



DIATTO E BUGATTI, TALENTI ITALIANI INSIEME

DURANTE LA PRIMA GUERRA MONDIALE DIATTO PRODUCE,
SU LICENZA BUGATTI, UN MOTORE 8 CILINDRI
DESTINATO ALL'AERONAUTICA MILITARE.

DOPO IL CONFLITTO LA COLLABORAZIONE SI ESPANDE
CON LA FABBRICAZIONE DI AUTOMOBILI DIATTO-BUGATTI

di Roberto Valentini

LA storia dei primi anni della motorizzazione ci insegna che molte innovazioni sono frutto di collaborazione tra le aziende. Nei primi anni del XX Secolo si assiste a una grande rincorsa all'innovazione tecnologica nel campo dell'automobilismo, settore nel quale si sono buttate molte imprese e società di grandi dimensioni. Una di queste è sicuramente la Diatto, fondata nel 1835 per la produzione di carri e carrozze.

Al Museo Nazionale dell'Automobile di Torino, abbiamo reperito un brevetto Diatto del 1838 di "Ruota perfezionata", che conferiva alle carrozze un certo comfort per l'epoca e, per questo, richieste da nobili e notabili europei.

Diatto diventa solida e importante a partire dalla seconda metà dell'ottocento, grazie all'ampliamento della produzione, con la costruzione di tram e carrozze ferroviarie, e in particolare delle carrozze del Trans Europe Express, il treno più lussuoso al mondo.

Nel 1905 gli ingegneri Vittorio e Pietro Diatto, nipoti del fondatore Guglielmo, creano la divisione Diatto Automobili, che dà vita alla società Diatto-A.Clément per la costruzione su licenza del modello 8/10 HP, con motore a 2 cilindri verticali separati. Seguiranno altri eleganti modelli a 4 e 6 cilindri, che si distingueranno anche nelle competizioni, sia di velocità, sia nelle maratone su strada, come la massacrante Coppa d'Oro, il giro d'Italia di 4.000 km, e il Concorso Herkomer di Germania, 1.800 km da Francoforte a Innsbruck, svoltisi nel 1906.

Nel 1909, la matura Diatto scioglie il legame con l'azienda francese e il nuovo marchio è quello da tutti conosciuto, ovale con sfondo rosso. Sotto la guida di Vittorio Diatto, che mantiene la funzione di amministratore delegato, si allarga progressivamente l'offerta con nuovi modelli, vetture leggere e potenti, con motori a 4, 6 e 8 cilindri, fino a seimila di cilindrata.

A differenza di molti costruttori dell'epoca, Diatto, pur fornendo in alcuni casi i telai ai più blasonati stilisti per realizzazioni particolari, grazie alle proprie fonderie, costruisce direttamente anche le carrozzerie, fornendo vetture complete che, sin dal 1910 sono esportate in Europa, nel nord e sud America e in Australia.

