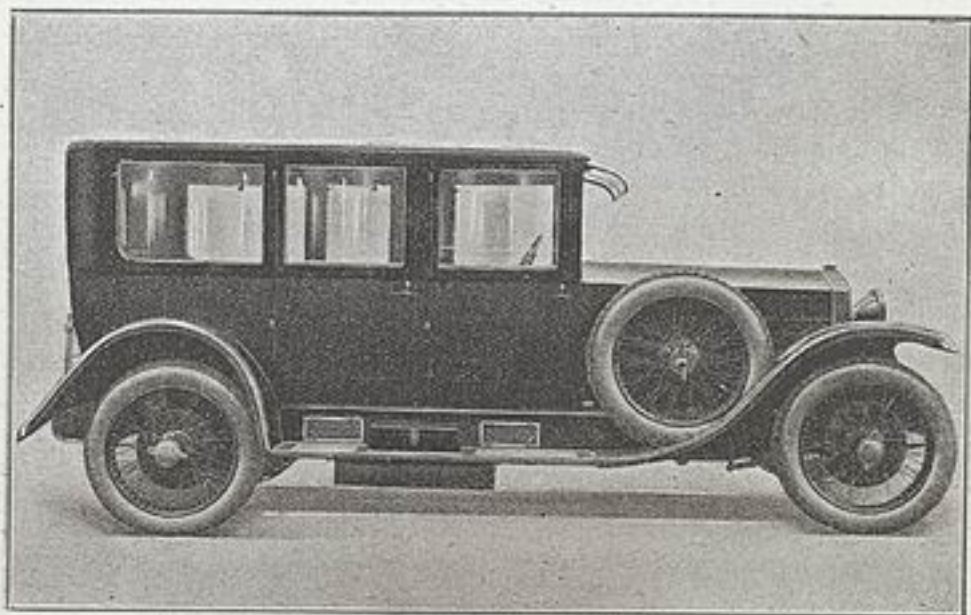


S. A.  
AUTOCOSTRUZIONI



Via Venaria, 73 - TORINO



La migliore e più elegante vettura da città  
La più veloce 2 litri - 4 cilindri da gran turismo

---

AMMORTIZZATORI HARTFORD - OLIO OLEOBLITZ  
RUOTE RUDGE WHITWORTH - CANDELE CHAMPION

poichè erano esposte due vetture della celebre *Rolls Royce*.

Indubbiamente l'interessamento delle Case estere verso le possibilità del nostro mercato deve essere assai vivo perchè molte di esse non hanno esitato a mandare i loro più notevoli modelli di lusso per non sfigurare accanto alle migliori produzioni nazionali.

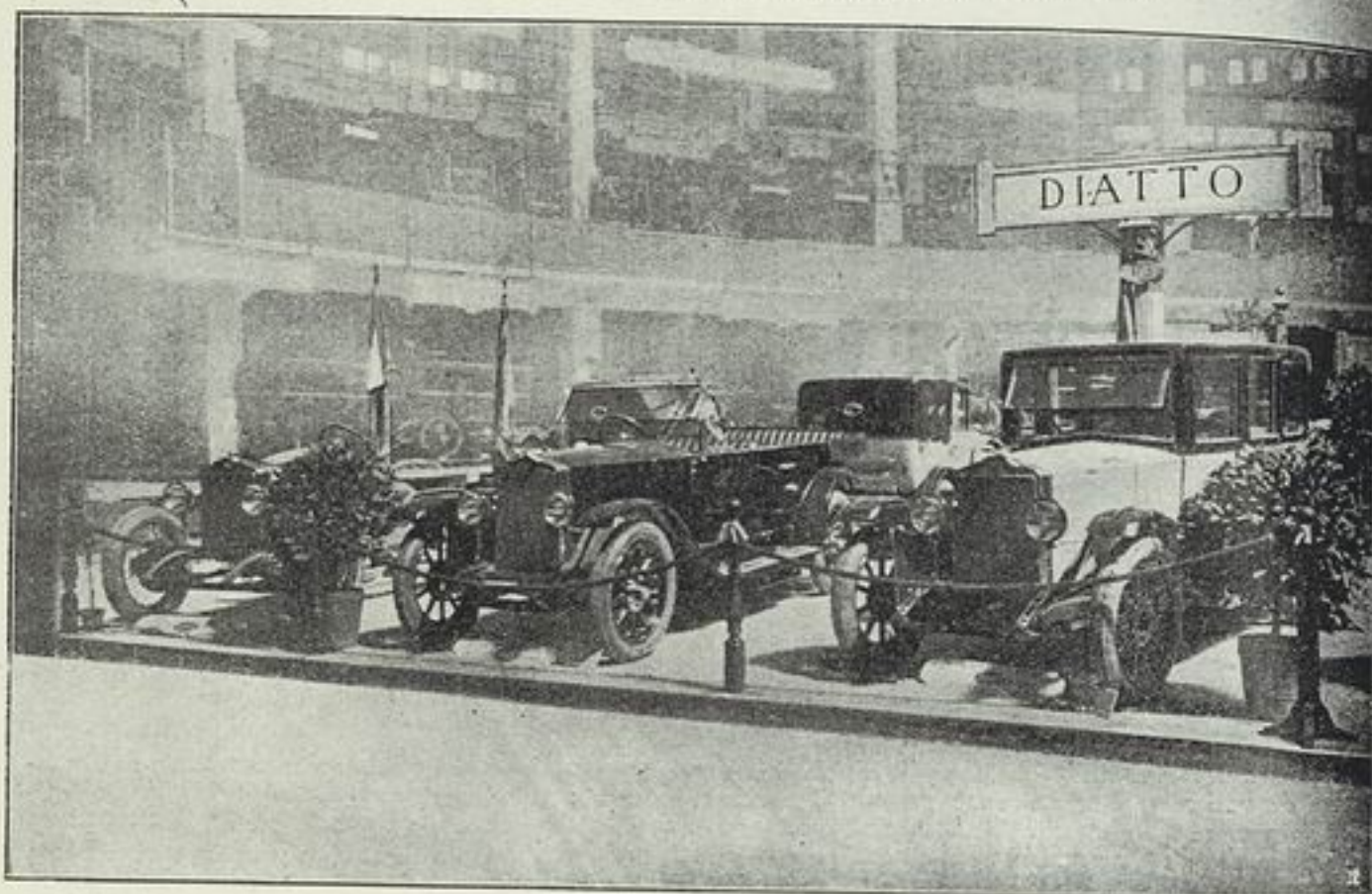
Tuttavia non ostante la completa partecipazione italiana e l'interessamento delle Case estere, il numero delle macchine esposte non era molto elevato e soprattutto in confronto alla larga presenza

di essi: le sole 501 che la *Fiat* costruisce a migliaia per tutti i mercati del mondo sono di gran lunga più numerose di tutti i cyclecars in costruzione ed importati nel momento attuale in Italia!

E sempre per ragioni analoghe rinunciavamo a fare delle statistiche e a dedurre le percentuali delle varie tendenze costruttive delle macchine esposte. Simili cifre, raccolte su un numero relativamente esiguo di macchine, non avrebbero che un valore molto dubbio tanto più che molte caratteristiche si ritrovano ormai identicamente

sa *Lincoln* americana, ma anche negli Stati Uniti i motori a V nelle automobili, che sempre ebbero pochi esemplari, tendono ad essere sostituiti dalla disposizione normale a cilindri verticali.

Per altro la produzione automobilistica italiana è così caratteristicamente omogenea, con poche Case relativamente ma tutte ottime e quasi sempre di notevole potenzialità concentrata su pochi ed eccellenti modelli, che crediamo senz'altro più opportuno passare in rapidissima rassegna tra gli stands del Salon.



Fra le Case Italiane che si sono fatte molto onore va notata la Diatto.

di cyclecars e vetturine. Un osservatore superficiale anzi, giudicando unicamente in base al numero delle macchine esposte, avrebbe potuto essere indotto all'erroneo apprezzamento che l'industria e il movimento dei veicoli più economici ed ultra-leggeri abbiano ormai acquistata un'importanza considerevolissima di fronte alle macchine di media e grossa potenza.

In realtà il numero degli espositori non è che un indice molto relativo se non si tien conto anche della potenzialità e della capacità di produzione di ciascuno

su tutti i tipi di vetture. Come numero di cilindri nella produzione italiana il 4 cilindri resta il tipo normale per le medie cilindrato, il sei cilindri è riservato ai tipi di lusso e l'otto cilindri in linea della *I. F.* continua a non avere imitatori.

Tra le macchine estere indubbiamente il 6 cilindri conta più numerosi esemplari, e in America tende sempre più a diffondersi anche nella categoria delle macchine di prezzo più accessibile e a carattere nettamente utilitario. Di 8 cilindri a V ne era esposto un magnifico esemplare nella gros-

*FIAT* esponeva la completissima serie dei suoi modelli 501, 505, 510, 510 S, e 519. Non occorre certo indugiarsi a descrivere la produzione della massima Casa italiana e forse sarà anche superfluo ricordare che il mod. 519 apparve già incontrastabilmente uno dei più meravigliosi e perfetti tipi di lusso fra la costruzione automobilistica mondiale ai Salons di Londra e Parigi dell'autunno scorso: in esso troviamo naturalmente il motore a 6 cilindri, le valvole in testa, la frizione a dischi con *Ferodo*, sospensione con molle cantilever, freni sulle 4 ruote con



La Diatto, coi suoi tipi tanto apprezzati.

selva di piante ornamentali, e ci richiama imperiosamente magari all'altro capo del settore del Salone, fendendo la densa folla, e sul nostro cammino ecco ancora altri cartelli prima nascosti e che col nome iscritto richiamano imperiosamente la nostra attenzione: così, a caso, ci fermiamo dinanzi allo stand Bianchi nome glorioso dell'industria italiana, anche se non infiorato da vittorie in competizioni sportive di grande importanza. Così noi, come tutti gli altri visitatori, ci fermiamo in osservazione del nuovo modello dalla marca dell'aquila reale, la S 4, presentata in una elegante torpèdo che pur nascondendo i dettagli costruttivi dello chassis, non impedisce al conoscitore di indovinare sotto la lucida veste il complesso armonioso di questo modello di vettura leggera cui accanto ai platonici commenti ammiratori non mancarono i pratici successi commerciali. Per quanto non nuova al pubblico italiano,



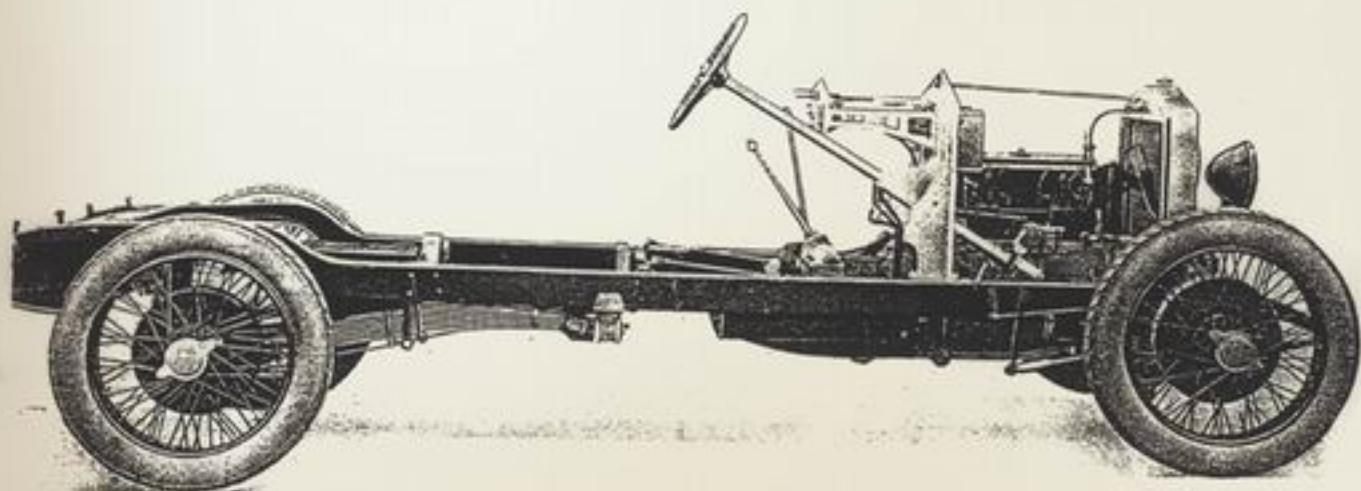
Molti articoli di primissime marche e fan a montale erano esposti in questo stand.

## CHASSIS " TIPO 20 A "

2 LITRI

HP TASSABILI 20

HP AL FRENO 46



### LE CARATTERISTICHE PRINCIPALI

**MOTORE** a quattro cilindri disposti verticali in linea; alesaggio mm. 79,7; corsa mm. 100; cilindrata 1995 cmc.; asse a cames superiore.

