

1923 - Maserati su Diatto 2 litri



Agli inizi degli anni venti, Alfieri ed Ernesto Maserati sono contesi per la loro bravura, come piloti e come progettisti.

Diatto crede nel loro talento e nel 1922, superando le offerte di case concorrenti, li chiama a dirigere la Squadra Corse, dando l'avvio ad anni di fruttuosa progettazione motoristica, gratificata dai successi nelle competizioni. Alfieri Maserati, con una Diatto 3.000, nel novembre 1922 conquista l'Autodromo di Monza, vincendo il Gran Premio d'Autunno - 400 km. alla media di 125 Km/h, tenendo dietro il fortissimo Ugo Sivocci su Alfa Romeo 3.000 -.

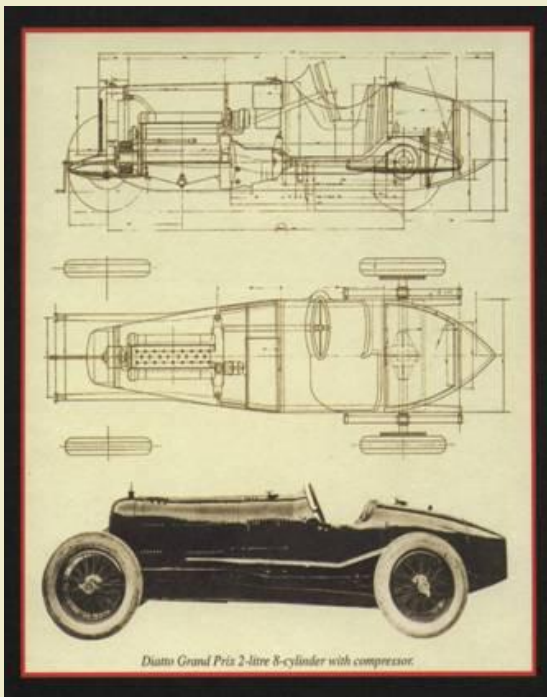
E' il primo di una serie di importanti successi, realizzati anche nelle gare su strada, come le durissime crono-scalate Parma - Poggio di Berceto e Aosta - Gran San Bernardo, vittorie replicate per due anni consecutivi.

I fratelli Maserati, assorbiti dal loro prestigioso incarico, con la Diatto, sempre più assiduamente soggiornano a Torino, per progettare, collaudare e gareggiare con le Diatto da corsa.

1924 - Maserati/Parenti su Diatto 3 litri



Diatto Grand Prix 8 cilindri compressore



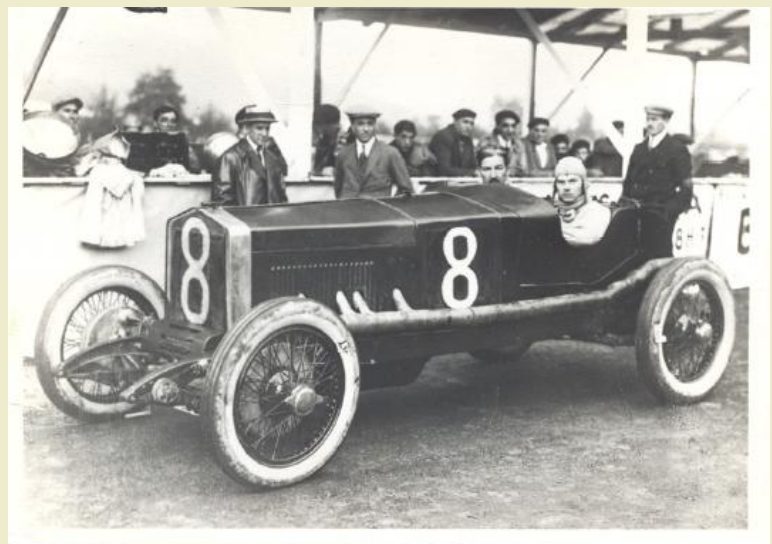
Nel 1923 l'ing. Coda, direttore e progettista della Diatto, realizza 2 motori sperimentali 8 cilindri in linea, 4 litri, accoppiando due blocchi Diatto Tipo 20 di serie. Tra il 1924 e il 1925, Alfieri Maserati, sotto la guida dell'ing. Coda, che chiama "il mio maestro", sull'esperienza dei prototipi, progetta e costruisce un nuovo motore Diatto, con cilindrata ridotta a 1995 cc. E' il primo 8C Diatto costruito da Maserati, motore in alluminio monoblocco in linea, bi-albero, con 2 carburatori Memini e compressore tipo Roots; un'architettura così ben riuscita, che Maserati, quando si metterà in proprio, sfrutterà per molti anni. Nasce la leggendaria 8C Diatto Grand Prix compressore -160 CV - carrozzata da Schieppati, che Maserati presenta a Monza il 14 giugno 1925, in occasione della fondazione, da parte dei sostenitori della Diatto, dello storico "Club dei cento all'ora".



