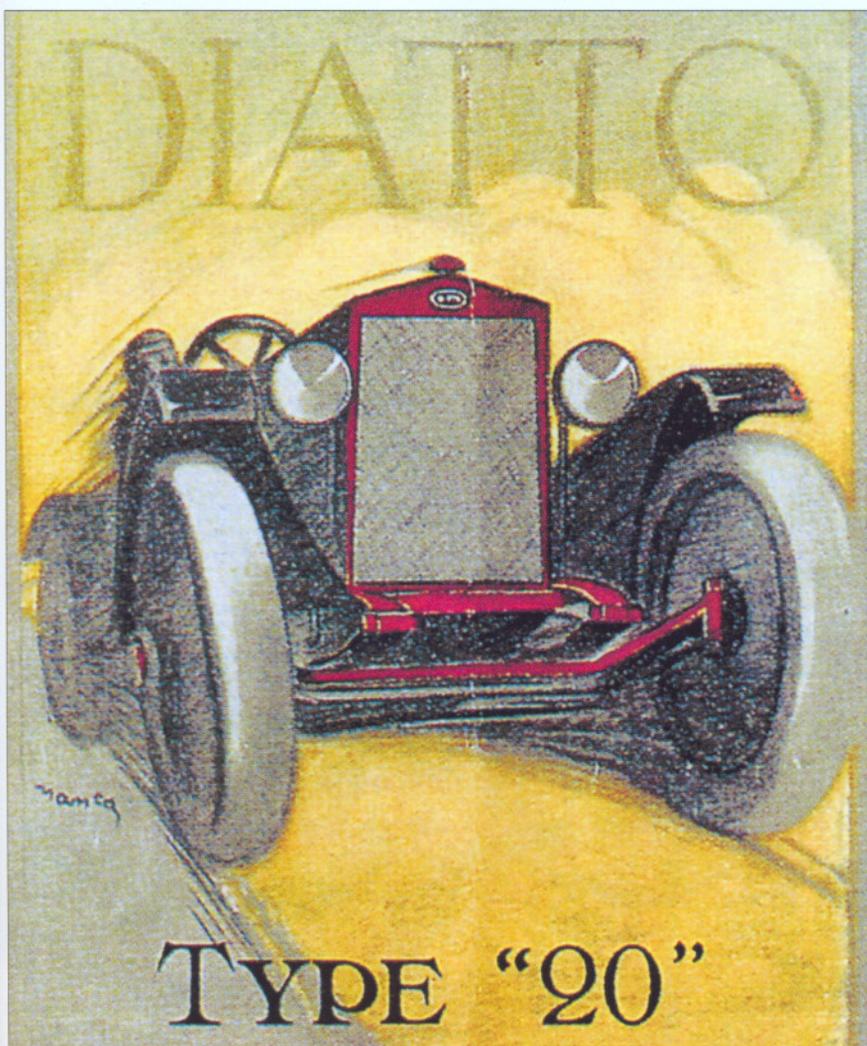
1919-1932: i carrozzieri Diatto

Sono i più famosi e importanti al mondo: Bertone, Castagna, Schieppati, Stabilimenti Farina, Zagato.

Nel 1926, Diatto presenta alla stampa mondiale, uno dei suoi primati tecnologici, derivato dall'esperienza maturata nelle corse, che polverizza le prestazioni delle auto più competitive della concorrenza: la Diatto 30.

I "Purosangue Diatto" si affermano nei maggiori circuiti, nelle cronoscalate, nelle gare di velocità e di durata, per il loro stile di tendenza: "Il disegno classico del radiatore Diatto a linea dritta, i suoi chassis abbassati, carrozzati molto elegantemente, per vetture basse a linee sfuggenti, hanno fatto scuola agli altri".

La progettazione è intensa e l'attività prosegue febbrilmente fino all'inizio degli anni Trenta, quando, a seguito di insormontabili difficoltà finanziarie, legate al dissesto delle industrie tessili dei fratelli Musso, suoi azionisti, e soprattutto al mancato incasso delle ingenti forniture per l'Esercito del Regno d'Italia, cambia la proprietà, che limita la produzione ai motocompresori, ai gruppi elettrogeni, ai soli pezzi di ricambio delle vetture Diatto, attività che cesserà del tutto nel 1955, lasciando comunque un indelebile segno nella storia dell'automobilismo mondiale.