**RAFFREDDAMENTO** acqua con pompa. Radiatore Mégevet.

**INNESTO** a disco unico a secco.

**CAMBIO DI VELOCITÀ:** 4 velocità e marcia indietro, leve centrali.

**TRASMISSIONE** a cardano e ingranaggi spirroidali.

**FRENI:** a pedale sulle ruote anteriori e posteriori, a leva sulla trasmissione.

**DIREZIONE:** vite senza fine e ruota elicoidale.

**RUOTE:** 820 x 120 smontabili Rodge Whitworth.

**SOSPENSIONE:** anteriore semielittica, posteriore cantilever.

**SPAZIO CARROZZABILE:** metri 2,655.

**CARBURATORE:** Solex.

**ACCENSIONE:** con magnete alta tensione Bosch.

**LUBRIFICAZIONE:** forzata.

**CARREGGIATA** metri 1,420.

**PASSO** metri 3,100.

**PESO:** chassis a nudo Kg. 900.

**ILLUMINAZIONE** elettrica Bosch.

**AVVIAMENTO** elettrico Bosch.

**ACCESSORI:** contachilometri, tromba elettrica, orologio, manometro per olio, ecc., ecc.

**TIPI DI CARROZZERIA** in serie: torpedo 4 e 6 posti, limousine, landaulet.

**VELOCITÀ** oraria massima: per torpedo Km. 95.

**CONSUMO** medio benzina: 14 litri ogni 100 Km.

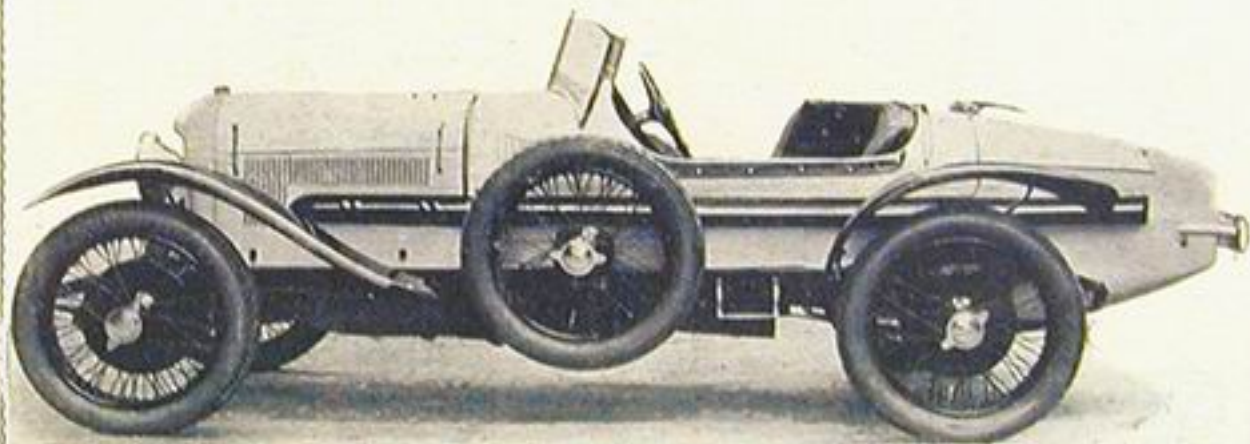
Prezzo chassis netto senza gomme, franco Torino, L. 28.500

*Il presente prezzo non contempla i supplementi relativi all'impianto elettrico Bosch, indicatore livello benzina, ammortizzatori e scappamento libero*

S. A. AUTOCOSTRUZIONI



Via Venaria, 73 - TORINO

**La "DIATTO 30" è****La più veloce "2 litri,, italiana, di serie,  
in commercio**

Tipo 30 e Tipo 35 Gran Sport

Velocità oraria Km. 130-145

---

CANDELE CHAMPION - RUOTE RUDGE WHITWORTH - AMMORTIZZATORI HARTFORD

---

**Prove e consegne sollecite presso tutte le Agenzie**

Reg. Gen. Vol. 13 N. 10334

Ruota di nuovo sistema perfezionata  
con maza di metallo, guscelle in un solo pezzo e cerchio d'acciaio. F.lli Diatto-Corino.

Fig. 1.<sup>a</sup>

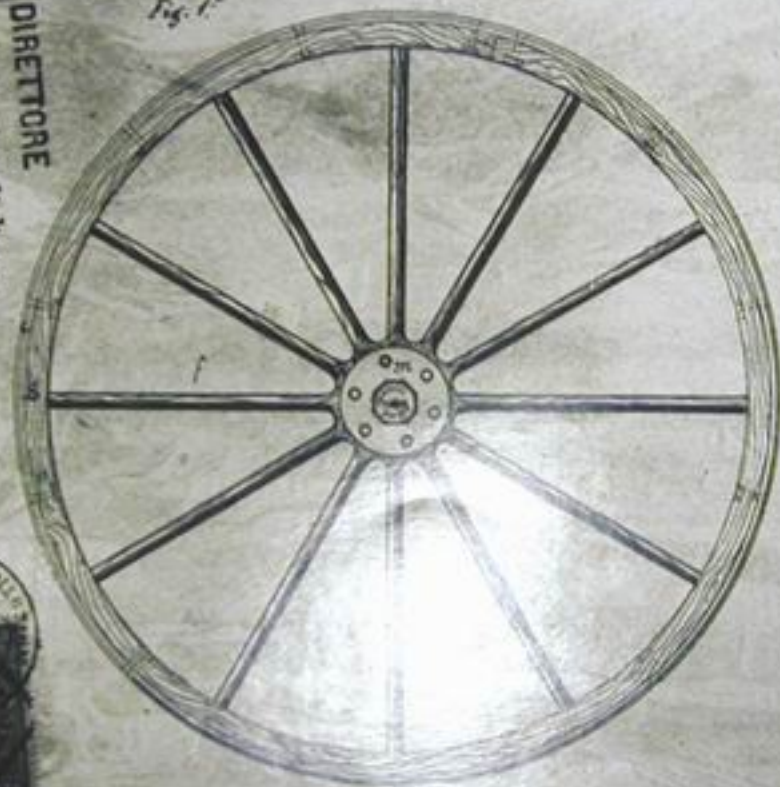


Fig. 2.<sup>a</sup>



Il Sig. *Luigi Diatto*  
*Corino*



AL DIRETTORE

del R. Museo Industriale Italiano

*M. Diatto*

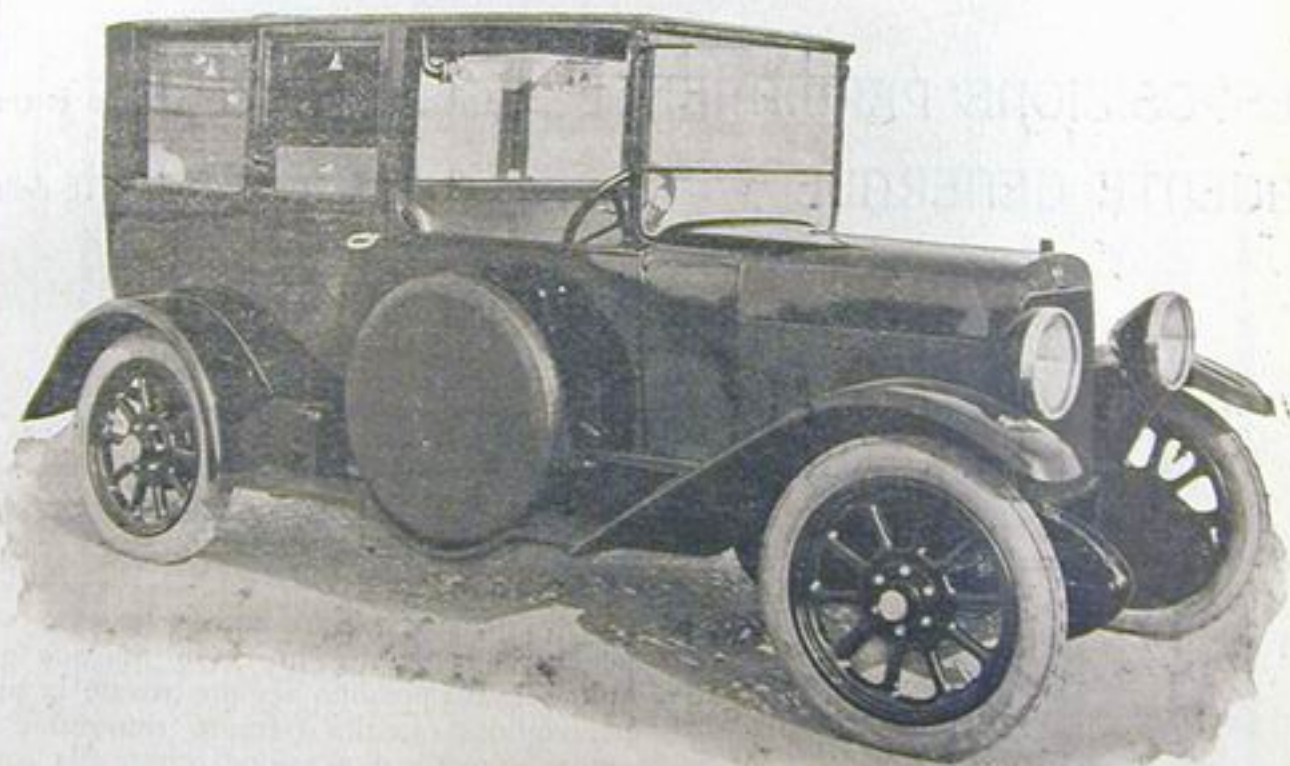


Scala di 1:10

*F.lli Diatto*  
*Corino*

# DIATTO

LA REGINA DELLE VETTURE LEGGERE  
PER VELOCITA' COMFORT E DISTINZIONE



Vettura Diatto tipo 4DC 1920 con carrozzeria a landaulet-limousine

**Automobili Diatto**

VIA FREYUS, 21 - **TORINO** - VIA FREYUS, 21

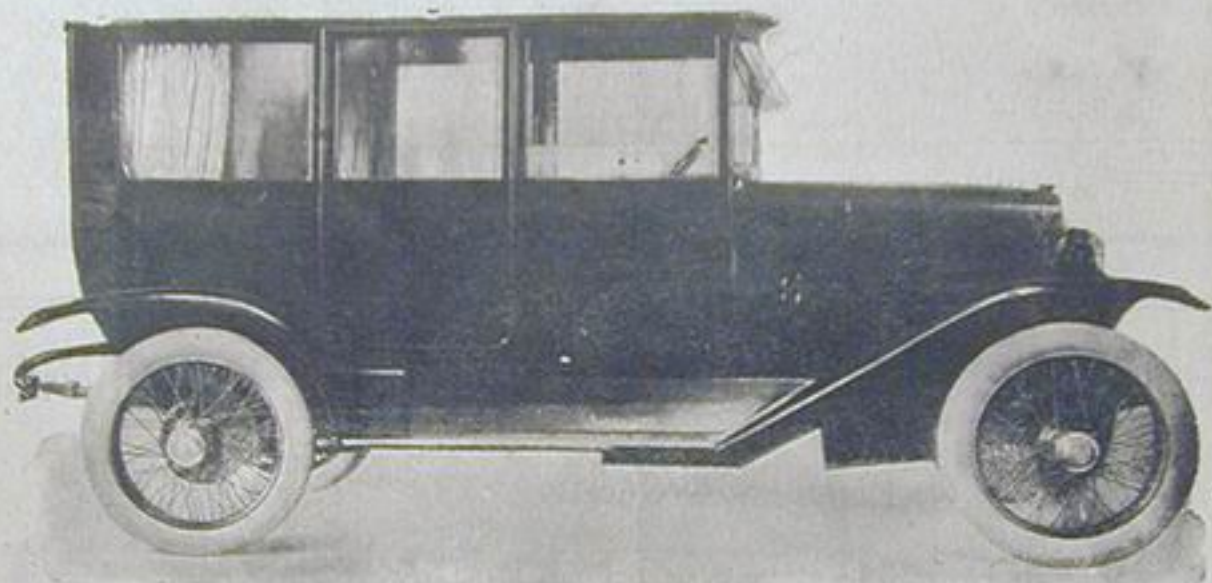
# AUTOMOBILI DIATTO

Società Anonima — Capitale L. 6.000.000 interamente versato  
(Casa fondata nel 1905 — Trasformata nel 1918)  
SOCIETÀ CONTROLLATA

**GNOME & RHÔNE**  
**TORINO**

**VETTURA DIATTO 25 HP - tipo 1919**

CON IMPIANTO ELETTRICO  
PER ILLUMINAZIONE E MESSA IN MARCIA



Per la sua costruzione superlativa questa vettura è la più veloce  
e quella che consuma meno di ogni altra dello stesso tipo

In piena produzione - Si accettano prenotazioni per consegne sollecite

TORINO - Via Frejus, 21

INTENSITÀ DI LAVORO E FECONDITÀ DI OPERE DELLA DIATTO

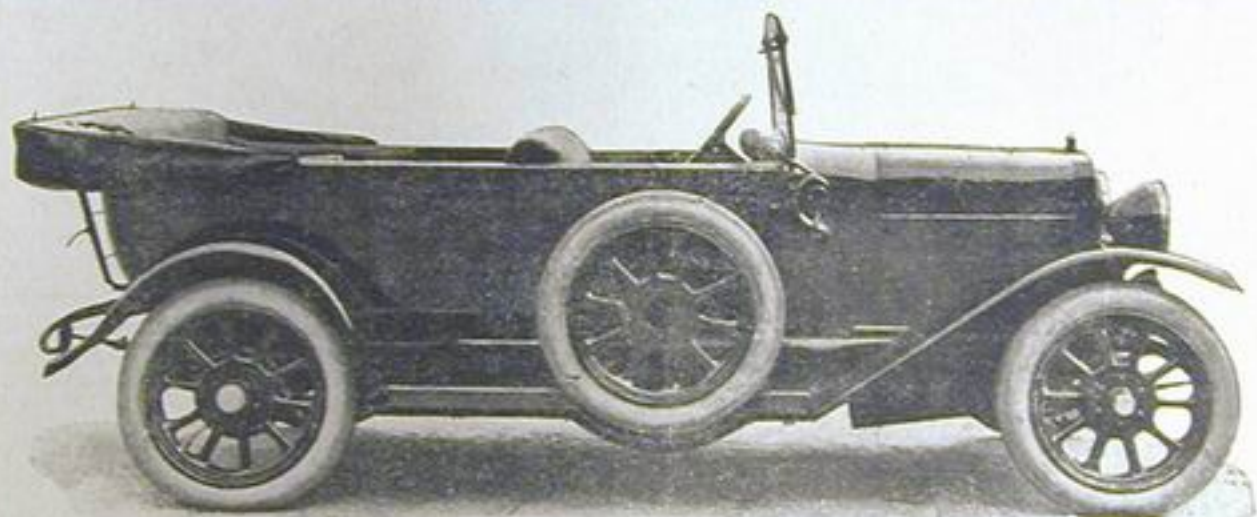
## UNA CORAGGIOSA RINUNZIA E UN'AMMIREVOLE RICOSTRUZIONE LA NUOVA VETTURA DIATTO 10 HP



Da qualche tempo non ci siamo più intrattenuti sulla *Diatto*, nè la *Diatto* ha voluto far parlare di sé. Non che mancasse la ragione o la materia. Tutt'altro. Ce ne sarebbe stata tanta da occuparcene in ogni Numero del giornale. Poi-

zione franca e coraggiosa e si accingeva con fermezza di volontà e con ampiezza di mezzi a tradurla in atto.

La fiera risoluzione, che va additata ad esempio di probità tecnica e di rettitudine industriale, consisteva in una



Vettura Diatto tipo 4 D C 1920 con carrozzeria a Torpedo.

che questi mesi di riserbo silenzioso sono stati impiegati dalla rinomata Fabbrica torinese in un intimo e assiduo studio e lavoro di riorganizzazione, di rinnovazione, di perfezionamento tanto meno visibile all'esterno quanto più profondo, più serio e decisivo. Tutta assorta in questa vasta e diligentissima opera di ripreparazione e di rifazione, estesa a tutti i suoi modelli, ed effettuata insieme alla non mai rallentata produzione, l'antica e ognor più vivace Casa di Via Frejus, che si vanta di uno dei nomi più illustri dell'industria piemontese, si è temporaneamente chiusa nel suo sforzo, aspettando il momento propizio in cui le opere compiute avrebbero eloquentemente parlato per lei. E il momento è arrivato.