1922 Monza – 1° Gran Premio: Maserati su Diatto 3.000, vince la categoria corsa

Le finanze della Diatto, malgrado continui a vincere, a piacere e a vendere, con un nutrito portafoglio ordini da evadere, scarseggiano, compromesse dal definitivo mancato incasso, delle ingenti forniture militari al Regno d'Italia.

Per Maserati, il successo, l'ammirazione e le tentazioni, non mancano. Il campione Franz Conelli, amico di Bugatti, convince Maserati a installare quel motore Diatto 8C, sulla sua plurivittoriosa Diatto-Bugatti da corsa.



1924 - G.P. San Sebastian (Spagna) Maserati/Parenti su Diatto 20



1923 - Parma-Poggio di Berceto - Maserati su Diatto 20 S

Maserati effettua alcuni giri dimostrativi e raggiunge ben 180 km/h tra il generale plauso.

In seguito, consegna alla Diatto un secondo motore 8 cilindri costruito e, con la mediazione di Coda, trattiene il prototipo a saldo, per l'opera svolta negli ultimi tempi senza retribuzione, al pari dello stesso Coda.

Il pilota marchese Diego De Sterlich, offre una nuova carrozzeria, verniciata per l'occasione in blu chiaro (tipico colore EB), per sollecitare un'auspicata collaborazione con Bugatti, ma il tentativo va a vuoto.

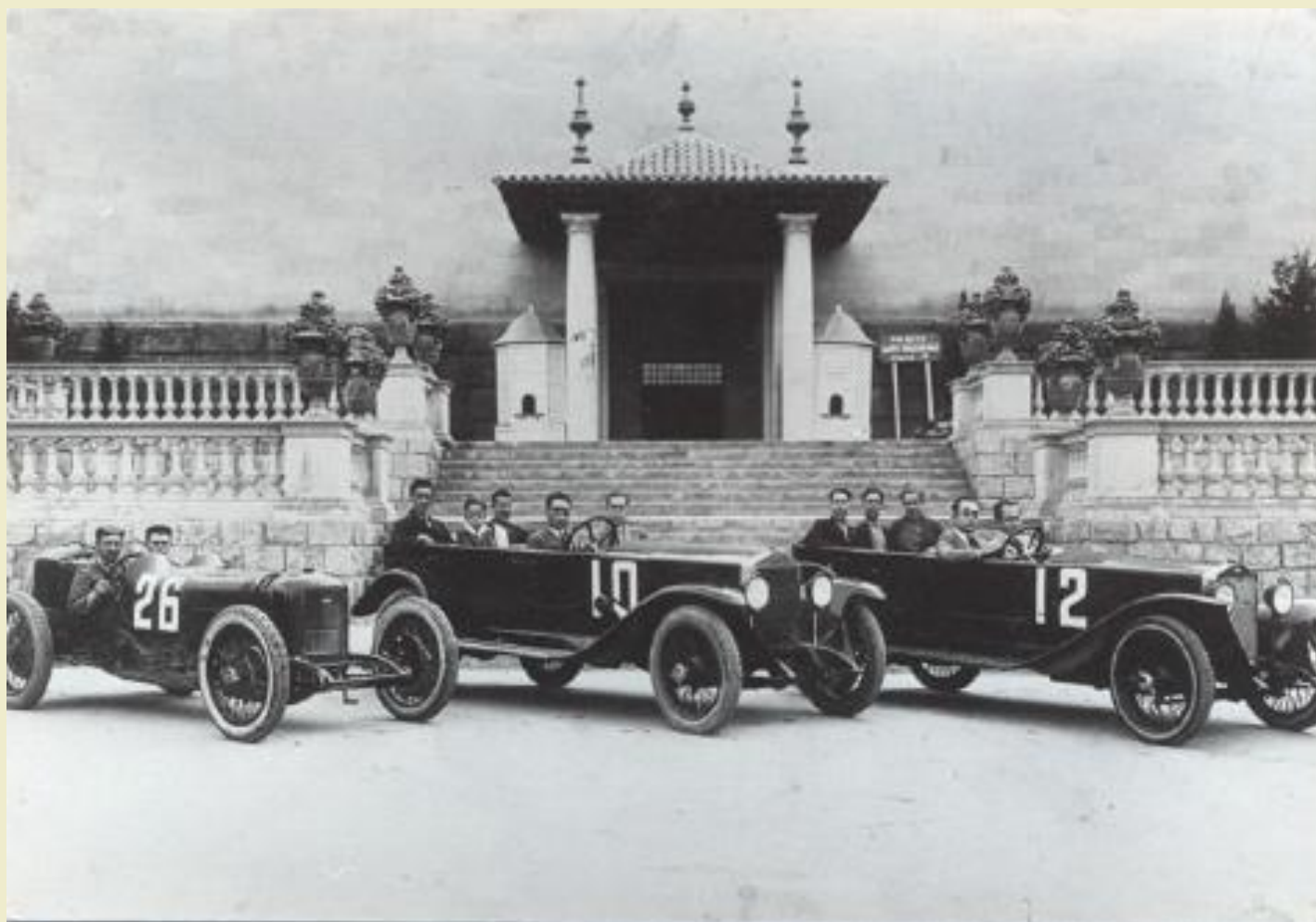
Maserati rimane alla Diatto, coronandone la gloriosa storia sportiva sul podio della Targa e Coppa Florio, del Circuito di Cremona, della Coppa della Consuma, della Susa - Moncenisio, delle Colline Pistoiesi.