BELLA AL CONCORSO, VELOCE ALLA TARGA



Su telaio e meccanica Diatto tipo 20 S, ecco l'interpretazione della Carrozzeria Schieppati, in apertura, e l'agile versione da corsa, a destra.

Dopo aver ripercorso la storia della Diatto, ecco due esemplari che rappresentano oggi le due anime del glorioso marchio di inizio '900: entrambe tipo "20", una era da competizione ed una da passeggio

di Luca Gastaldi – foto Maggi&Maggi



Troppo facile e scontato definirle “la bella e la bestia”, oltre che non del tutto corretto, perché sono belle entrambe. Hanno quasi la stessa età, 84 e 82 anni suonati, lo stesso nome di marca e modello (Diatto 20), ma due temperamenti molto diversi. La prima, la più anziana, è una vettura da corsa, di quelle vere e con un palmarés di tutto rispetto. La seconda ama il turismo a velocità moderata, capote abbassata e abiti eleganti.

Le vetture Diatto, nonostante il buon successo di vendite ottenuto negli anni Venti, sono oggi delle rarità. Si stima che in tutto il mondo ve ne siano meno di 200 esemplari e i modelli di questo servizio sono due dei pochissimi conservati gelosamente nel nostro Paese.

A proposito di vetture Diatto ancora in circolazione, viene da chiedersi che fine abbia fatto il marchio. Quasi seguendo il destino Bugatti, azienda più volte incontrata nelle vicende Diatto, anche il marchio torinese è ancora vivo. Esiste infatti la “Diatto International Lda”, con sede a Madeira (Portogallo), che da qualche anno si sta impegnando nella catalogazione delle vetture esistenti grazie alla realizzazione di un registro. Non solo, per il momento è ancora tutto sotto silenzio, ma vi sono dei progetti futuri in grande stile... affinché il nome Diatto ►



torni alla ribalta e spolveri un lustro che si è solo addormentato. Nell'attesa degli eventi, non rimane che goderci questi due esempi di raffinata meccanica e stile italiano.

La Diatto Tipo 20 Sport – "l'ultima grande novità della costruzione italiana e del moderno progresso", come recita una pubblicità del 1922 – viene ammirata per la prima volta nello stand 36 della Mostra Automobilistica Fiera di Milano. I commenti sono subito entusiastici. Si parla di una felice fusione dei

più avanzati concetti tecnici con quelle solide norme della buona meccanica, una nuova fioritura da parte della Diatto che non segue le mode del momento ma percorre la strada della normale evoluzione delle precedenti costruzioni.

All'interno dello stand espositivo si trovano lo chassis nudo e le versioni standard torpedo e coupé carrozzate dalla Diatto stessa. In quegli anni, si sa, le vetture vengono confezionate quasi su misura ed è per questo che si presta molta più attenzione al



Slanciata ed elegante, la "Schieppati" cabriolet, in alto, offre prestazioni brillanti nonostante un propulsore da 2 litri.

In basso, a sinistra, l'accesso all'abitacolo dotato di comode poltrone in pelle; a destra, il posto di guida (sopra) e la completa dotazione di strumenti (sotto) che comprende, da sinistra, contachilometri, manometro olio, luce di cortesia, indicatore livello carburante e orologio. Al centro i comandi per l'accensione.

Una Diatto carrozzata Schieppati

Questa non è un'automobile di impatto. Non è di quelle che al primo sguardo fanno rimanere a bocca aperta. Questa Diatto 20 S Cabriolet Schieppati (costruita nel 1924) si fa apprezzare un poco alla volta. Più la si ammira e più si scoprono le sue linee equilibrate, la sua massa armonica e slanciata. Nella parte anteriore si apprezzano i parafanghi, il cofano e le fiancate che si raccordano con precisione dando vita ad un disegno non banale né scontato. Con la capote abbassata, anche la parte posteriore si alleggerisce molto e la curvatura che inizia dal "posto della suocera" dà alla "20 Schieppati" una buona dose di dinamismo, sia da ferma sia in marcia. Con il telaio numero 20769 ed il moto-