Supposizioni, dicerie, ipotesi, commenti se ne son fatti e quanti nel frattempo. Ma proprio quando più intorno si arrigolava tanto più nelle officine si agiva e con la mente e con le braccia. Non era certo il tempo di risposte e di spiegazioni.

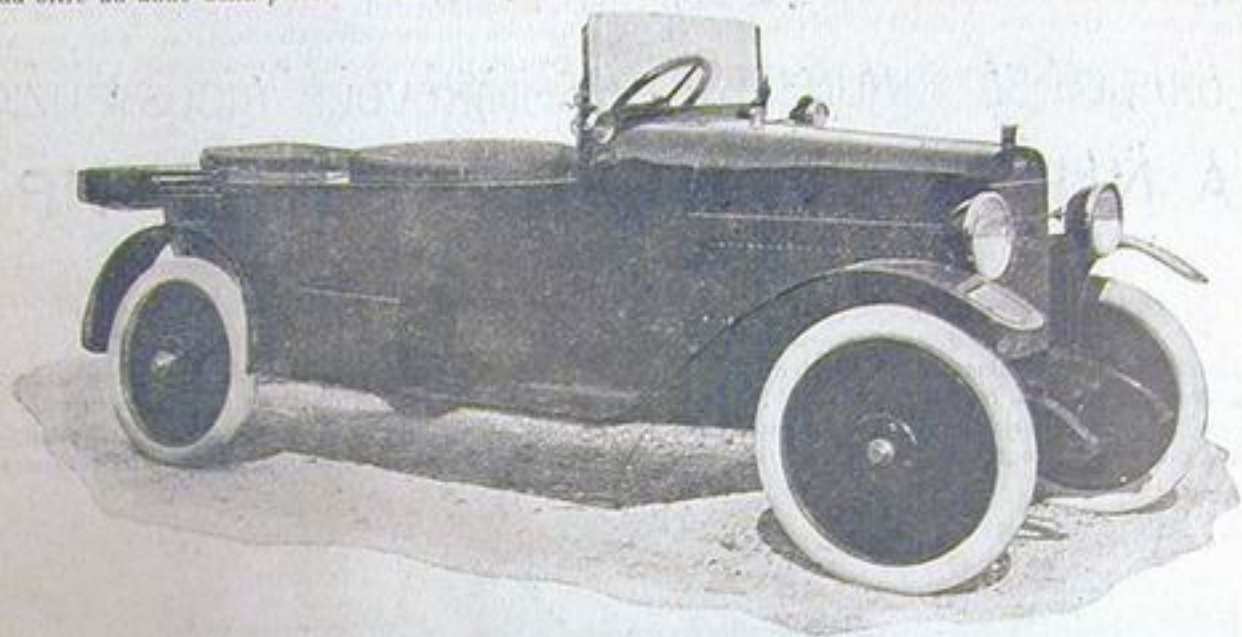
Proprio allora la *Diatto* procedeva con un'accutezza empida e una coscienza rigorosa, che altamente la onorano, a una severa revisione e selezione del proprio operato, come se non si trattasse di se stessa, prendeva una risolu-

importante rinuncia per ricominciare quasi da capo. Rinuncia a lunghi studi, a mesi e mesi di lavoro, a tutto un complesso di modelli, di risultati, di spese, a un cumulo di materiali e di pezzi già eseguiti, a tutta insomma la preparazione e la lavorazione portata ben avanti della sua piccola vettura, di quella che avrebbe dovuto essere la nominata *Gnome* per rifarsi da principio, per rinnovarne il tipo, per iniziare la creazione organica della nuova vettura *Diatto* di 10 HP. Rinuncia a capitali ingenti già spesi, a guadagni certi già a portata di mano, a tutto un assetto già stabilito, avviato per incontrare nuovi dispendi e nuovi rischi in omaggio a motivi di ordine ideale, a uno scrupolo di costruttore egregio, a un nome e a una tradizione insigne che si aspira a mantenere eminente ed esente da ogni ombra.

La *Diatto* bravamente, senza esitare ha tagliato sul vivo. Non è la prima volta che essa procede a così nobile sacrificio. Ricordiamo con ammirazione quello che patriotticamente ha compiuto con prodigiosa celerità quando ha arrestato tutta la sua produzione anormale di vetture e di camion richiesti insistentemente dagli eserciti anche esteri, per dedicarsi alla costruzione dei motori d'aviazione di cui aveva necessità urgente la nostra difesa aerea. E annunziamo co-

elogio questo che ha, or non è molto, deciso ed attuato adesso scartando e troncando tutto l'avviamento e il lavoro concretato da oltre un anno della piccola vettura, che più non

nella tradizione della *Diatto* e che più ampiamente la *Diatto* si proponeva di svolgere nel suo programma futuro. Potrebbe essere provvisoriamente una macchina adatta per il momento

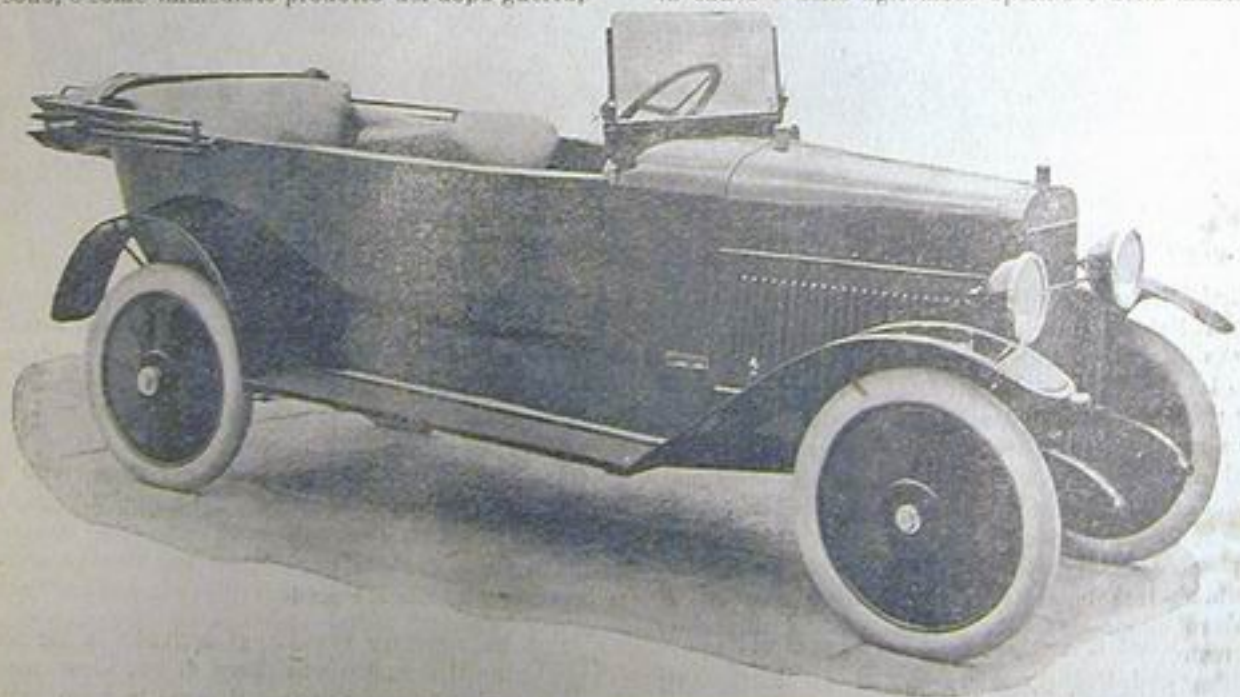


La nuova vettura Diatto 10 con carrozzeria torpede a 3 posti.

soddisfaceva ai suoi criteri tecnici e ai suoi intenti di progresso, per accingersi con rinnovata lena a stabilirne e a produrne un nuovo tipo rispondente a ogni perfezionamento moderno e degno della sua e della fiducia della clientela.

Se la piccola vettura, come era stata concepita quasi tre anni or sono, e come immediato prodotto del dopo-guerra,

in cui doveva essere allestita, ma non un tipo continuato da inserirsi stabilmente tra quelli destinati a ulteriori trattazioni nel programma della *Diatto*. E siccome per momento previsto la produzione non solo mancò, ma si protrasse via via per un anno e più senza giungere a termine in causa e delle agitazioni operaie e della mancanza di ma-



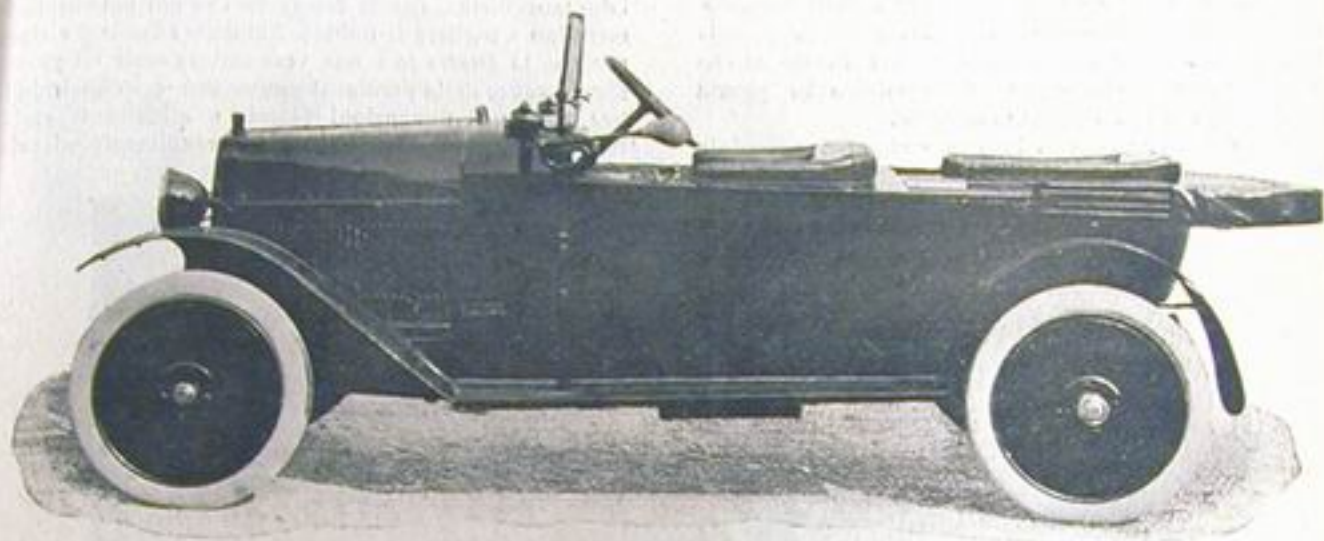
La nuova vettura Diatto 10 con carrozzeria torpede a 4 posti.

poteva valere per quel periodo transitorio al prezzo allora stabilito, essa invece non corrispondeva più né alle esigenze del mercato né a quelle di una tecnica regolare elaborata, intonata al continuo progresso dell'età di pace. Tanto meno si accordava con quei criteri e con quelli ideali di costruzione severa, sicura, perfezionata che già si compendiano

teriali e di tante altre ragioni già note, così la piccola vettura prima ancora di essere pronta era già intempestiva e se ancora altro tempo fosse passato poteva diventare un ostacolo. La *Diatto* si rese conto coraggiosamente della situazione capi che sarebbe stato un errore l'insistere non indagò in palliativi e rimaneggiamenti, affrontò il problema in tutto

la sua gravità e non esitò a sopprimere l'opera compiuta e a rifarne una di nuovo. Così scomparve prima di apparire la non nata *Guome* e apparve studiata, vigilata, corredata delle più preziose doti, vitalissima e fresca la nuova *Diatto 10*, di cui offriamo interessante primizia ai lettori, le prime ed attraenti immagini.

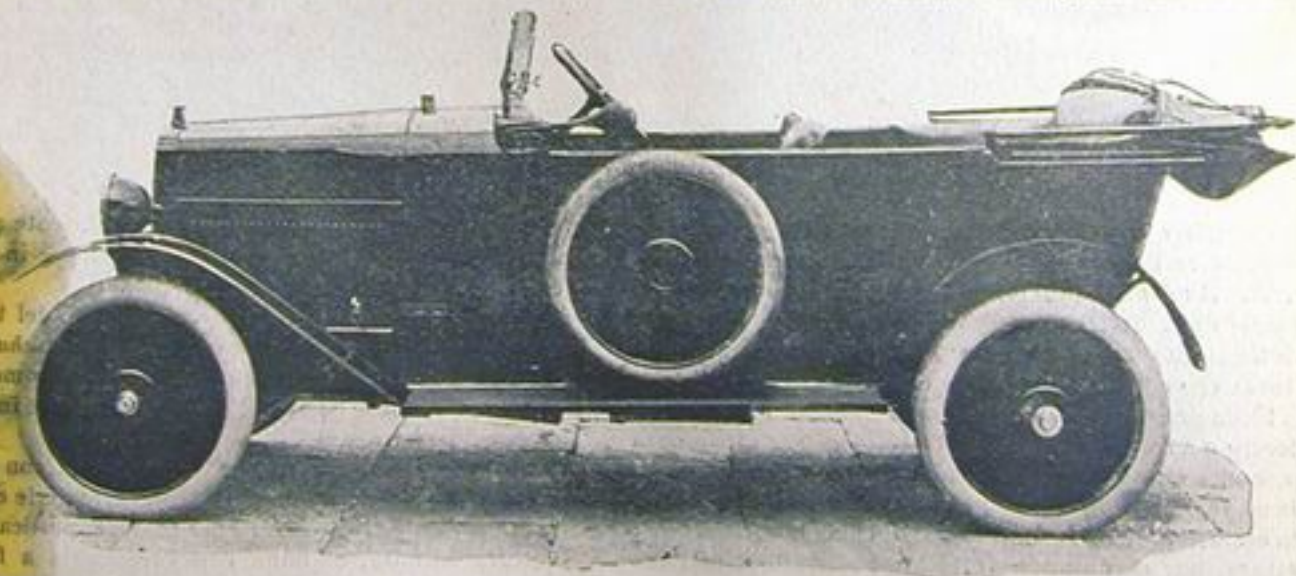
L'ingegner Fellicioni proviene dall'aviazione, dove le sue eminenti qualità di ideatore e di esecutore rigoroso lo hanno fatto apprezzare come merita, e distinguere dai dirigenti della *Diatto* che fino dallo scorso novembre gli hanno affidato la direzione tecnica delle costruzioni. La sua influenza si è fatta rimarchevolmente sentire. Procedimenti e risultati acquisiti



La nuova vettura Diatto 10 con carrozzeria torpedò a 3 posti.