Si classifica primo anche a Limonest (Lione) e a Schabenberg in Francia, a Gothenbourg e a Bollans in Svizzera, alla Rebassada (Barcellona) e a Valencia in Spagna.



I fratelli Maserati sulla Diatto Gran Prix 8 cilindri, compressore, antesignana delle Maserati Tipo 26

La squadra corse Diatto, diretta da Maserati, alla Rebassada (Spagna)





DIATTO MASERATI 8 C - telai 30010 - 1925

All'inizio del 1926, quando Diatto si ritira ufficialmente dalle competizioni, il pilota Diego De Sterlich, ammiratore dei fratelli Maserati, rileva dalla Diatto una decina di telai Tipo 30 sport, accessoriati dei cambi e di molte parti meccaniche. Li fa consegnare ad Alfieri Maserati, convincendolo, anche con aiuti economici, a mettersi in proprio nella costruzione di auto da corsa.

1926 - Maserati lascia la Diatto e si mette in proprio

Con questi telai Diatto Tipo 30 sport accessoriati e con l'enorme bagaglio tecnico e sportivo ereditato dalla Squadra Corse Diatto, Alfieri ed Ernesto Maserati fondano la casa del "Tridente".

Le prime Maserati, auto-telai motorizzati Diatto, sono numerate progressivamente dal n.011, che indica l'undicesimo dei motori precedentemente elaborati e/o costruiti da Alfieri Maserati per le Diatto da corsa, alcuni dei quali montati su richiesta, sia dalla stessa Diatto a Torino, che direttamente dalla Maserati, allora a Bologna:



DIATTO 4 Cilindri :
20S/2000; 20H-S/6000;
23S/2300; 26S/2600;
30S/300; 35SS/3500;

DIATTO 8 Cilindri :
20SSMB/2000;
40MM/4000;
40BTS/4000;
40BTF/4000;

MASERATI 8 Cilindri:
TIPO 26: MB/1500.

(vedi "Le Fanatique de l'Automobile", sotto - Stampa in lingua Francese -)

FROM RAILWAY ENGINES TO RACING CARS

The Diatto is probably best remembered as the forerunner of the modern-day Maserati. However, this is not a completely fair image as Diatto themselves made some interesting cars

The Maserati brothers, however, had more success: the GP straight-eight Diatto was reborn as the 1500 cc Maserati.