re 20745, questo esemplare viene ritrovato negli anni Sessanta dai noti collezionisti Edoardo e Luigi Fittipaldi, lontani parenti del pilota Emerson. Sono loro che fanno eseguire un accurato restauro, grazie alle preziose consulenze di Ernesto Maserati e degli eredi del carrozziere milanese Augusto Schieppati, Renato e Augusto. La vettura, fresca di restauro, il 2 giugno 1970 partecipa alla "XI Coppa Monza", vince diversi concorsi di eleganza, tra i quali le Coppe de "La Manovella" e della Martini & Rossi e si fa ammirare al Motor Show di Roma dell'aprile 1972. Dopo oltre quarant'anni, la Diatto Schieppati cambia proprietario ma non cambia di una virgola il suo aspetto e le sue caratteristiche

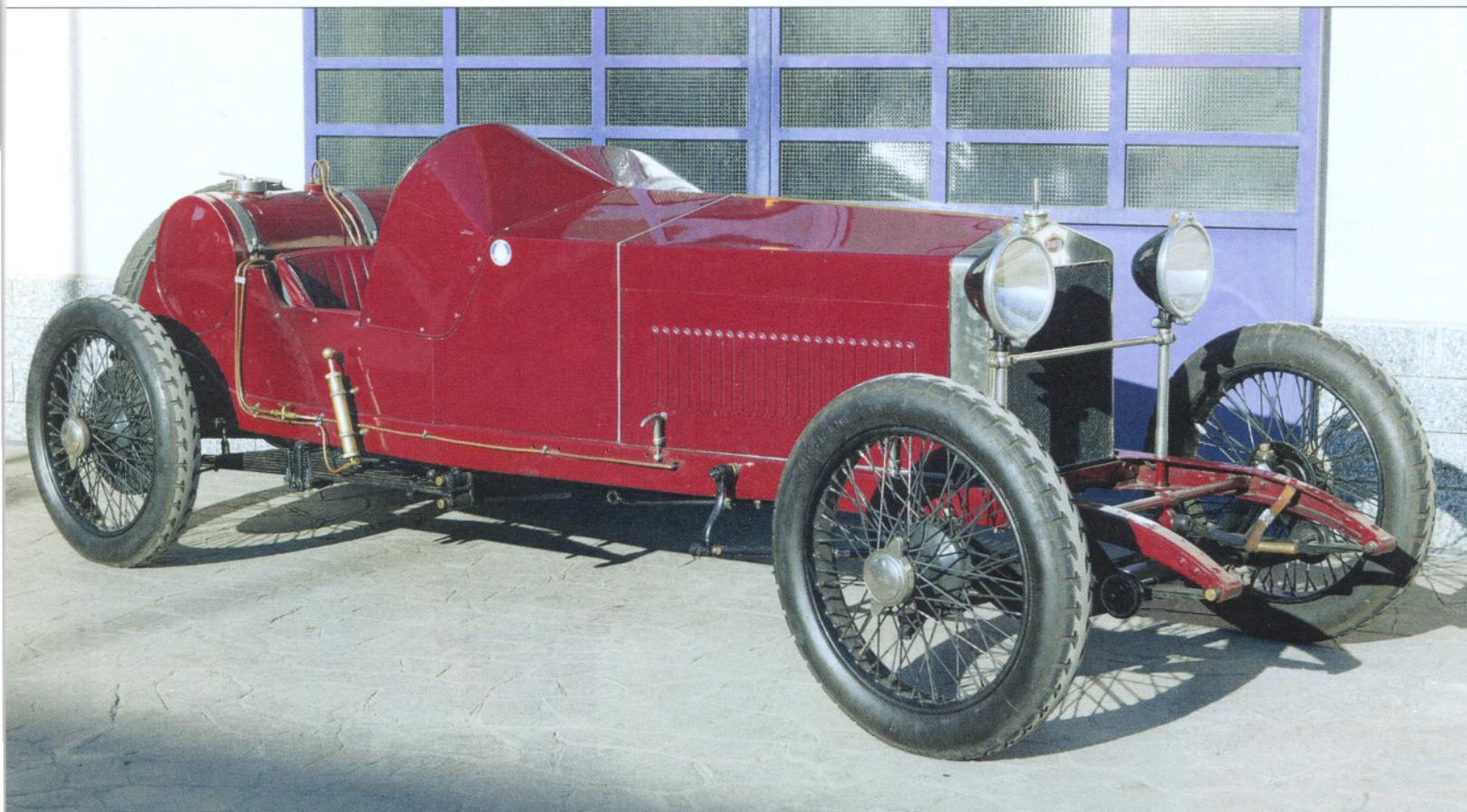


telaio (completo di meccanica) rispetto alla versione "finita". Di questo chassis Tipo 20 Sport si apprezzano subito il disegno e la concezione che possono dare vita a vetture solide ed equilibrate per gli usi normali o brillanti e agili per la partecipazione alle corse.

La meccanica si avvale di un motore a quattro cilindri in linea di 2.000 cm³. Si è scelta la piccola cilindrata per allinearsi ai regolamenti tecnici delle competizioni 1922, "la formula di oggi e di domani", come commenta una rivista dell'epoca. Questo propulsore, in blocco unico con cambio e frizione e sospeso al telaio in tre punti, ha cilindri fusi in ▶