Se fra il tipo abbandonato e il tipo nuovo corrono notevoli differenze e esistono importanti miglioramenti anche nella configurazione esteriore, nell'eleganza e modernità delle linee e delle carrozzerie, ben più profonde e radicali ne passano nella struttura interiore. E' veramente l'intero organismo della vettura che è stato ripreso da cima a fondo,

nell'aviazione, come l'equilibrio delle masse, il concorso di ogni parte a sostenere lo sforzo, la robustezza assoluta di ogni organo per assicurare l'inflessibile funzionamento dell'insieme, sono stati dall'egregio ingegnere introdotti subito nell'assolvimento del suo compito, e realizzati sugli *chassis* in costruzione della *Diatto*. Di questa nuova influenza tec-



La nuova vettura Diatto 10 con carrozzeria torpedò a 4 posti.

plasmato così da farne un organismo nuovo. L'attività meccanica dello *chassis* che si è esercitata in una oculata ed esperimentata attività di selezione e di rinnovazione della *Diatto*.

Questa impresa quanto mai ardua e gravosa, dati tutti i problemi che vi erano connessi e data anche l'urgenza del momento fra le altre l'ingegnere Fellicioni, uno spigliato e ardente, un tecnico ardito quanto cauto, tanto quanto il nuovo progresso quanto tenacemente attaccato al sicuro.

nica ha risentito i vantaggi appunto la piccola *Diatto 10*. Sebbene il progetto non fosse di sua ideazione e quindi di tanto più difficile riuscisse il porvi le mani, tuttavia lo studio e l'opera sono stati così diligenti e ingegnosi da ottenere un pieno successo. Bisogna esaminare attentamente ciò che è ora il nuovo *chassis* della *Diatto 10*; e come si è, per dir così maturato splendidamente senza cambiare la sua egregia natura, il famoso *chassis* *Diatto 4 DC*, e come si appresta ad una nuova e magnifica incarnazione nel prossimo *chassis* *Diatto 4 DA* per rendersene conto.

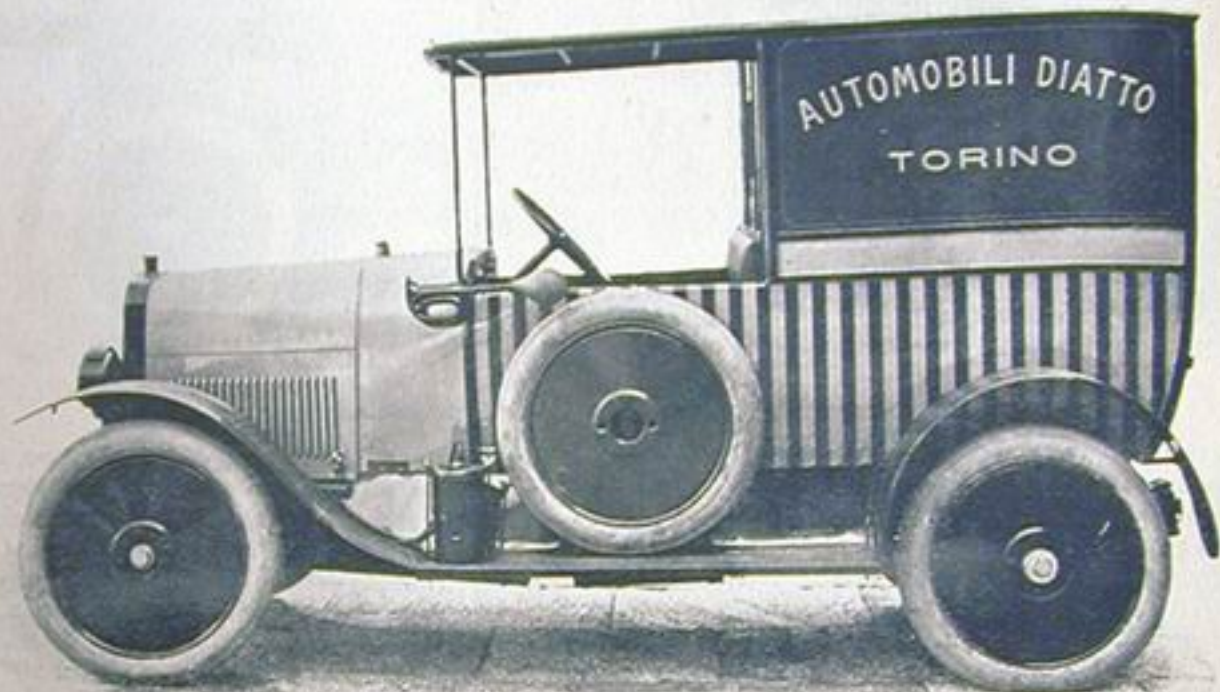
Vi è nella linea e nelle forme classiche di queste macchine un senso nuovo; il tipo non è cambiato, eppure si ha la sensazione di una nuova modellatura, di una nuova vita infusa in quelle fibre metalliche, così che anche l'impronta ne è diversa. Il tipo non è cambiato eppure la creatura meccanica è nuova.

Ma del *Diatto 4 DC* e del *Diatto 4 DA* e della loro meravigliosa evoluzione avremo agio di parlar meglio prossimamente; per ora fermiamoci sulla nuova *Diatto 10* che appunto per la sua novità e per essere adesso in pronta consegna presenta il più vibrante interesse.

Abbiamo detto che essa fa la sua comparsa corredata

Anche questa è un'economia ben rilevante oggi con i prezzi proibitivi della benzina e dei lubrificanti.

Ma non si sia tratti da qui a dubitare della sua potenza e della sua capacità. Non si creda di aver a che fare con un giugillo minuscolo. E' una supposizione questa del resto che la prima visione e la prima prova della vettura dissiperanno istantaneamente. Già le fotografie che qui pubblichiamo steranno a togliere il dubbio. Abbiamo affermato e ripetiamo ora che la *Diatto 10* è una vera vettura seria e signorile nel giusto senso della parola. Il suo motore a 4 cilindri in blocco per quanto di dimensioni piccole è saldamente stabilito e modernamente trattato, ha elevato rendimento, slancio e ve-



La nuova vettura Diatto 10 con carrozzeria a furgoncino.

dalle più propizie doti; ebbene non si creda che sia questo un modo di dire fiorito. No. E' l'espressione della più precisa verità. E ad attestarlo indichiamo subito una di tali sue propizie doti. La *Diatto 10* arriva con una opportunità invidiabile. Il suo arrivo coincide con l'approvazione della nuova tassa che colpisce così duramente gli automobili e che provoca tante preoccupazioni negli automobilisti spingendoli a desiderare e a ricercare quelle vetture, che pur atte a ogni servizio, non siano gravate da una tassa insopportabile!

Orbene la *Diatto 10* vanta per questo riguardo una prerogativa esclusiva. È la vettura italiana, che pur essendo una vera vettura, pur accordando tutte le soddisfazioni dell'automobile per velocità, potenza, portata, eleganza, robustezza, pur prestandosi a ogni carrozzeria aperta e chiusa e valendo per ogni uso di città e di viaggio, è soggetta alla tassa minore.

Privilegio incomparabile. Con la *Diatto 10*, agli effetti della tassa, anche nel 1921, quando andrà in vigore l'esorbitante tassa nuova, sembrerà ancora al fortunato possessore di essere sotto il vecchio regime.

Infatti la *Diatto 10* con il suo motore di 60 mm. di alesaggio per 90 di corsa pagherà soltanto 912 lire di tassa, mentre tutte le altre vetture anche piccole superano di gran lunga le mille lire.

Pari all'esiguità della tassa è l'esiguità del suo consumo.

gore, e sviluppa una forza più che sufficiente ad assicurare alla vettura una briosa velocità in piano e in salita anche col suo carico di 3 o 4 persone.

La vettura come ben si comprende è del tipo leggero ma questo non le impedisce di avere una chassis robusto un eccellente molleggio così da sopportare comode e spaziose carrozzerie chiuse ed aperte e anche da essere impiegata come ottimo furgoncino.

La *Diatto 10* infatti viene consegnata con carrozzerie aperte a torpedo a 3 e a 4 posti, con carrozzerie chiuse a guida interna, con cui diventa la più comoda, pratica ed economica vettura da città, e infine con carrozzeria a furgoncino da trasporto. Tali carrozzerie costruite dalla stessa Diatto nelle sue officine e stabilite espressamente per la *Diatto 10* ve disegnal veramente belli e moderni, sono eseguite con cura ed eleganza e inappuntabilmente finite. Come in tutte le officine, piacenti, hanno riscosso l'approvazione degli onesti clienti.

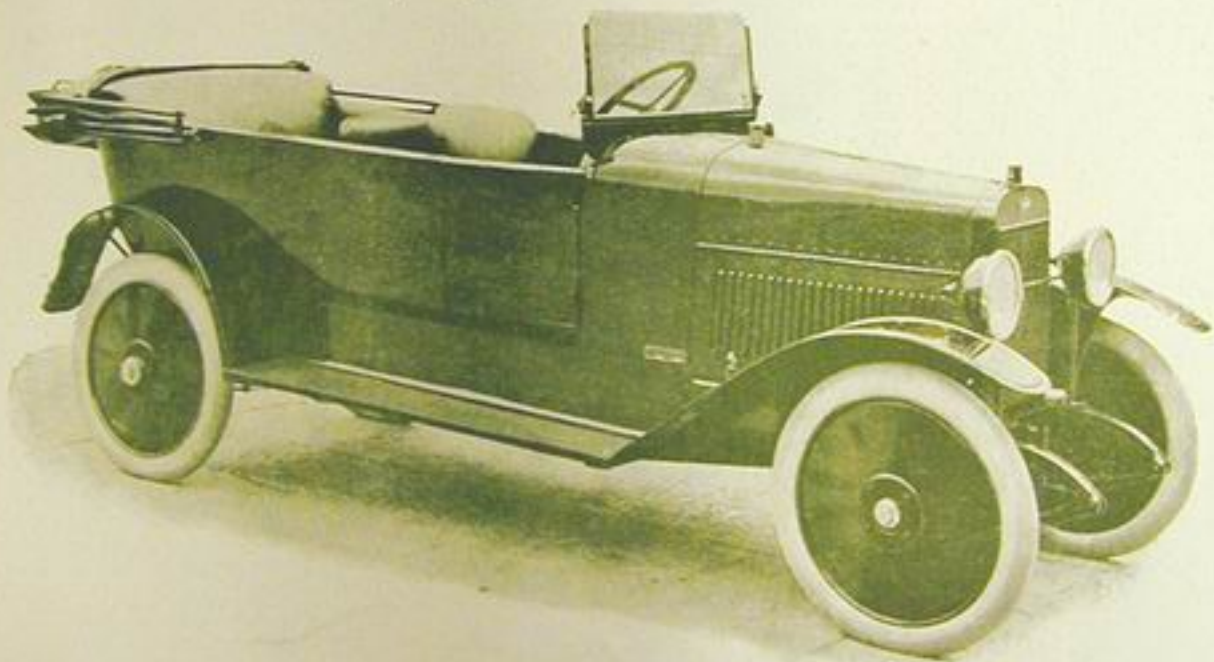
La *Diatto 10* è infine dotata di un arredo completo. E' fornita di impianto con dinamo e motore di avviamento in marcia e l'illuminazione elettrica e di ogni altro moderno e confortabile accessorio.

La *Diatto 10* lo si tenga presente, è allora la vettura che si tenga presente, è allora la vettura che paga di meno e che resiste di più.

BONTÀ ED ECONOMIA

# DIATTO

predomina su ogni praticità ed economia  
con il nuovissimo tipo **DIATTO 10**  
la vettura italiana a 4 cilindri completa  
che paga la minor tassa



La nuova vettura Diatto 10 con la sua elegante carrozzeria torpedo a 4 posti.

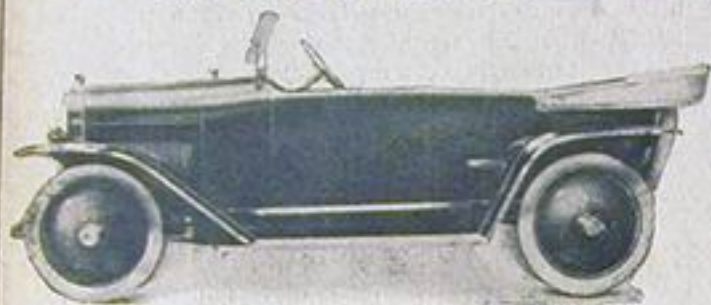
Si consegna carrozzata a torpedo a 3 e a 4 posti  
e a furgoncino per consegne in città

**Automobili Diatto**

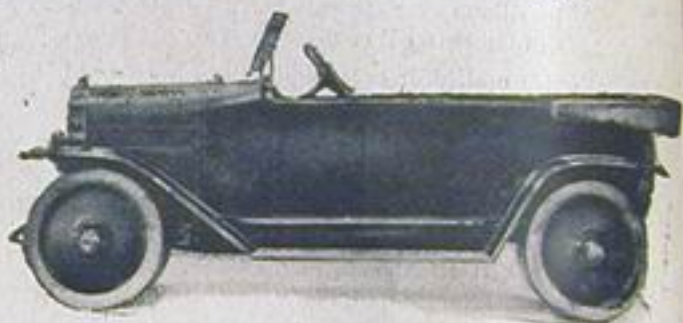
VIA FREYUS, 21 - **TORINO** - VIA FREYUS, 21

# LA NUOVA VETTURA LEGGERA GNOME

MOTORE MONOBLOC 4 CILINDRI 10-12 HP  
RAFFREDDAMENTO AD ACQUA  
GUIDA A SINISTRA — RUOTE SMONTABILI  
LA PRIMA VETTURA ITALIANA CON MOLLE A CANTILEVER