So as Diatto died, Maserati was in the ascendant. Had the 2-litre GP car been more successful and had Diatto been adequately financed, the course of motoring history might have been different, who knows! Maybe Diatto would now be a luxury marque and Maserati still a workshop in Bologna. DBW

The Type 26 Maserati, a direct development of the GP Diatto, winning the 1½-litre class of the 1926 Targa Florio.



Automobile

Cyril Posthumus used to speculate on where the money came from for the Maserati brothers to purchase the Diatto racing team. They had little money of their own at that time. He thought it possible that it came from the Marquis de Sterlich or the Baroness de Avanzo. Recently an Italian, who knew Ernesto Maserati and de Sterlich, said that it would seem that it was the latter who put up the money. In fact, he supported both Diatto and Maserati to such an extent that he expended his entire family fortune. ©

January 1998 59

(consulta gli articoli originali alla voce - Stampa in lingua inglese)

Alla "Targa Florio" del 1926, Maserati è iscritto con una Diatto 2 litri 8C Grand Prix compressore. Invece si presenta in gara, con la Sua prima Maserati "Tipo 26", che è una Diatto Grand Prix modificata, con motore ridotto da 2000 a 1500 cc, per adeguarsi alle prescrizioni del nuovo regolamento internazionale.

Le Diatto Grand Prix, evolute sotto lo stemma del Tridente, per tanti anni ancora saranno vittoriose, riconfermando la loro superiorità progettuale e tecnologica (consulta i documenti originali Diatto-Maserati).

Molti gentleman-driver, quando Diatto nei primi anni trenta cesserà la produzione, inizieranno a portare le loro Diatto da corsa, ancora competitive, dai fratelli Maserati.



**1924 TORINO
STABILIMENTO DIATTO**
Alfieri Maserati e l'Ing. Coda
si accingono a provare la
DIATTO - MASERATI quattro
cilindri 2000 che Ernesto
piloterà nella gara delle
Colline Pistoiesi, sua prima
corsa.

Dalla Diatto - Bugatti 1500 alla Maserati "Tipo 26": genesi di un mito

1921-22 - *Accordo Diatto-Bugatti per la costruzione su commessa di una piccola serie di auto da corsa con motori EB 1500 (69x100) e telai Diatto tipo 25 HP Sport (Passo 2550, carreggiata ant. e post. 1400) modificati con assale tubolare tipo B.C.C. portante agli estremi fusi a snodo ad attacchi detti a "forcella invertita" e "piatti inchiodati" (sic! Coda), senza freni anteriori: sterzo a 26°, tiranteria e barra di accoppiamento adattati dal tipo 25 HP; freni posteriori azionati con tiranti dall'asse portante il pedale e/o con leva collegata anche ad un freno sulla trasmissione; ruote Rudge Whitworth Straight side e gomme 820x120. L'italo-francese Franz Conelli richiede a Coda ulteriori modifiche al suo esemplare: alleggerimento del telaio da 840 a 750 kg e di tutta la vettura eliminando anche il baquet per il meccanico; radiatore dell'acqua della tipo 25 HP più grande di quello previsto da Coda per il tipo sport-tubo di scarico all'altezza dei collettori - 4 in 2 - e non in basso come nel progetto, ed altro. Con questa "speciale" F, Conelli partecipa ad alcune competizioni tra cui la Susa-Moncenisio 1921.*

1922-23 - *L'ing. Coda progetta e costruisce un motore 8 C in linea con due blocchi Diatto tipo 20 (79,7x100) ispirandosi al motore Bugatti Avio 8C che la Diatto aveva prodotto su licenza sotto la sua direzione tecnica. Coda entra in contatto con Alfieri Maserati per una collaborazione con la DIATTO ed insieme realizzano varie migliorie a quel motore: nuove teste senza interposizione di guarnizione con i blocchi, nuovi carburatori - Zenith da Ø 36 - in sostituzione dei Feroldi avio modificati da Coda ed altro, si costruisce un secondo motore a teste fisse e vengono assemblati due prototipi utilizzando due telai tipo 20 di serie (passo 3.10; carreggiata ant. e post. 1,40). È da notare che l'ing. Coda pensa di costruire anche una vettura di lusso ed uno spider con un motore del genere oltre che una da competizione. Le prove sul Moncenisio, con una carrozzeria spartana, effettuate da Coda, Maserati e De Sterlich sono del tutto insoddisfacenti. De Sterlich fa sostituire le gomme 820x120 con altre 820x135 e modificare le balestre posteriori zavorrando il retrotreno con quattro ruote - non per scorta! - e, cambiate le otto candele, riprova sullo stesso percorso ma il prototipo prende fuoco - viene spento con il concorso di alcuni montanari presenti lungo la strada.*