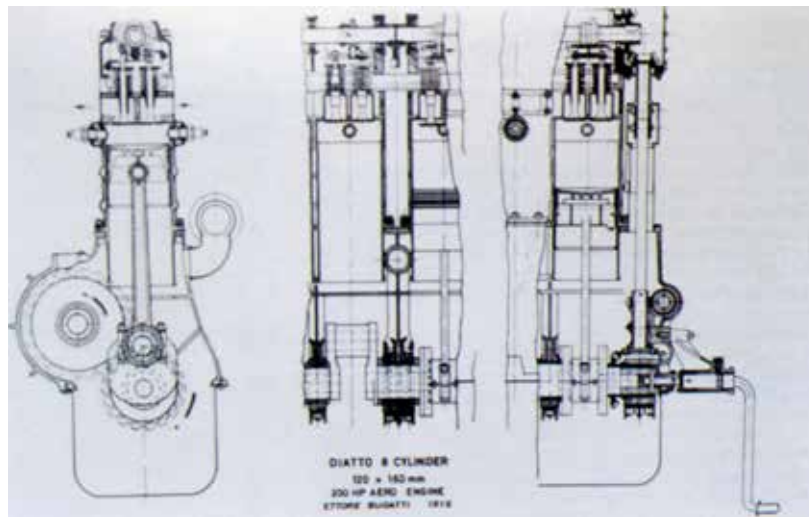
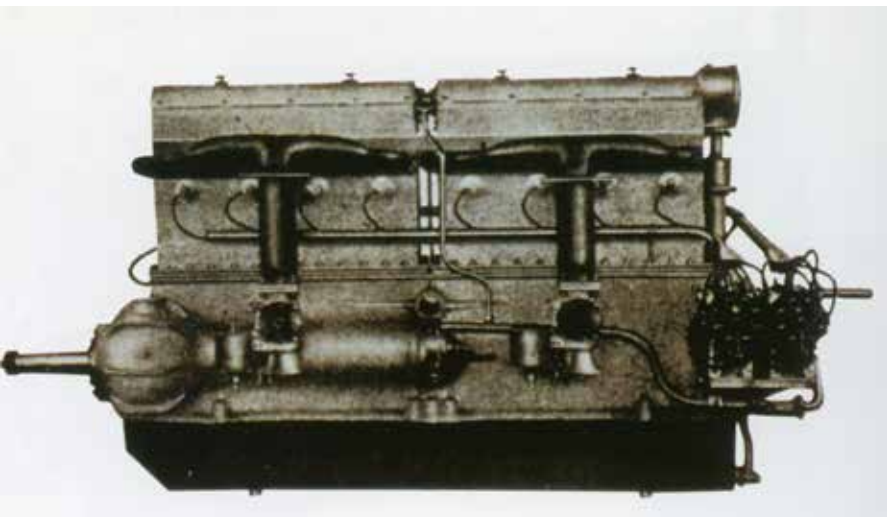
Le automobili Diatto sono apprezzate dai Reali d'Italia, che per un ventennio diventano affezionati clienti di vetture di alta rappresentanza e di vetture sportive, e sono apprezzate dalla famiglia del giovanissimo Enzo Ferrari, che acquista una torpedo 3 litri.

Grazie alle ottime prestazioni stradali applicate nelle corse, Diatto si distinguerà nelle competizioni, annoverando un invidiabile palmares internazionale con i grandi campioni dell'epoca, tra i quali Nuvolari, Maserati, Meregalli, Gamboni, Materassi, Brilli Peri, De Sterlich ecc...

All'inizio del Novecento, la situazione del mercato automobilistico italiano era limitata rispetto al resto del mondo. Per fare un esempio, alla fine del 1911 in Italia circolavano 15.000 vetture, contro le 150.000 dell'Inghilterra, le 85.000 della Francia e le 50.000 della Germania. Il 1911 era stato un anno di grande produttività nel settore: in Italia erano state prodotte 5.000 automobili (in pratica un terzo del parco circolante), in Inghilterra 25.000, in Francia ben 40.000 e in Germania 15.000.



Una rara Diatto-Bugatti era esposta al salone Rétromobile di Parigi 2019: si tratta di una Avio 8C del 1919. In seguito verrà sviluppata in Italia, frutto della collaborazione tecnica tra Bugatti e l'ingegner Giuseppe Coda, direttore tecnico di Diatto, la sospensione ad asse anteriore cavo, che verrà utilizzata negli anni successivi da entrambi i costruttori nelle competizioni.



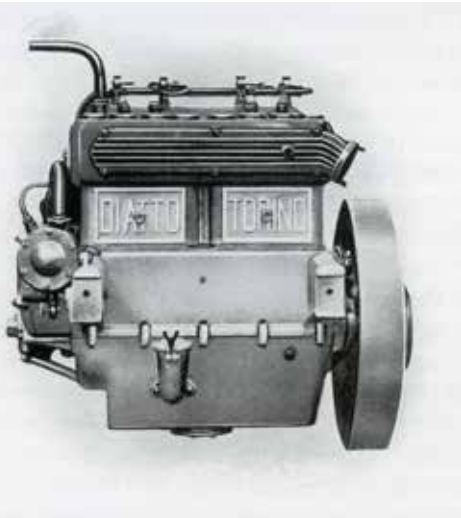
Il motore aeronautico 8 cilindri costruito da Diatto su licenza Bugatti durante la 1^a Guerra mondiale.