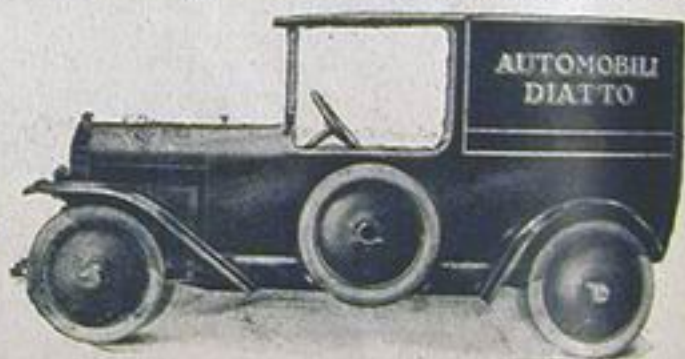
La vettura leggera Gnome con carrozzeria torpedo a 3 posti



La vettura leggera Gnome con carrozzeria torpedo a 4 posti



La vettura leggera Gnome con carrozzeria a cabriolet e guida interna



La vettura leggera Gnome con carrozzeria a furgoncino • 2 posti e 200 kg

*La vettura Gnome viene venduta carrozzata e completa  
in ordine di marcia nei seguenti 4 tipi*

TORPEDO A 3 POSTI - CABRIOLET A 2 POSTI  
TORPEDO A 4 POSTI - FURGONCINO

*Per ogni chiarimento dirigersi a:*

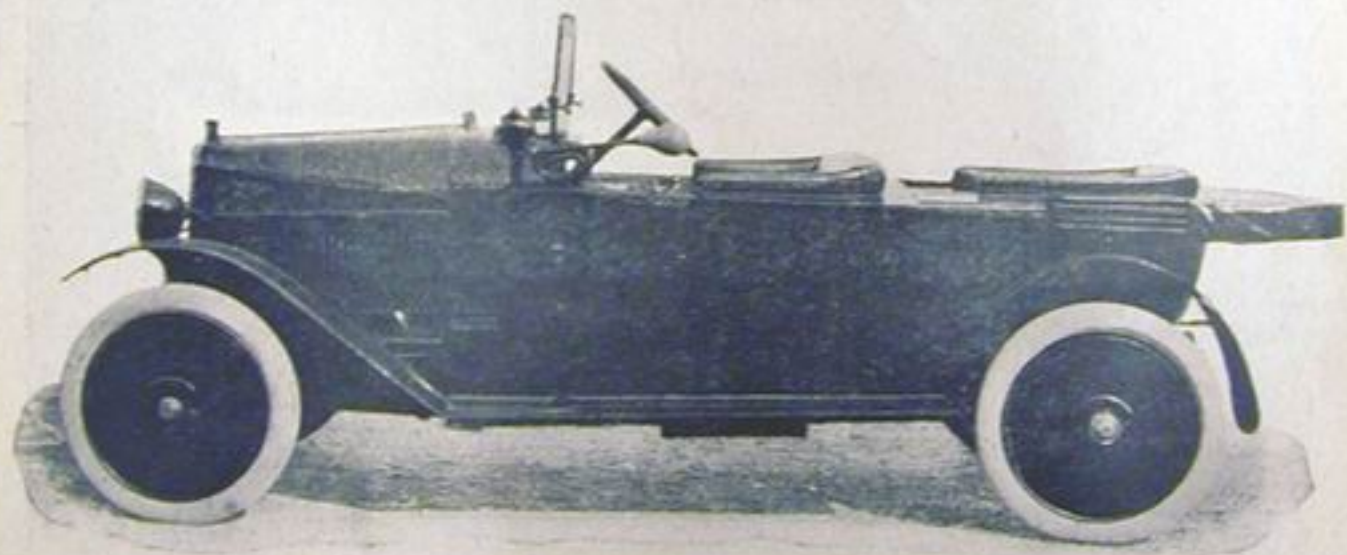
**AUTOMOBILI DIATTO - TORINO**  
VIA FREJUS 21

PROGRESSO E NOVITÀ

# DIATTO

la più illuminata scienza e la più sicura esperienza  
della meccanica automobilistica e aviatoria  
si sono riunite per creare

la vettura **DIATTO 4 DC** - modello 1920



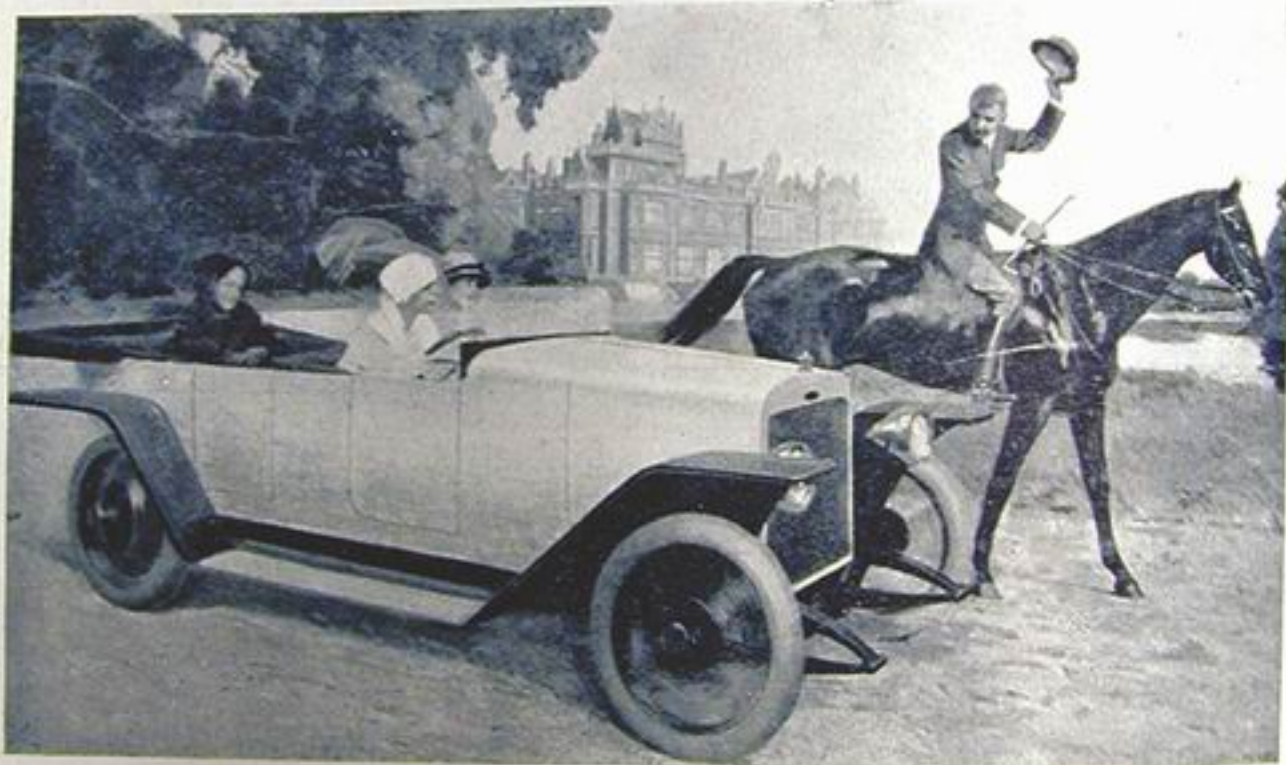
La nuova vettura Diatto 10 con carrozzeria torpeda a 3 posti

**Automobili Diatto**

VIA FREYUS, 21 - **TORINO** - VIA FREYUS, 21

# DIATTO

*Meccanica e stile*  
*di suprema distinzione*



Due età e due eleganze

**Automobili Diatto**

VIA FREYUS, 21 - **TORINO** - VIA FREYUS, 21

# LA MODERNA ASSISA DELLO CHASSIS DIATTO

## TRADIZIONE E PERFEZIONAMENTO



Or non è molto a proposito della nuova piccola vettura *Diatto 16*, entrata con tanto favore sul nostro mercato automobilistico, noi abbiamo accennato al nuovo impulso costruttivo impresso all'eccellente produzione *Diatto*.

Abbiamo anche indicato taluno dei criteri caratteristici ispiratori di questo impulso come il suo ardimento deciso e audace, geniale e sicuro, la sua inquadratura energica e netta, il suo stile franco e solido, in cui l'attitudine innovatrice non si stanca che dalla più solida piattaforma. Tutto si può osare su una robusta impostazione. Quando il fondamento è saldo ogni ardimento costruttivo è permesso. Queste sembrano le norme direttive di quell'eminente tecnico della *Diatto* che è l'ingegner Felicioni, il quale non per nulla alla sua esperienza e passione per la tecnica automobilistica unisce altrettanta esperienza e passione per la tecnica vera.

La *Diatto* era il campo dove queste savie tendenze potevano meglio spiegarsi e dove l'impulso da esse ispirato poteva più fruttuosamente inserirsi su una tradizione meccanica insigne e palpitante di ardori vitali.

Una dimostrazione ne è già stata fornita nella presentazione e descrizione della *Diatto 16*, ma ora vogliamo fornire un'altra non meno eloquente nell'ultima espressione scaturita dallo chassis *Diatto 4 DC*, lo chassis di quella vettura leggera *Diatto* che è stata riconosciuta come la migliore della sua categoria.

L'eloquenza di questa dimostrazione emana irresistibilmente dalle cose. E cioè la convinzione deve effettuarsi più nei gli occhi che con il raziocinio e le parole.

Per prima cosa i lettori guardino attentamente le due fotografie dello stesso chassis che qui presentiamo loro. E' una mirabile macchina questo recente chassis *Diatto*, e i

loro occhi vi si poseranno e vi si fermeranno sopra certamente con piacere.

Ma non è per considerarne solo la bellezza che noi abbiamo rivolto loro questo invito. Sarebbe un rilievo troppo facile e banale. Vorremmo invece che con noi si rendessero conto, oltrechè della nobile e recisa architettura della macchina, anche della nuova fisionomia che essa ci mostra pur serbando intatto il suo essere e non alterando il suo tipo.

Vorremmo che essi procedessero con noi a una rievocazione. Che risalissero col ricordo a questa vettura *Diatto* nei suoi primi esemplari, quando il suo tipo unico di vettura piccola si faceva rimarcare precisamente per la sua esecuzione meccanica e per le sue qualità di rendimento in proporzione alle sue piccole dimensioni, e poi alle sue successive edizioni del 1913 e 1914 in cui si ampliava la sua fama di vettura non solo seriamente costruita ma di rendimento e di velocità brillanti.

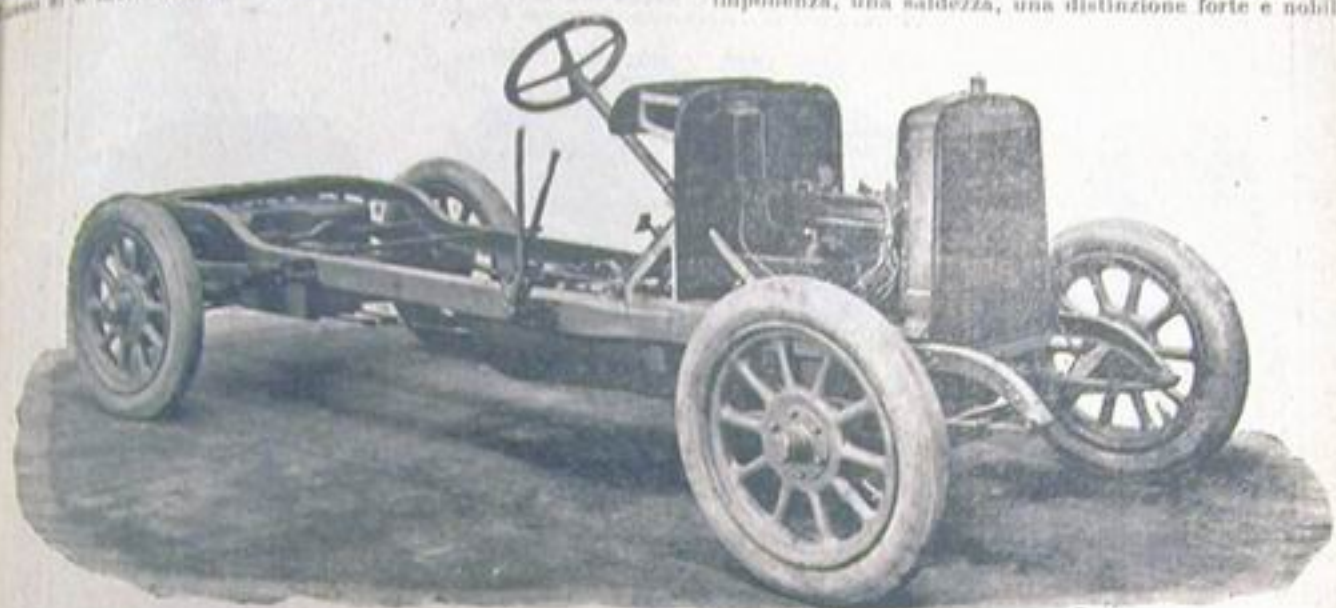
La lunga interruzione della guerra non affievolì affatto questa fama che a guerra finita rifluse più viva che mai e richiamò la clientela più che mai desiderosa costringendo la fabbrica alla sollecita produzione di altre serie della classica vettura. Anche di questi nuovi esemplari del 1919 tutti frenanti di un irruente ardore vorremmo che ci si ricordasse istituendo così una scala di visioni dalle antiche macchine del 1911 e 12 a quelle del 1919 per confrontarle infine con la odierna figurazione del 1920-21. Che distanza dalle prime a queste ultime! Vi è tutto il cammino e il progresso dell'automobilismo. Ma vi è meravigliosamente avvolto e compendiato in un'unità di tipo (e anche in ciò la *Diatto* è stata un precursore) il quale viene crescendo, sbocciando e maturando come un germe vitale, rigoglioso.

Il tecnico odierno l'ing. Felicioni si trovava di fronte a

... tipo dato, come il coltivatore di fronte a un seme già piantato, a un virgulto già spuntato e cresciuto, e tuttavia anche nella direzione della costruzione, anche in quella che per continuare l'immagine chiameremo coltivazione, il suo influsso si è fatto sentire.

signorile che sono oggi fra le caratteristiche della nuova *Diatto*.