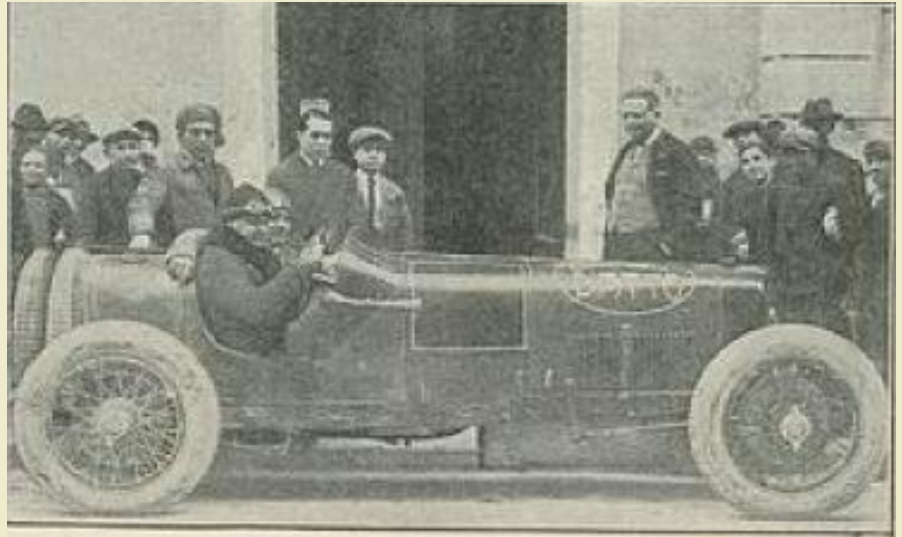
1923-24 - *Coda e Maserati sviluppano i due motori costruiti ed assemblano due nuovi prototipi con telai Diatto tipo 20 sport (passo 2650, carreggiata ant. e post. 1350), ruote Rudge Whitworth Stright side e gomme 820x120. Il motore a testa fissa viene dotato di due carburatori Zenith da Ø 36 e compressore a palette ideato da Coda collocato al posto del magnete, quindi con la girante a 90° rispetto all'albero motore, il magnete trasferito in coda al secondo albero di distribuzione. Le prove su strada, pur soddisfacenti anche con il motore a teste fisse, evidenziano ancora problemi. Si abbandona definitivamente l'idea del motore biblocco, quello a teste fisse viene acquistato da Conelli, l'altro riutilizzato per alcune componenti. Coda e Maserati realizzano allora un 8C monoblocco in linea (7,9x100) monoalbero con testa smontabile senza guarnizione interposta con il blocco. L'alimentazione è aspirata con due e poi quattro carburatori Zenith da Ø 36; La lubrificazione è a carter secco con radiatore dell'olio posto davanti a quello dell'acqua, pompa "a palette mobile" (sic! Coda) e serbatoio di recupero collocato sotto il cruscotto anteriormente al posto del meccanico. Le prove sono finalmente molto soddisfacenti.*