Dalle linee squadrate del frontale alle curve sinuose della parte posteriore: un contrasto che non stona nella vista generale della Diatto cabriolet. In basso, il particolare della bagagliaiera basculante.



ghisa e pistoni in lega di alluminio, con misure di alesaggio e corsa di 79,7x100 mm. Interessante è la distribuzione, con valvole ed albero a camme in testa, uno dei primi esempi utilizzati su vetture da turismo.

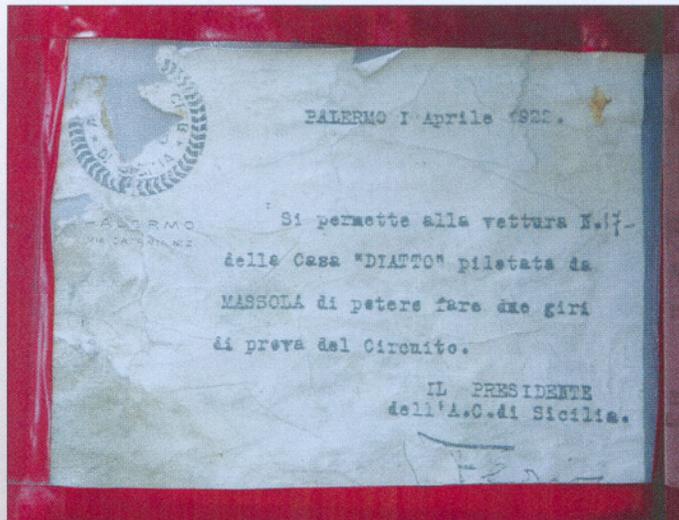
La trasmissione si avvale di una frizione a secco, cambio a quattro rapporti e trazione posteriore. Da segnalare l'assale anteriore di acciaio stampato ad alta resistenza, come pure i fuselli e le leve dello sterzo. La robustezza di queste soluzioni davano all'Italia e alla nostra industria automobilistica un curioso primato: quello del Paese con le strade peggiori ma con le più elevate velocità turistiche. Foglie di balestra anteriori semi-ellittiche, larghe e



In alto, essenziale, leggera e aerodinamica, la Diatto 20 Sport da competizione del 1922 è una classica "tutto fuori": la carrozzeria ripara solo motore e pilota; al centro, il posto di guida; in basso, a sinistra, il capiente serbatoio con indicatore esterno e, a destra, la doppia ruota di scorta.