Si osservi la linea di questo *chassis*. Nulla ha certo perduto della sua agilità e del suo slancio, non si è certo né appesantito, né irrigidito, ma ha ben acquistato una imponenza, una saldezza, una distinzione forte e nobile che



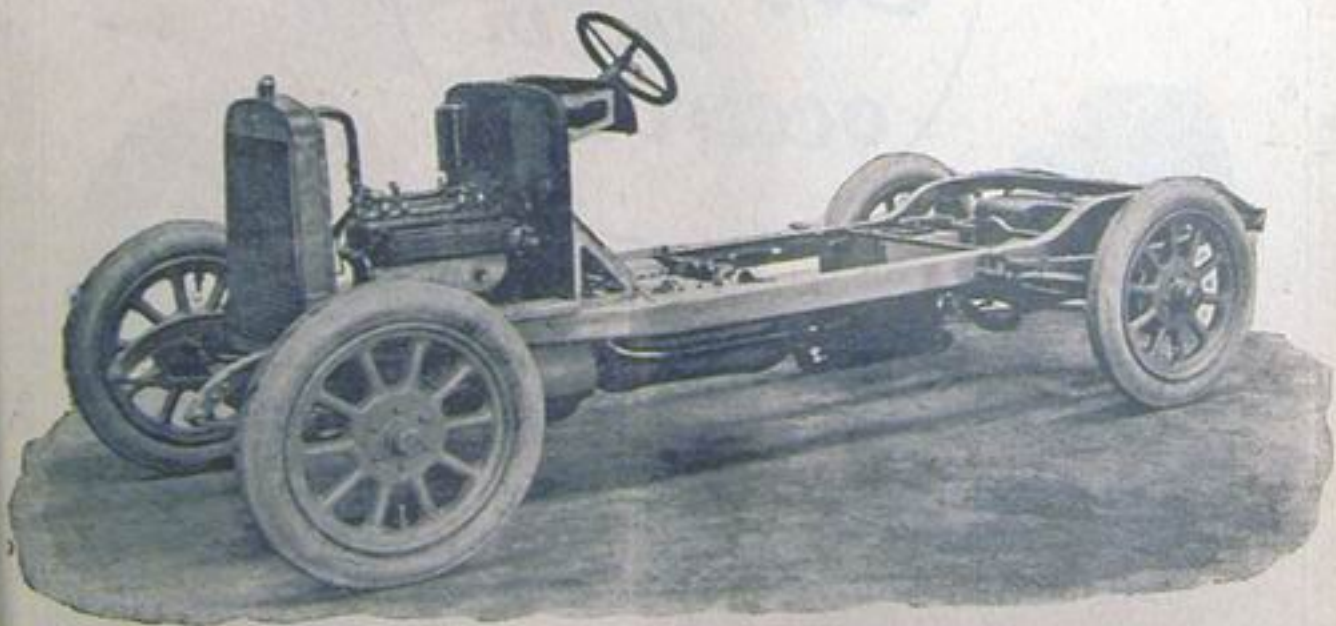
Il magnifico *chassis* *Diatto* nella sua più recente e mirabile modellatura.

L'ultima edizione, la serie nuova, il modello 1920-1921 respira questo influsso e manifesta nella continuità del tipo la nuova modellazione. Si ponga lo *chassis* *Diatto* non del 1914 o del 1914 ma quello del principio del 1919 accanto a quello del 1920-21 e la diversità dei due aspetti colpirà immediatamente.

Il tipo è lo stesso, tutto è come prima, e tutto è diverso,

è quasi la consapevolezza del suo valore. Anzi questi acquisti di robustezza, queste espressioni di potenza hanno accresciuto la sua estetica di macchina veloce, atta allo sforzo e alla salita che sa resistere all'impeto e alla fatica, e le hanno conferito un'impronta di signorilità propria delle vetture di lusso.

Bisogna provare queste vetture *Diatto* su strada e in salita (non si dimentichi come si sono comportate l'anno scorso



Lo *chassis* *Diatto* fornisce un'insigne visione di potenza e di agile eleganza.

l'artefice pur nel tipo già dato ha saputo infondere il suo spirito, la sua individualità originale.

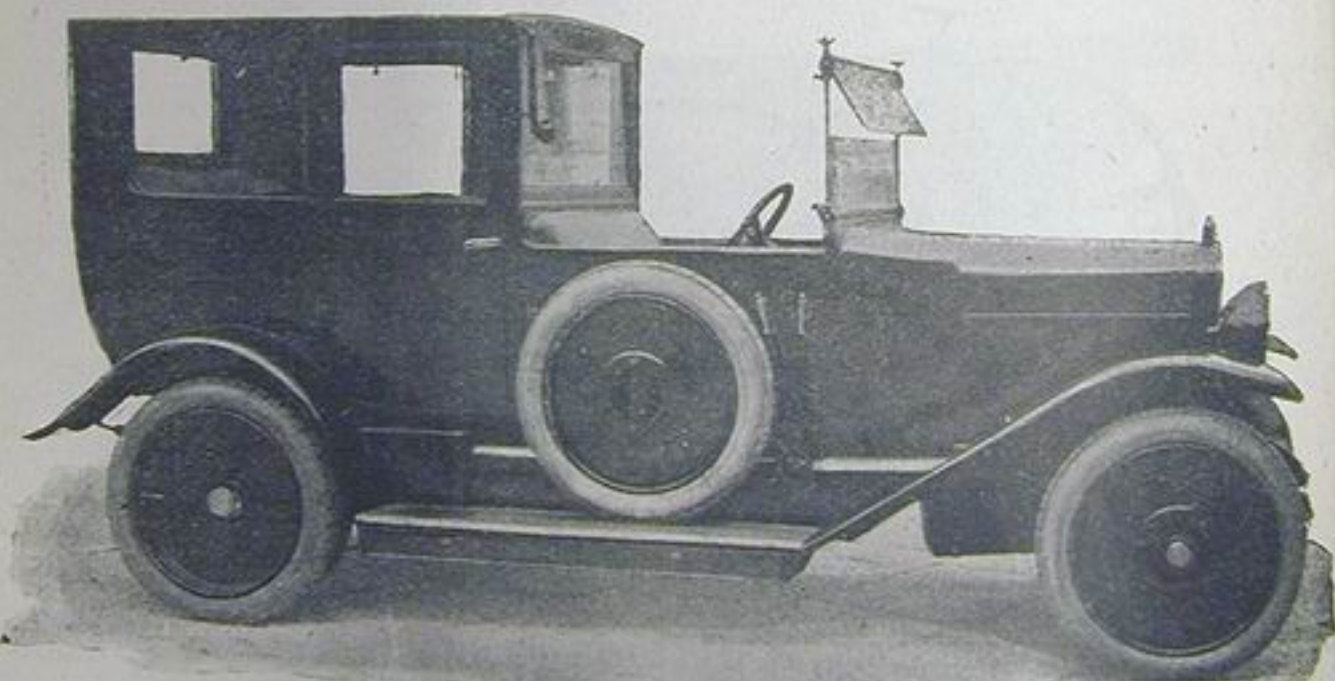
E la diversità consiste in ciò che abbiamo detto in principio nella realizzazione di certi criteri costruttivi di robusta e salda impostazione, di *linea* ampio e deciso, di *linea* franca e

so alla *Parma-Poggio di Berceto* e alla *Targa Florio*) e vederle montate con le belle carrozzerie a *coupe* e a *limousine* guida interna, a linee pure e diritte come si fanno ora, per misurare tutti i valori e intendere tutte le possibilità di cui è dotato questo odierno *chassis* *Diatto*.

TRADIZIONE E PROGRESSO

# DIATTO

predomina su ogni valore meccanico e pratico  
con l'incomparabile tipo **DIATTO 4 DC 1920**  
la più bella, veloce e signorile delle  
vetture leggierie



Vettura Diatto 4 DC con carrozzeria a coupé di lusso.

**Automobili Diatto**

VIA FREYUS, 21 - **TORINO** - VIA FREYUS, 21

# AUTOMOBILI DIATTO

Società Anonima — Capitale L. 6.000.000 interamente versato

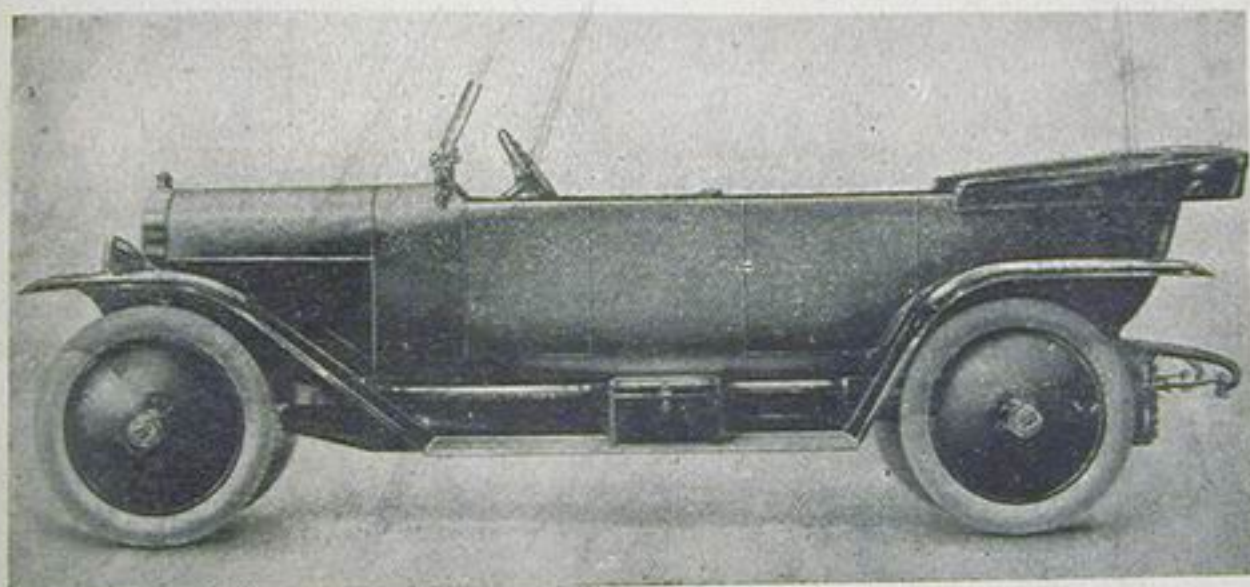
(Casa fondata nel 1905 — Trasformata nel 1918)

SOCIETÀ CONTROLLATA **GNOME & RHÔNE**

Via Frejus, 21 - **TORINO** - Via Frejus, 21

## VETTURE DIATTO 25 HP tipo 4 DC-1919

CON IMPIANTO ELETTRICO COMPLETO PER ILLUMINAZIONE E MESSA IN MARCIA



Tipo DIATTO 4 DC, carrozzato a Torpedo.

LA VETTURA ITALIANA DA 25 HP PIU' VELOCE E DI MINOR CONSUMO

In piena produzione — Consegne pronte

Per ogni trattativa rivolgersi all'

### AGENZIA COMMERCIALE ITALIANA AUTOMOBILI DIATTO

*Sede in Roma: Via Castro Pretorio, 124*

O alle Filiali - Subagenzie e Rappresentanze di

MILANO: VIA BORGONUOVO 20. — NAPOLI: PIAZZA VITTORIA 11-12. — FIRENZE: PIAZZA S. MARCO.  
 GENOVA: PIAZZA UMBERTO 26. — VERONA: VIA DUOMO 15. — VOGHERA: OFFIC. MECC. CARMINATI  
 BOLOGNA: VIA ARTIERI 2. — BRESCIA: VIA CIRCUITO 5. — MANTOVA: CORSO VITTORIO EMAN. 18.

# LA VETTURA "DIATTO", 25 HP.

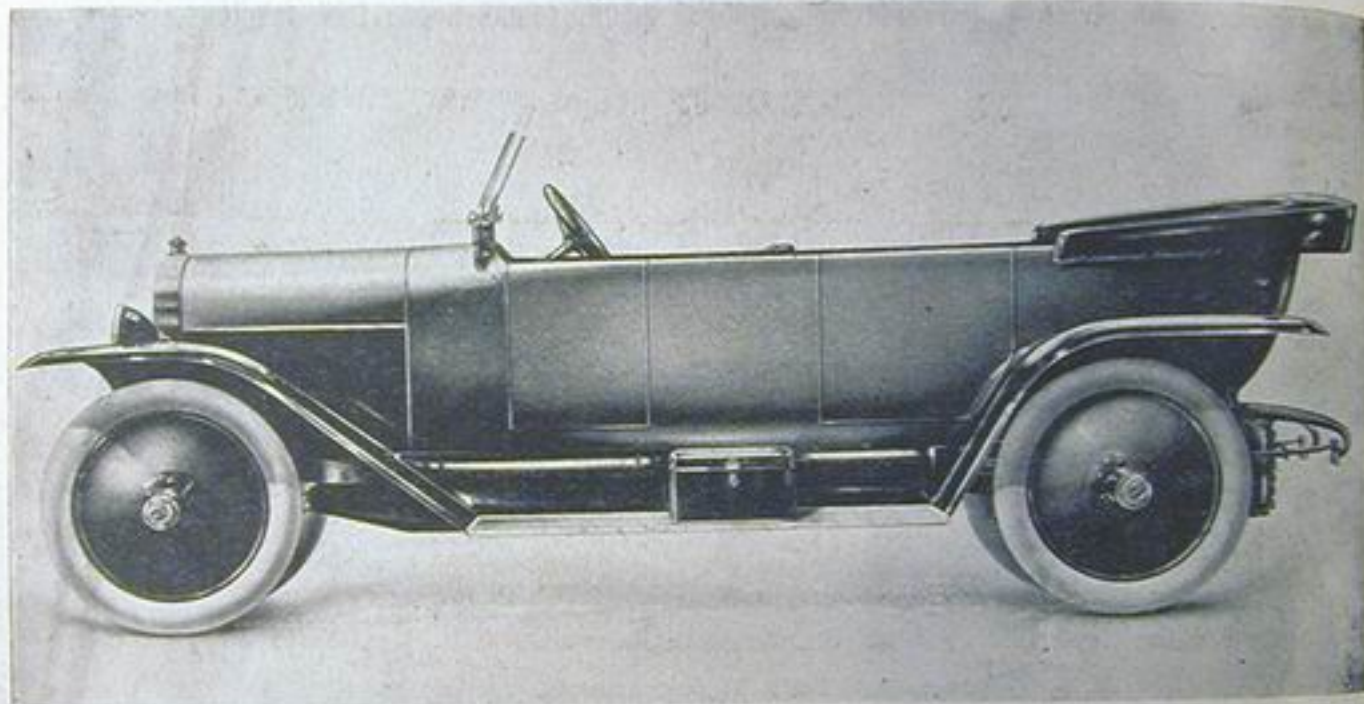
ha un motore straordinariamente economico

Il record del minor consumo



La Fabbrica Automobili Diatto a proposito della sua vettura da 25 HP, tipo 1919 dichiara: Questa vettura è la

Sempre in tutti questi viaggi il consumo minimo della Diatto è stato per noi cagione di sorpresa. Ogni volta



La vettura Diatto 25 HP offre insieme al motore più economico, la più squisita eleganza di carrozzeria

più veloce e quella che consuma meno di ogni altra dello stesso tipo.