1926-1927 - L'entusiasmo per la nascita della prima Maserati è alle stelle e subito si lavora alla costruzione della prima vettura, sarà chiamata "Tipo 26". In realtà si tratta di un rifacimento dell'auto di Conelli con le seguenti modifiche: al telaio tipo 20 Sport con assale B.C.C. vengono aggiunti freni anteriori Diatto - senza servofreno Perrot che sarà applicato dal telaio 30012 - motore, cambio e tutti gli accessori totalmente prelevati dal prototipo Diatto 8C trattenuti da Alfieri nel 1925, cilindrata ridotta a 1592 (60x66) ed altre modifiche: trasmissione e ponte di nuovo tipo; lamierino tra i due longheroni anteriori sostituito con altro più lungo per un migliore invito all'aria verso il convogliatore del radiatore; lamiera parasassi al di sotto del motore, cambio, trasmissione chiusa sul davanti con una spessa rete; ruote Rudge Withworth a canale e gomme 820x120. Velocità oltre 180 km/h. La numerazione del telaio è 30011 - dove il 300 indica la provenienza del telaio medesimo DIATTO e l'11, l'undicesimo dei motori precedentemente elaborati e/o costruiti da Alfieri Maserati per le auto da corsa alcuni dei quali montati poi su richiesta sia dalla Diatto a Torino che direttamente dai Maserati: DIATTO 4 cilindri: 20 S/2000; 20 H-S/6000; 23 S/2300; 26 S/2600; 30 S/3000; 35 SS/3500. DIATTO 8 cilindri: 40 B.T.S./4000; 40 B.T.F./4000; 40 M.M./4000; 20 SS M.B./2000; 8 CMASERATI: "TIPO 26" M.B./1500

1925-26 - Alla fine di giugno 1925 Alfieri Maserati consegna alla Diatto il secondo motore 8C costruito ma, con la mediazione di Coda, trattiene il prototipo a saldo per l'opera svolta negli ultimi tempi senza retribuzione, al pari dello stesso Coda; Finita questa collaborazione Alfieri ne cerca un'altra ma non riesce a trovarla. Conelli si offre di contattare Bugatti e per questo fa montare da Alfieri il motore a teste fisse biblocco da lui acquistato nel 1923 dalla Diatto su di un telaio tipo 20 sport modificato con l'assale tipo B.C.C. prelevato dalla sua Diatto-Bugatti del 1921. De Sterlich offre la carrozzeria che aveva commissionato a Schieppati per la Diatto 8C da lui prenotata che non verrà più prodotta e la vettura così assemblata, verniciata in azzurro chiaro viene mostrata da Conelli a Bugatti, in occasione di una sua visita a Milano, insieme alla rossa Diatto 8C di Alfieri. Ma l'accordo di collaborazione Bugatti-Maserati non si fa. De Sterlich rileva allora dalla Diatto una decina di telai tipo 30 - che saranno modificati in sport - e li fa consegnare ad Alfieri convincendolo, insieme ad altri estimatori, anche con varie elargizioni, a mettersi in proprio nella costruzione di auto da corsa. Il battesimo avviene nella primavera del 1926 suggellato da una bella fotografia di gruppo intorno alla vettura voluta da Conelli e sulla quale per la prima volta appare il "tridente" disegnato da Mario Maserati, l'unico dei fratelli non interessato alle automobili ma alla figurazione artistica.

Una nuova « Diatto speciale » 6 litri.

Il sig. Giuseppe Abruzzese, ispettore generale commerciale della S. A. Auto-costruzioni Diatto, parteciperà al prossimo G. P. di Tripoli con una vettura Diatto speciale, quattro cilindri (6 litri), a valvole in testa comandate da un unico albero a camme in testa, azionato da un albero verticale anteriore al blocco dei cilindri. Il cambio è a 4 velocità e retromarcia; il regime massimo è di circa 4000 giri. L'accensione è ottenuta con due magneti Marelli e due candele per cilindro; il carburatore è uno Zenith speciale. Il radiatore è a nido d'api piatto, protetto anteriormente da un falso radiatore di retina a punta. I freni anteriori sono di costruzione Perrot-Diatto comandati dal pedale con un dispositivo di compensazione; il freno a mano, tipo Bugatti, cioè senza fissaggio agisce sulle sole ruote posteriori. Le ruote sono R. W., gomme Dunlop straight-side; il serbatoio a pres-



Il signor Giuseppe Abruzzese al volante della « Diatto speciale » 6 litri, davanti alla sede di Bari della S. A. Diatto.



Maserati sulla Diatto compie una delle più veloci partenze

Il trionfatore della giornata, il marchese De Sterlich, che sulla vecchia, grossa e gloriosa sua Diatto (già avveza alla strada e alla vittoria sotto la guida di Maserati) segnò il miglior tempo della giornata, si permise pure di battere clamorosamente il record assoluto della salita, realizzando una velocità di oltre 70 Km. all'ora. Lo abbiamo visto salire le scale con uno stile che non ci lasciò perplessi un istante sul suo successo. Compì una prova veramente entusiasmante.