Dato che conferma le buone ragioni che hanno spinto un altro italiano illustre, Ettore Bugatti, a creare nel 1909 la sua azienda all'estero e, più precisamente a Molsheim, in Alsazia, all'epoca entro i confini della Germania, in una zona ad alta concentrazione industriale. Il suo concetto di produzione è molto diverso da quello di Ford. Ogni vettura è frutto di un lavoro quasi artigianale, con un'organizzazione produttiva diversa rispetto alle officine automobilistiche industriali dell'epoca. Bugatti crede nell'abilità manuale più che negli strumenti di lavoro, comunque indispensabili e, soprattutto vuole costruire automobili di alto livello. Non gli interessa la produzione in grande serie, vuole offrire ai clienti vetture eleganti, potenti, leggere e veloci. Per certi versi un po' come la Diatto, tranne che durante il periodo bellico di obbligata riconversione industriale per fare fronte alle richieste militari, con veicoli industriali, carri militari, ambulanze e autocarri. Sono proprio gli autocarri a permettere a Diatto di svilupparsi con nuove acquisizioni durante la Prima guerra Mondiale. Produce infatti per gli eserciti francese e belga circa 400 camion. Diatto fornisce anche l'esercito italiano e quello russo. L'azienda è ampliata

e produce altri materiali militari: carrelli d'aeroplani, materiale ferroviario, automobili, blindati, e molti componenti per l'industria navale, forte delle sue fonderie e della sua elevata capacità produttiva a ciclo completo. Alla fine della guerra e nei primi anni venti, Diatto diventerà il terzo gruppo industriale del Regno d'Italia con oltre 1500 dipendenti, depositaria di innumerevoli brevetti industriali. Diversa la sorte di Ettore Bugatti. Allo scoppio del conflitto, nell'agosto del 1914 l'italiano deve abbandonare Molsheim per tornare a Milano. Tra i suoi brevetti e le sue realizzazioni anche un motore aeronautico a 8 cilindri. Ed è qui che Diatto e Bugatti si incontrano, avviando una collaborazione che porterà la fabbrica torinese a produrre su licenza il motore Diatto-Bugatti da 210 CV, considerato all'epoca dalla stampa specializzata un "vero capolavoro tecnico, impareggiabile per precisione, robustezza ed eccellenza dei materiali, il compendio di ogni più moderno progresso". Nel corso di una prova tecnica questo propulsore viene fatto girare per 50 ore, rilevando nel corso del test un incremento di potenza: dagli iniziali 205 CV, la prova si conclude con il picco di potenza di

A sinistra, S.M la regina d'Italia (madre) su una Diatto-A Clément al Real Castello di Stupinigi. La Diatto di Ghia taglia il traguardo della 12^a Targa Florio, disputata nel 1921. Qui sotto, il reparto degli stabilimenti Diatto, dove venivano assemblati gli autotelai.





A sinistra, un motore Diatto a 4 cilindri. Prima fila del GP d'Italia del 1922: d sinistra Bordino su Fiat, De Vizcaya su Bugatti e Meregalli su Diatto.

217 CV. Durante il conflitto iniziano alcune difficoltà. Il Governo italiano blocca le esportazioni verso i Paesi stranieri e Diatto deve rinunciare alle sue importanti commesse. La Diatto cambia più volte assetto societario.

La fine del conflitto porta a una profonda mutazione dello scenario industriale automobilistico. La produzione di vetture destinate alla clientela privata si era quasi azzerata. Anche la Società è oggetto di una grande trasformazione, essendo passata nelle mani della famiglia Gussi, industriali lombardi della seta, cambiando denominazione in "Società Anonima Fonderie Officine Frejus - Automobili Diatto".

Il nuovo gruppo industriale acquisisce il controllo assoluto, nella primavera del 1918, della Società Italiana dei Motori Gnome et Rhone, titolare del brevetto di motore rotativo per i caccia militari. Ma la guerra è finita e si decide di riprendere la produzione automobilistica. Nasce così il modello Gnome, un'automobile da 25 HP, fornita nelle versioni torpedo 3 e 4 posti, cabriolet a guida interna e furgoncino, che si affianca a un modello di gamma superiore, il tipo 4 DC da 25 HP, 85 x 120 mm, cilindrata 2724 cm³, che è reclamizzata come "la vettura italiana più veloce e di minor consumo".

Nello stesso periodo Bugatti può rientrare a Molsheim, ma la situazione è molto diversa. Innanzitutto ora la cittadina è nel territorio francese e la fabbrica è distrutta. Agli inizi della guerra, insieme al fratello Rembrandt, Ettore Bugatti riesce a tornare in azienda e a na-

La villa di Molsheim, sede storica e attuale della Bugatti.



scondere, seppellendoli in una profonda buca, tre motori da competizione a 4 cilindri con testata a 16 valvole. Ora, per riprendere l'attività, deve cercare nuove risorse e le trova grazie nuovamente a Diatto, cedendo all'azienda italiana la licenza di costruire e montare sulla Tipo 30 il motore di 68 x 100 mm a 16 valvole in testa, 1500 cm³ di cilindrata, sospensione a cantilever, velocità oltre 100 km/h.