L'affermazione è schietta e precisa e potrà anche sembrare troppo recisa. Ebbene noi ora possiamo a nostra volta dire che è ancora insufficiente, che non mette abbastanza in rilievo una qualità veramente eccezionale della macchina e sulla quale la Fabbrica dovrebbe insistere maggiormente, la qualità importantissima dell'economia, che il motore della vettura Diatto possiede in tal grado [straordinario] da formarne una prerogativa unica.

Noi lo possiamo testimoniare per certa scienza e prolungata esperienza. Non parliamo per sentito dire o per benevola condiscendenza, ma in seguito a prove ripetute e controllate che noi stessi abbiamo compiute.

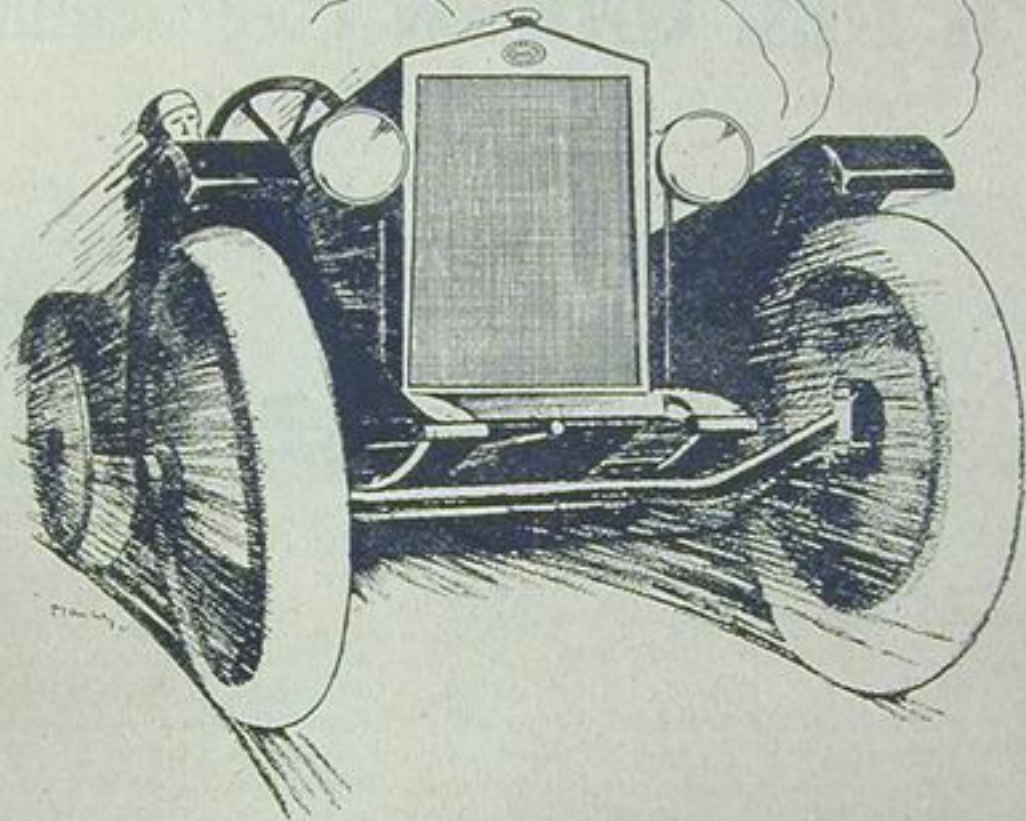
Su una di queste agli Diatto 1919 avremo compiuto dall'Aprile ad oggi qualche migliaio di chilometri con qualsiasi tempo e su itinerari conosciutissimi, battuti da noi con vetture di ogni tipo, di ogni marca.

noi all'arrivo ci apprestavamo a riempire la vasca vi ritrovammo una quantità di benzina superiore alle nostre previsioni anche dopo le prime esperienze, quando ormai il calcolo del consumo era facile, la vasca aperta e colma ci mostrava che avevamo ancora sbagliato per eccesso, che il nostro serbatoio era stato ancora troppo largo. E a misura che noi conoscevamo meglio la vettura e che quindi valutavamo il consumo in guisa sempre più ridotta, quel meraviglioso motore Diatto, diventava ogni volta sempre più sobrio e cessava dallo stupire noi e con noi i meccanici che ci avevano accompagnato nel viaggio e che assistevano all'apertura del prodigioso serbatoio.

Le prime volte dopo alcune corse tra Torino e Milano e viceversa (circa 150 chilometri) quando al rifornimento una sola latta di benzina bastava a fare il pieno abbiamo creduto di esser incorsi in qualche dimenticanza, forse avevamo messo benzina senza ricordarcene.

Ma poi dopo altri viaggi ci è venuta appunto la curiosità

# DIATTO



## NUOVI MODELLI PER 1922

Tipo 10 da 10-12 HP

Tipo 4 DA da 25-30 HP

Tipo 20 da 25-40 HP

La più sicura e provata costruzione meccanica  
Lo stile più moderno e più signorile

## Automobili Diatto

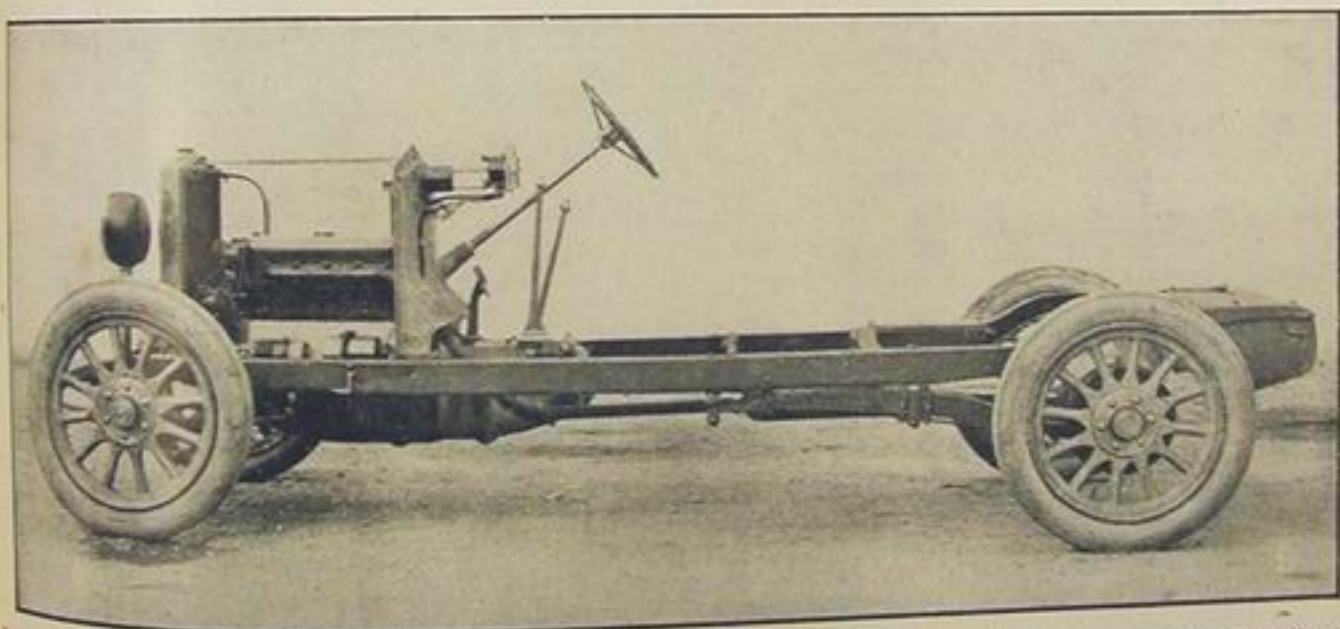
VIA FREYUS, 21 - TORINO - VIA FREYUS, 21

L'ULTIMA GRANDE NOVITA'  
DELLA COSTRUZIONE ITALIANA  
E DEL MODERNO PROGRESSO

è la

# DIATTO

## TIPO 20 SPORT



Il nuovo chassis Diatto — tipo 20 sport con motore da 2 litri — valvole in testa e molle cantilever.

Ammiratissimo alla Fiera di Milano - Stand n. 36 - Gruppo XIX Automobili  
 insieme agli altri Autoveicoli - Benzo Compressori ed Elettro Compressori  
 Diatto in azione Stand n. 53 - Gruppo S-T.

# Automobili Diatto

VIA FREYUS, 21 - TORINO - VIA FREYUS, 21

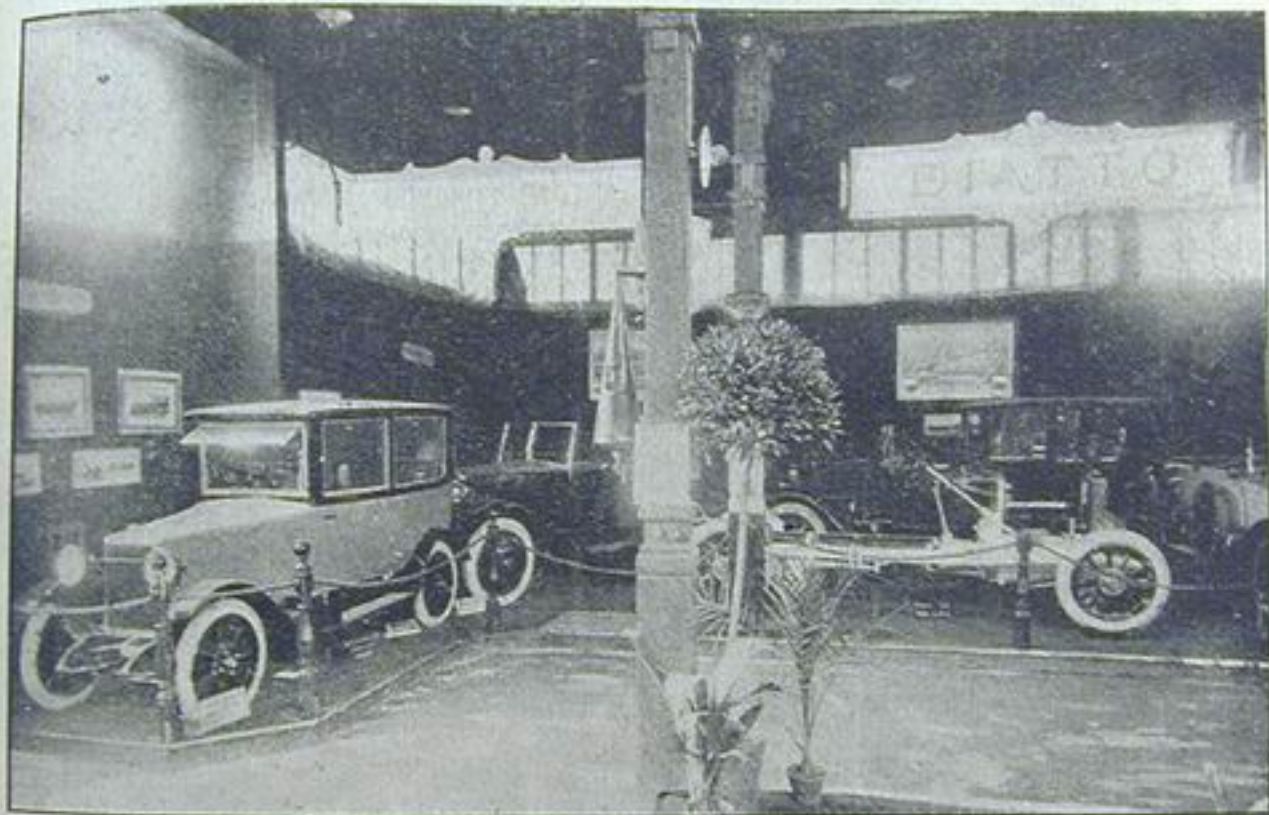
## LA NUOVA DIATTO TIPO 20 SPORT

Modernità di concezione e serietà di meccanica

Tra le nuovissime macchine che hanno fatto la loro prima apparizione alla Mostra Automobilistica della Fiera di Milano, una delle più rimarchevoli e gustate dai visitatori e dagli automobilisti competenti è stata indubbiamente la nuova vettura del tipo 20 sport.

Questo modello costituisce la grande novità dell'antica e rinomata Casa torinese di Via Frejus, l'ultima creazione

Meccanica solida ed esperimentata, svolgimenti e soluzioni di ardita modernità, ecco il modello 20 sport con cui si è voluto offrire ai nostri automobilisti una macchina compendiate i requisiti oggi più ricercati, una buona vettura di fiducia, di salda tempra per gli usi normali, una vettura brillante, per gli usi sportivi, per le agili volate, per la partecipazione a corse e a gare. Vettura di soddisfazione e di brio.



Padiglione dell'Automobile — Lo stand della Diatto col nuovo chassis del Tipo 20.

La Diatto attesta anche nel 1922 la sua feconda e laboriosa vitalità e la freschezza della sua capacità creativa. L'ispirazione per la nuova macchina attinge alle correnti più vive e moderne del progresso e della tecnica e si fonda a seconda delle tendenze e dei gusti attuali della coltura e della clientela.

Nella chassis, tipo 20 sport riscontriamo una felice fusione dei più avanzati concetti tecnici odierni con quelle norme e solide norme della buona meccanica che è una caratteristica della Diatto. Qui il nuovo, l'ardimento tecnico non è un atteggiamento repentino e quasi improvvisazione, non un seguire la moda, ma un normale e sano svolgimento per seguire la moda, ma un normale e sano svolgimento di tutta l'opera precedente. È una nuova fioritura, una generazione che si inserisce armoniosamente nell'evoluzione costruttiva della Diatto, prodotta dalla vigorosa concezione e azione della grande Casa, combinata con le nuove direttive e tecniche che oggi la guidano e vi dedicano il più amoroso e illuminato impulso, tra le quali è da segnalare in guisa eminente il rag. Pozzi, spirito vivacamente ma assennatamente energico tenace organizzatore.

Si è prescelto la piccola cilindrata stabilita per le corse del 1922, la formola d'oggi e di domani — due litri. — Ad evitare complicazioni superflue e costi eccessivi, si è conservato il motore a 4 cilindri di mm. 79,7 di alesaggio per 100 di corsa, con testa riportata e valvole in testa ai cilindri, con pistoni in alluminio e con una registrazione spinta quel tanto che occorre per ottenere un rendimento brillantissimo. Si è dato allo chassis un disegno piacente e una sistemazione col motore portato indietro, che lo fa apparire assai slanciato, pur essendo nella parte posteriore largo sufficientemente per assicurare l'appoggio completo a una comoda carrozzeria.