Maserati con vettura Diatto, pneumatici Pirelli, motore Bosch, 1. premio della prima categoria

21 Ottobre 1923 MOTORI AUTO CICLI E SPORTS Pag. 3

NOTIZIARIO PERIODICO
DELL' AUTOMOBILE CLUB DI MILANO

Risultati e Classifica del Gran Premio d'Autunno **
ORGANIZZATO DALL' A. C. DI MILANO

© FONDO L.R. FITTIPALDI per la storia dell'automobile italiana



1923 SUSA MONCENISIO
Alfieri ed Ernesto Maserati
su DIATTO - HISPANO SUIZA
quattro cilindri 6000 -
progetto CODA MASERATI.



1924 TORINO
STABILIMENTO DIATTO
Lotto cilindri 2000 DIATTO -
MASERATI fotografato il
giorno della sua
presentazione alla S.A.A.
DIATTO - progetto MASERATI



1924 TORINO
STABILIMENTO DIATTO
Alfieri Maserati e l'ing. Coda
si accingono a provare la
DIATTO - MASERATI quattro
cilindri 2000 che Ernesto
piloterà nella gara delle
Colline Pistoiesi, sua prima
corsa.

TAVOLINA 20 APRILE 1921

Nelle
COPPA AUTOMOBILISTICA
.. FIERA DI MILANO ..
LA NUOVA
DIATTO
Tipo 30
Gomme DUNLOP - Freni DIATTO PERRY
Carburante ZENITH - Magneto USC

dimostra le sue doti di
velocità e poco con-
sumo, raggiungendo
la maggiore velocità
fra tutti i concorrenti
(Km. 107,376 in 1 ora
e compiendo Km. 102
con una sola latta di
benzina
CLASSIFICANDOSI
PRIMA
per la velocità
PRIMA
per la media velocità-consumo

Soc. An. Autocostruzioni DIATTO
Strada della Venaria, 73 - TORINO

25 GIUGNO 1921 57

La XVI Corsa in salita Coppa della Consuma.

VISIONI DI GARA:

1. L'arrivo di un concorrente della categoria Turismo, 2. Damiano Rogal lasso motociclistico e l'organista della Consuma, ha debuttato come automobilista ed ha incontrato un nuovo trionfo vin-



cendo con la "Diatto", la sua categoria; 3. Maserati su "Itala", ha ottenuto un nuovo ambizioso trionfo; 4. Presenti su "Alfa Romeo", che ha vinto la categoria turismo; 5. Damiano Rogal in velocità in curva. (Fot. Locchi).

Pubblicità degli importatori Diatto di Melbourne e Sidney (Australia)

Page 22 The Australian Automobile Trade Journal August 1921

DIATTO

The New Two Liters. Type "20"



DESCRIPTION:

ENGINE—Four cylinders monobloc, detachable cylinder head, four valves, 16" x 100 mm. stroke, overhead valves.

CARBURETOR—Multiple jets, hand and foot control, automatic feeding device.

MUFFLER—High tension magnets with control on steering wheel.

LUBRICATION—Automatic forced feed by gear pump.

BEARING—Little electric engine.

LIGHTING and change of accessories by means of a dynamo.

CLUTCH—Single dry steel disc. Asbestos lining.

GEAR BOX—Driving two speed and reverse, double speed in direct drive, central change speed lever.

REAR AXLE—Pressed steel casing supported to the gear box by a reaction tube and spherical bearing. Spherical joint connects shaft and spiral level spring.

DIATTO Works have resolved the problem of minimum cost and maximum speed by the creation of their Type "20".

The new "TWO LITERS DIATTO" allows the fitting of any six-seater body, open or closed, in the great speed for town and country and produces the maximum mileage of the engine.

Cost, consumption and taxes are slightly above those of a 2000 cc.

Ongarelo Agencies Pty. Ltd. 12 McKillop St., Melbourne
Phone: C 202



THE NEW "TWO LITERS" TYPE "20" DIATTO

28 M. P. G.
70 M. P. H.

DIATTO Works have solved the problem of minimum cost and maximum speed by the creation of their Type "20," technically perfect, neat and practical.