Ma la collaborazione non si ferma al motore. Diatto acquista infatti 50 telai Bugatti Tipo 23 e li allestisce con le proprie specifiche tecniche e costruttive di meccanica e di carrozzeria. Il successo commerciale spinge la Casa torinese ad incrementare la partnership.

Il nuovo modello, denominato Diatto-Bugatti 30 e proposto in 5 diverse versioni, viene presentato ai Saloni di Parigi e di Londra a fine 1919, riscuotendo grande successo. La vettura è la sintesi dei due marchi: accurata nella costruzione e nell'allestimento, veloce, agile ed elegante, raffinata nella tecnica e in tutti i suoi particolari, con il tipico gusto italiano per l'eleganza. Diverse le versioni proposte e successivamente costruite con diverse specifiche e carrozzerie. All'inizio i motori vengono montati sul telaio della Diatto 25 HP Sport, modificato con un nuovo assale posteriore più robusto. La potenza del motore, dotato di compressore, rende questa vettura molto competitiva nei rally e nelle gare in salita, vittoriosa alla Parma-Boccio di Berceto nel 1919. Il pilota italo-francese Franz Conelli con la Diatto-Bugatti da corsa, nel 1921 vince alcune gare internazionali, come il Gran Premio Gentleman di Brescia e le cronoscalate Susa-Moncenisio e Aosta-Gran San Bernardo.

Appreziate anche le versioni torpedo e con carrozzeria chiusa, oltre alla coupé de ville, esemplari unici che i nobili parigini si contendono a cifre per l'epoca molto elevate. ➤



Catalogo della Gnome. A destra, fantasiose e di grande suggestione le pagine pubblicitarie della Casa torinese.

Il connubio è giudicato molto positivamente dalla stampa di quel periodo: "I nomi Diatto e Bugatti, dalla sana e seria tradizione meccanica e dalla più ardita e geniale innovazione, intrecciati e fusi insieme in un'opera comune, sono straordinariamente eloquenti e significativi per ogni tecnico e per ogni automobilista".

Il numero di Diatto-Bugatti prodotte non è noto, anche perché sono stati molti gli esemplari che hanno preso componenti e carrozzerie da uno e dall'altro costruttore. Anche negli anni successivi alcuni esemplari sono stati "aggiornati" montando motori e altri componenti più recenti su telai esistenti.

La collaborazione tra i due marchi cessa indicativamente nel 1925. Bugatti continuerà ad apporre il suo marchio tra le vetture più belle e prestigiose dell'epoca e nel contempo, in una pubblicità del 1926

leggiamo: "La Diatto 30 è la più veloce 2 litri italiana di serie in commercio - velocità oraria km 130-145 per il Tipo 35 Gran Sport". Per quanto riguarda le competizioni e lo sviluppo dei modelli da corsa, nell'autunno del 1922, alla gara inaugurale dell'Autodromo di Monza, il 1° Gran Premio d'Italia in prima fila ci saranno una Diatto, una Bugatti e una Fiat. Diatto, che da quell'anno si avvarrà di Alfieri Maserati e di suo fratello Ernesto sarà, insieme a Bugatti con le sue competitive e vittoriose auto da corsa, tra i protagonisti delle più importanti competizioni internazionali, anche con la Diatto Grand Prix 8 cilindri compressore del 1925.

Un'automobile da corsa importante perché getterà le basi per la costituzione di uno dei marchi italiani più prestigiosi, quello del Tridente Maserati, nel 1926. ■

DUE MARCHI ANCORA ATTIVI

Come è noto entrambi i marchi hanno cessato di produrre automobili nel XX Secolo, ma i brand sono stati conservati e ancora oggi sono attivi. Bugatti, rilanciata da Romano Artioli alla fine degli anni ottanta, dal 1998 fa parte del Gruppo Volkswagen e produce modelli di livello elevatissimo, come la Chiron, la Chiron Sport e l'esemplare unico La Voiture Noire. La sua sede è la storica villa di Molsheim.

Anche il marchio Diatto è stato recentemente riportato all'attenzione degli appassionati con la Diatto GT Ottovù, disegnata da Zagato e presentata al Salone di Ginevra del 2007. Ora questo blasonato brand è attivo sul web con l'esauriente sito www.diatto.it, che ripercorre i momenti più importanti di questa azienda ricca di storia.

