

LE DIATTO DA CORSA DEI FRATELLI MASERATI



Daniele Neri

*Il marchio della
Diatto.*

Questo terzo articolo fa parte di una serie di quattro "interventi" che riguardano le automobili d'epoca e le notizie relative a vetture che sono appartenute a personaggi di spicco o che possono "raccontare" una storia particolare. Il materiale è stato messo a disposizione di "Incontri" da Luigi Fittipaldi, un appassionato ed esperto studioso delle "quattro ruote", che ha raccolto nel tempo testimonianze e documenti inoppugna-

bili riguardanti proprio le vetture d'epoca. Veniamo, dunque, ai fratelli Maserati e alle loro Diatto da competizione.

- *In una precedente conversazione abbiamo appreso che era amico di Ernesto Maserati fin dal 1959 e che era stato da lui illuminato sulle Diatto da corsa preparate da Alfieri con la collaborazione degli altri fratelli. Questo, insieme a tutto quello che ci ha mostrato (fotografie, do-*

cumenti vari, corrispondenza intercorsa fino a poco prima della sua scomparsa, avvenuta nel 1975 a Bologna all'età di 77 anni) ha destato molta meraviglia. Correvi voce, infatti, che Ernesto, in particolare, a differenza dei fratelli, fosse scontoso, irascibile, inavvicinabile... o forse soltanto burbero. Può dirci qualcosa in più?

"Effettivamente ebbi il piacere di conoscere Ernesto Maserati nel 1959 a Bologna. Da quell'anno lo incontrai più volte. Ebbi con lui una fitta corrispondenza (non solo relativa alle Diatto), e ricevetti così: fotografie, documenti e persino copie di fatture per lavori eseguiti presso le "Officine Alfieri Maserati SA" su Diatto da corsa di proprietà di clienti che ancora utilizzavano quelle vetture tra il 1925 e il 1930.

Quanto al carattere posso solo dire che nei miei confronti non si manifestò mai come altri lo descrivevano. La reciproca simpatia, subito emersa, fece sì che i nostri rapporti fossero sempre improntati ad una sincera gentilezza. Le conversazioni erano gradevoli ed ebbi sempre la netta sensazione che davvero avesse piacere a parlare di quelle vetture, del fratello Alfieri e degli altri, dell'ing. Giuseppe Coda da lui molto stimato, e, in complesso, dell'esperienza di quell'epoca. Forse perché col parlare quasi esclusivamente di Diatto riandava alla sua gioventù. A volte, naturalmente, si chiacchierava anche di altro; fra l'altro ricordo l'elogio che faceva del "buon vino di una volta dei castelli romani". Mi



Una rara e mal conservata immagine del marchese Diego De Sterlich alla Steyr alla Sava Moncalerio (1925) a bordo di una Diatto-Wigano Maserati.

viene in mente il nostro ultimo incontro in un'atmosfera così cordiale e così umana. È con questa immagine che voglio conservarne il ricordo".

- E l'ingegner Coda che rapporti aveva con i Maserati? Dove svolgeva la sua attività?

"Per rispondere alla domanda devo innanzitutto accennare alla Diatto, alla figura e all'opera dell'ingegner Coda e, quindi alla collaborazione Diatto-Maserati. Su quest'ultima, meglio di ciò che possa dirle io, giova leggere quello che proprio Ernesto mi scrisse nell'aprile del 1970. Insieme alla lettera mi mandò anche delle foto che ho riunito in questa tavola. Quanto al resto, le riferisco delle notizie storiche che sono riuscito a raccogliere. La "Società Anonima Autocostruzioni

Successivamente, a partire dal 1915, con l'acquisizione della fabbrica di automobili Caesar di Chivasso e della Newton di Torino, la capacità produttiva venne ampliata. Nel 1916 la Diatto acquistò anche la maggioranza azionaria della Fabbrica Italiana Motori Gnome e Rhône di Torino che su licenza Bugatti costruiva un motore otto cilindri in linea per aviazione. Nel 1919 la Banca Italiana di Sconto acquistò la proprietà complessiva della Diatto e nel 1923 con il suo fallimento avviò di fatto anche la fine di questa gloriosa fabbrica di automobili.

Nel 1920 l'ingegner Giuseppe Coda costruì in una piccola officina di Torino al 33 di via Salerno un prototipo di motore a quattro cilindri in linea con valvole e albero a camme in testa. L'ing. Coda, già direttore tec-

Milano del 1922, in aprile, venne presentata dalla S.a.a. Diatto la "tipo 20" dell'ingegner Coda. Il grande apprezzamento riscosso del piano tecnico, il particolare interesse suscitato tra i carrozzieri e il notevole successo di pubblico favorirono la decisione, che da tempo andava maturando nella Direzione della Società, di realizzare vetture da corsa sulla base dello chassis tipo 20. Fu richiesta quindi la collaborazione di un esperto di competizioni ed ecco che un consigliere di amministrazione della Società, tale ragioniere Pozzi, che già in passato si era prodigato per l'ingresso nella Diatto dell'ingegner Coda, propose la collaborazione di un "valente ed espertissimo corridore, di un tecnico serio": Alfieri Maserati".