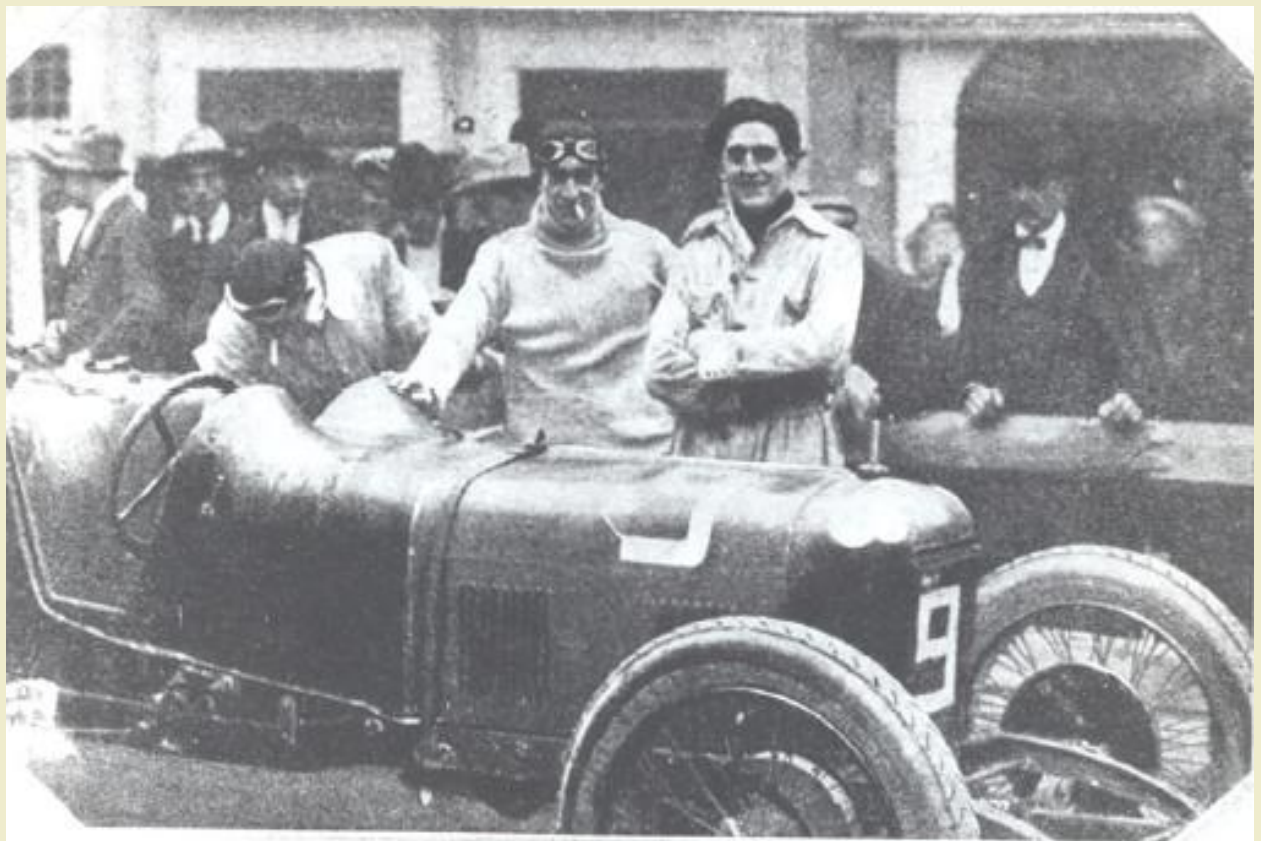
The New "Two Liters Diatto" allows the fitting of any six-seater body, open or closed; is very suitable for town or country, and preferred by sportsmen on account of its great speed and acceleration. Cost, consumption, and taxes are slightly above those of a little car.

DIATTO

CHARACTERISTICS:

Wheelbase	9ft. 10in.
Wheeltrack	4ft. 7in.
Body-space	8ft. 4in.
Max. space taken by chassis	13ft. 6in. x 5ft. 4in.
Weight of chassis with pneus	17½ cwt.

Agent for New South Wales: **J. F. JESINA** Phone: M W 2419
51 PARRAMATTA ROAD, FOREST LODGE
SYDNEY



Guido Meregalli, vincitore per la seconda volta della difficile gara gardesana, su *Diatto*.