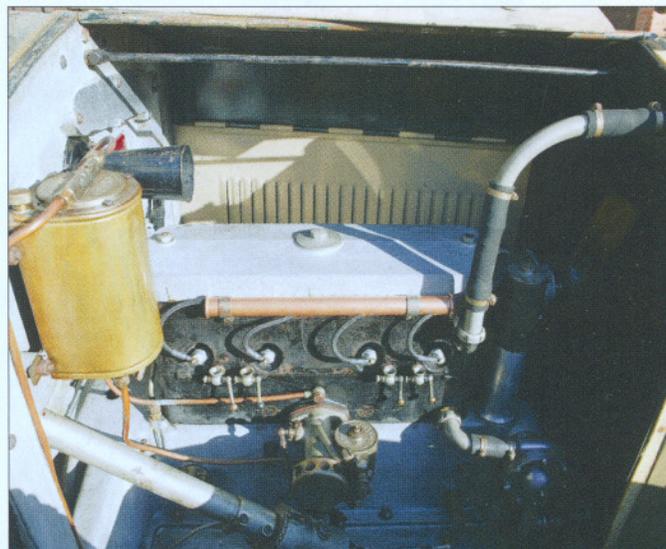
Una Diatto alla Targa Florio

All'interno dell'abitacolo, sulla parete di sinistra, un foglietto tenuto con del nastro adesivo rosso (nella foto) porta la data del 1° aprile 1922, e qui si legge: "Si permette alla vettura n. 17 della Casa 'DIATTO' pilotata da MASSOLA di potere fare due giri di prova del Circuito". Firmato "il presidente dell'A.C. di Sicilia". Il circuito è quello delle Madonie e dove c'è un circuito c'è una corsa, e dove c'è la Sicilia c'è la Targa Florio. La tredicesima edizione. La Diatto 20 che stiamo analizzando, percorse quelle favolose strade. Porta il numero di telaio 20069 e il numero di motore 20066. Massola purtroppo non termina la corsa, così come le altre due Diatto partite con i piloti Meregalli e Gamboni. Già l'anno successivo, il 1923, Massola cerca fortuna all'estero e, distintosi per le sue capacità, viene nominato dalla Diatto importatore per l'Australia. Tra i bagagli



di Massola vi è anche la sua Diatto 20 S da corsa, che viene utilizzata nelle competizioni sul Circuito di Aspendale, all'epoca appena ultimato, ottenendo alcuni piazzamenti. In Italia, nel frattempo, vetture come quella di Massola partecipano a svariate competizioni, come la Susa-Monconensio, il Gran Premio d'Italia (con Alfieri Maserati), il Circuito del Mugello, la Sorrento-Sant'Agata. Alla fine degli anni Settanta, la vettura di Massola ritorna in Europa. Viene restaurata e acquistata prima da un collezionista inglese, William Henry Summers, poi, a metà anni Novanta, dal collezionista franco-belga Francis De Prins. Dopo faticose ricerche, è da poco tornata in Italia. Come si può notare da alcune fotografie dell'epoca, questa rossa Diatto 20 S mantiene la configurazione sportiva originaria dell'epoca.

sottili, e lunghe cantilever posteriori formano le sospensioni del telaio Diatto 20 S. Oltre a questa versione Sport, il telaio tipo "20" viene costruito nella prima variante con motore da 40 CV (1922-1923) e nelle successive "S coda lunga" (1922-1925, 700 kg di peso, motore da 85 CV) e "A" (1924-1927, 950 kg e 40/48 CV).



Caratteristiche tecniche Diatto 20 S (1922-1925)

Motore

ant. longitudinale, 4 cilindri in linea, 1995 cm³, alesaggio e corsa 79,7x100 mm, potenza max 45 CV a 2.700 giri/minuto, valvole in testa, un albero a camme in testa, alimentazione con carburatore Solex, raffreddamento ad acqua, radiatore Mégevet

Trasmissione

trazione post. a cardano e ingranaggi spiroidali; frizione a disco unico a secco, cambio 4 rap. + retro

Freni

ant. e post. a tamburo con comando a pedale, comando a leva sulla trasmissione

Sterzo

vite senza fine e ruota elicoidale

Sospensioni

assale ant. con balestre semiellittiche, post. con balestre cantilever

Ruote

cerchi smontabili Rudge Whitworth 820x120

Dimensioni e pesi

carreggiata 1.420 mm, passo 3.100 mm, spazio carrozzabile 2.655 mm, peso chassis a nudo 900 kg

Prestazioni

velocità massima 95 km/h

La targhetta identificativa della Diatto 20 S versione corsa con indicato il tipo e il numero di telaio (a sinistra); il motore quattro cilindri in linea di 2 litri che equipaggia entrambe le vetture del servizio.