- Quindi, a quanto ci sembra di capire, la collaborazione Diatto-Maserati fu breve.

"Sì, come d'altro lato potrà rilevare dallo scritto di Ernesto che Le mostro insieme alle foto da lui stesso donatemi e chiosate: la collaborazione durò dal 1922 al 1925. Successivamente i Fratelli Maserati, spinti dal fallimento della Banca Italiana di Sconto, avviarono le loro "Officine Alfieri Maserati" S.A. a Pontevecchio di Bologna. Dopo questo evento Alfieri ebbe richieste di collaborazione da parte di alcuni privati, interessati a sviluppare macchine da corsa. Queste, tuttavia, non erano compatibili con i suoi indirizzi di "tecnico serio". Nel 1923, secondo quanto mi disse Ernesto, Alfieri aveva ideato e realizzato un motore otto cilindri in linea, biblocco, partendo da due motori Diatto tipo 20. Questo motore, che non ebbe una evoluzione, rimase "perfettamente funzionante" abbandonato in officina. Un loro affezionato cliente francese, sempre secondo quanto mi disse Ernesto, fece montare quel motore, opportunamente elaborato allo scopo, sulla sua Bugatti da corsa. Con questo egli volle sollecitare una collaborazione di Alfieri con Bugatti. Il tentativo andò a vuoto. Nello stesso tempo si verificò un fatto nuovo e determinante per il futuro. Un convinto sostenitore della



Diatto" era nata nel 1919 a Torino. Discendeva da un'attività artigianale, che alcuni fanno risalire a circa il 1830. Si trattava, a quanto pare, dell'abile carradore di Carmagnola Guglielmo Diatto. Attorno al 1840 egli trasferì la propria attività a Torino, sulle rive del Po. I figli avviarono la costruzione di automobili dapprima, nel 1905, con la collaborazione di Adolphe Clément, per poi, nel 1909, passare alla produzione in proprio di più modelli.

nico della fabbrica torinese di automobili SCAT decise di cedere il diritto di fabbricazione del suo motore alla Società Anonima Autocostruzioni Diatto, preferendo la richiesta di questa a quelle di altre marche di automobili. Ciò, anche perché gli era stata offerta la direzione tecnica dell'azienda. Qui egli portò inoltre l'esperienza maturata presso la Scat nella fabbricazione dei motori di aviazione Hispano-Suiza. Al salone dell'automobile di

Colline piavere (1924): Ernesto Maserati alla prima corsa con una Diatto quattro cilindri 2000. Al suo fianco il meccanico Axel Jonsson, in piedi sorridente, Alfieri.



1922 G.P. D'ITALIA
Alfieri ed Ernesto Maserati
su DIATTO quattro cilindri
2000 - progetto CODA.



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



1924 TORINO
STABILIMENTO DIATTO
L'otto 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.



1927 BARI FILIALE S.A.A.
DIATTO
Abruzzese su DIATTO -
HISPANO SUIZA - MASERATI
quattro cilindri 6000 in
partenza per il G.P. di Tripoli -
progetto CODA - MASERATI

genialità di Alfieri e dei suoi fratelli, cliente affezionato, amico e sponsor "molto generoso", come più volte volle sottolinearmi Ernesto, li convinse a mettersi in proprio: il Marchese Diego de Sterlich. Nacquero così quelle Officine... che tanto hanno onorato i colori dell'automobilismo italiano nel mondo".

- Può dirci qualcosa di più sul Marchese Diego de Sterlich?

"Il Marchese Diego de Sterlich fu un valente corridore su Bugatti, Diatto e Maserati. Egli, abbandonata la Bugatti nel 1922, svolse un'intensa attività sportiva con le Diatto-Maserati ed era considerato in quegli anni pressoché imbattibile in salita: "Susa-Moncenisio", "Aosta - Gran San Bernardo", "Trento-Bondone" e tante altre gare. Nel 1925 prese parte alla "Susa-Moncenisio" con la stessa Diatto-Hispano-Maserati con la quale Alfieri aveva stabilito nel 1923 il primato di 19' 5" nella stessa gara. Il marchese aveva acquistato da Alfieri la vettura con cui aveva fissato il primato e fattala carrozzare da Schieppati partecipò due anni dopo alla stessa gara, fissando il nuovo primato a 18' 48", 2/5. Le notizie interessanti e attendibili che il Marchese mi fornì, le verificai con Ernesto; tuttavia feci appena in tempo perché, a partire da poco tempo dopo, fu tristemente attanagliato da gravi disturbi mentali. È morto povero pochi anni fa, dopo aver dilapidato una fortuna".

- Quante Diatto-Maserati sopravvivono?

"Di tracce non sono riuscito a trovarne, fatta eccezione per quell'ibrido Bugatti-Diatto-Maserati otto cilindri di cui dicevo prima. Io il relitto, personalmente non ho potuto vederlo; tuttavia, dati rilevati sullo stesso da parte di persona competente, nonché il suffragio di quanto riferitomi da Ernesto, mi fanno ritenere corretta l'identificazione. Ignoro dove sia finito quel relitto che invano mi sforzai di salvare. Sarà stato restaurato come era in origine? Bugati da corsa col motore otto cilindri biblocco di Alfieri Maserati?"