Bisogna vedere questo chassis sia carrozzato da corsa, sia invece carrozzato da turismo con *torpedo* o *coupe*, come era presentato in vari esemplari nello stand insieme agli altri pregevoli tipi Diatto, il 4 D.4 e il 10 per apprezzarne la buona architettura e per rendersi conto delle belle vetture in cui agevolmente viene a incarnarsi, e bisogna poi provarlo per aver la compiaciuta sorpresa del suo brio, della sua velocità, del suo rendimento.

Congratulazioni ai costruttori!

# LA "DIATTO" IN TRIPOLITANIA

Ecco un'altra bella visione di giovinezza vittoriosa che ci viene da Tripoli mercè la nostra industria automobilistica. Ed è una visione che per noi è di sommo compiacimento perchè ci mostra che i primi segni di Italianità nella nuova terra accanto alle armi valorose sono stati gli automobili veloci costruiti dalle nostre officine

Bumeliana, quasi presso ai confini dell'Oasi Tripolitana, false qui l'ardimento mirabile dei marinai di Cagliari bersagliati di Fara, ed oggi nei luoghi quasi consacrati splende ancora con più modesta fiamma nella piccola e gagliarda macchina l'opera paziente e diligente dei nostri costruttori e dei nostri ingegneri.



La vettura leggera "Diatto" ai Pozzi di Bumeliana.

La fervida vitalità, l'impeto espansivo dell'industria automobilistica italiana hanno ricevuto così una nuova prova evidentissima.

L'automobile ha nella conquista della Libia sopravanzato tutti gli altri prodotti dell'industria. Si è accompagnato alle stesse armi conquistatrici, ne è stato il complemento e l'alleato. È divenuto esso stesso un'arma, una magnifica arma di colonizzazione e di civiltà. D'ora innanzi scorgiamo l'automobile intimamente connesso alle vicende degli eserciti, ai destini delle guerre.

La fotografia che qui riproduciamo evoca altresì nell'animo nostro tutta una serie di ricordi inelitti e di eroismi magnifici.

È una delle piccole vetture *Diatto* (Fonderie Officine Frejus di Torino) carica di soldati esultanti ai famosi pozzi di

Sembra che i soldati sentano questa comunità fraterna con la macchina e con i suoi costruttori, sembra che la vedano e sentano un lembo dell'antica patria, un messaggio dei compaesani del Po e dell'Alpi. E vi si stringono attorno e la toccano e la guardano commossi come se fosse un essere vivente.

Abbiamo parlato anche recentemente delle vetture leggere *Diatto* e del tipo nuovo 1912, dicendone tutto il bene che meritano.

I successi loro del resto fanno eco alle nostre parole. Ricercatissime dalla clientela italiana che ha ottenuto dalla *Diatto* soddisfazioni e risultati superiori a ogni aspettativa, esse sono altresì largamente pregiate all'estero, e hanno ben figurato all'avanguardia dell'automobilismo italiano nella terra d'Africa.

# La vettura "Diatto,"

sale le scalinate del Campidoglio

Sulla Tribuna del 5 luglio leggiamo questo gustoso faterello di cronaca:

Alle 11.50 di ieri mattina, l'Aeropolis di Roma fu destata bruscamente dal più inaudito degli avvenimenti! Un siluro, un poderoso e insidialissimo siluro navigava sulla scalinata che conduce al Campidoglio. Le genti che numerose in quell'ora transitavano sul colle feggerono spaventate, l'ufficiale di stato civile che stava celebrando matrimoni piantò in asso le coppie per rifugiarsi al sicuro; accorsero i vigili, e lo so-

interessante.

Anzitutto un'automobile in cima alle ripide scale del Campidoglio non è certo un avvenimento che si verifichi ogni giorno. Anzi crediamo che sia la prima volta che succede non soltanto da quando esiste l'automobile, ma da quando esiste il Campidoglio.

Il Campidoglio ha visto ogni sorta di persone e di cose nella sua storia millenaria, anzi ne ha visto di ogni colore, ma è certo che non si è mai trovato a tu per tu con un'automobile. Ne anche Brenno per quanto inaspettato deve avergli fatto più viva impressione.

E' la prima volta adunque che l'automobile arriva per forza propria, come i trionfatori, in Campidoglio, ed è un'automobile *Diatto* questo che per primo ascende al posto dove fu incoronato Petrarca e dove sul cavallo dorato fa pompa della sua immobile maestà Marco Aurelio.

Per la sua novità e unicità il fatto ha quindi la sua importanza, e il suo diritto al ricordo.

Ma vi è di più.

Vi è la tranquilla, imperturbabile fiducia con cui gli automobilisti, che stavano sulla vettura *Diatto*, si sono accinti alla nuovissima prodezza.

Sarebbe stato fastidioso fermarsi a mezza strada sulla ascesa del Campidoglio! Ma ecco un dubbio che non ha neanche attraversato la mente dei guidatori della *Diatto*.

L'automobile non è fatto per compiere audaci acrobatiche o per salire scale, nessun demerito quindi se la vettura a un dato punto si fosse rifiutata a quella anormale fatica. Ma la *Diatto* è risaputo, può andar da per tutto, può salire da per tutto, può ascendere rampe e scale, e non ci stupiremmo punto se domani ci si annunciasse che è montata a un quinto piano o che si è arrampicata su per un muro.

Per i materiali solidissimi con cui costruita, per il mirabile molleggio di cui è dotata (e che ha fatto la più splendida prova nel Giro di Sicilia) per la sua leggerezza, per la sua semplice e armoniosa composizione, per l'agile e nervosa energia del suo motore (regolare in più come un orologio e lo si è visto nella grande vittoria del Circuito Toscano) la vettura leggera *Diatto*, una delle più felici creazioni dell'industria italiana, può intraprendere qualsiasi impresa per quanto insolita con la certezza della riuscita. Non c'è pericolo che la lena le manchi o che la sua compagine abbia ad alterarsi.

Noi abbiamo riferito in passato altre meravigliose ascese della *Diatto* che le hanno acquistato il titolo di *primipara* per eccellenza, oggi vi aggiungiamo questa salita in Campidoglio, nell'aspettativa della nuova prodezza di domani.



La vettura Diatto sulle scale del Campidoglio

terrestri guardie municipali, che armate di raro, eccezionale coraggio affrontarono il pericoloso ordigno di guerra, proprio quando stava ricadendo la scalinata, forse diretto ad involarsi e portare a qualche potenza nemica, le ultime notizie sull'odierno insediamento sindacale! Il siluro si fermò e da esso ne uscirono due esseri di forma umana, quasi in tutto simili a noi, i quali con calma passiva mostrarono i loro passaporti agli agenti!... questi impiegarono alquanto alla decifrazione dei caratteri (giacchè erano scritti in buon italiano) chiamarono rinforzi di graduati ed alla fine si decisero a dar libera via al temuto siluro!... E il mondo che numerosissimo si era raccolto, mormorando diceva: «Ma che vi è forse qualche legge che proibisce alle automobili di salire o scendere le scale!»... La risposta forse ce la darà qualche Ministero importante, trattandosi di questione internazionale, o, come i pizzardoni volevano affermare, l'Ufficio delle contravvenzioni. Noi però che abbiamo lo sguardo più lungo, sappiamo che il terribile siluro era la famosa *Diatto* che compì il giro d'Italia e che ieri mattina voleva rendere omaggio al nuovo consiglio comunale.

Questo brioso racconto non vale soltanto a informarci dell'insolita impresa di un bizzarro automobilista. Se questo unicamente ne fosse stato lo scopo noi non lo avremmo riferito. Se ci è apparso opportuno di portarlo a cognizione dei nostri lettori si è perché esso si presta a considerazioni che superano di gran lunga il singolo fatto di cronaca per quanto

# I PRODIGI DELL'AUTOMOBILE

## LA VETTURA "DIATTO", AL FORTE DI SESTOLA.

L'automobile sta effettuando una riforma futurista nel linguaggio, quella di abolire dal vocabolario la parola *impossibile*. Non vi è davvero nulla di impossibile per questa nostra bella macchina, che sembra animata da un soffio di energia vivente. Qualunque sforzo gli si richieda, per quanto gravoso, l'automobile come oggi si costruisce dalle buone Case, lo compie alla brava, con una disinvolta audacia che riempie di stupore quegli stessi che glielo impongono e di ammirazione tutti quanti ne sono testimoni.

Se già l'automobile superava le più ardue salite, le più elevate montagne, sembrava però che il suo andare dovesse incontrare un limite nella qualità della strada e nella quota della pendenza. Ebbene oggi questo limite non esiste più, è stato abolito.

È non è già una grossa vettura, qualche gigantesco mec-



La vetturessa Diatto scende da Sestola per una scalinata mai percorsa da ruotabili



Un saggio delle strade su cui è passata la vettura Diatto con i suoi 5 passeggeri

svelta macchina, la leggera *Diatto* da 18 HP, col suo fervido motore, che lo ha brillantemente superato, dandoci una novella e inattesa prova della infinita possibilità dell'automobile.

La strada non è più necessaria, la salita può essere a picco, che non importa, l'automobile va da pertutto.

Ecco l'agile vettura *Diatto* che dopo le sabbie delle dune tripolitane sale magnificamente le scale, si inerpica su per i viottoli di montagna, entra e gira per i forti piazzali nei posti più inarrivabili; e dove a stento ascendono uomini e capre, dove non passano né carrozze, né carri essa passa trionfalmente portando su di sé il carico non indifferente di cinque persone, qualcosa più di 300 chilogrammi.

La piccola vettura *Diatto*, piccola per la sua forza nominale, non già per il suo rendimento e per la sua robustissima struttura è stata una delle più indovinate concezioni meccaniche, ben proporzionate.

semplice, armonica, superlativamente lavorata, con materiale di prima scelta costituisce uno dei tipi di vettura più felicemente riusciti e più convenienti.

ste; *sportsmen* che le hanno montate da corsa a due posti e ne hanno sperimentato lo scatto veloce, professionisti che la hanno usata giornalmente in città e la hanno trovata sempre pronta e regolare al servizio, turisti che hanno intrapreso lunghi viaggi e ne hanno riscontrato le grandi qualità di resistenza e di potenza, tutti hanno contribuito a creare intorno alla *Diatto* una atmosfera di simpatie e di fiducia, per cui la vettura stessa è stata sempre ricercatissima. Le richieste hanno sempre di gran lungo superato la produzione, sebbene questa sia venuta aumentando vieppiù per far fronte altresì all'esportazione.

La *Diatto* presenta indubbiamente dei rilevanti vantaggi a cominciare dalla sua leggerezza ottenuta non a scapito della solidità, ma mercè la sua elegante semplicità e il buon materiale.

Trattata con la cura e i criteri di una grossa vettura questa macchina leggera può sfruttare con la massima utilità tutta la forza del suo nervoso motore, un *monobloc* ben compatto a 4 cilindri, di 80 mm. di alesaggio per 120 mm. di corsa, e può ottenere pertanto un co-



La vettura DIATTO guidata dal signor Gatti sale per la pineta a Sestola su una strada inverosimile.

Quando noi due anni or sono la esaminammo per la prima volta nei suoi primi modelli, e ne demmo la descrizione, non ce ne risparmiammo gli elogi che il successo di questi due anni ha pienamente confermato. Non era difficile prevedere il favore larghissimo che la vettura avrebbe incontrato. Ottima sotto ogni rapporto, con un motore perfetto, di prezzo giusto, economica nei consumi, eccellente alla prova, la *Diatto* non poteva a meno di conseguire la fortuna che ha avuto presso la clientela così italiana come estera. Senza contare che nel frattempo le sono stati apportati notevoli miglioramenti, che ne hanno ancor accresciuto, se pur era possibile, la bontà.

In breve tempo la reputazione di questa vettura *Diatto*, senza sforzo alcuno di *reclame*, si è consolidata e diffusa. La soddisfazione dei suoi proprietari le ha fatto la più onorevole ed efficace propaganda. Le più diverse classi di automobilisti ne sono rimaste entusia-



Le vettura DIATTO mentre esce dal forte di Sestola

efficiente di rendimento ben superiore a quello di molte altre macchine con una ingente economia di benzina e di gomme.

# LE MERAVIGLIOSE ASCENSIONI

## della vettura "DIATTO"

La vettura leggera *Diatto*, la *grimpeuse* per l'eccellenza, pare che si sia assunto l'incarico di dimostrare che per i automobili non esistono più sentieri impraticabili. Emula dell'agile camoscio, essa si arrampica ovunque. Non vi è difficoltà che la arresti. Solo la proibizione governativa può chiuderle il passo.

Abbiamo narrato e illustrato giorni sono l'ardua ascensione della bella vettura fabbricata dalle *Officine Fonderie Frèze* di Torino, al forte di Sestola, ed ecco ora, fotograficamente documentate altre due straordinarie imprese della valorosa macchina che sfida tanto brillantemente le leggi del peso e della gravità.

La prima di queste avventurose salite è stata compiuta ancora dal sig. Gatti con i suoi amici, che pur si inerpicarono a Sestola, con la stessa vettura *Diatto* da 15-20 HP alla rocca di Montese in quel di Modena. Chi conosce quella posizione e ne ha percorso la strada rimarrà stupefatto a pensare che un'automobile è giunta con i suoi propri mezzi lassù e se è ridisceso. Quella scoscesa e rude strada pareva assolutamente al riparo di ogni tentativo di espugnazione automobilistica. Pareva che non dovesse neanche venire in mente a un automobilista di arrischiare per quell'erta la sua macchina.

Il sig. Gatti che della *Diatto* è agente fortunato nel Modenese e che sa quindi ciò che si può chiedere e ottenere dal suo robusto meccanismo, non ha esitato a lanciarsi per l'ardua ascesa, di cui ha toccato la cima tra l'ammirazione sbalordita degli abitanti e delle autorità del paese. Per l'insperato avvenimento anche il Sindaco, persino il parroco si sono commossi, ed eccoli come ce li rappresenta la fotografia ai fianchi della vettura, mentre essa forza trionfalmente la porta della imprendibile rocca.

La seconda e non meno acrobatica ascensione la ha ef-



La vettura Diatto alla Rocca di Montese.

tuata non già con l'idea di far una cosa eccezionale, ma semplicemente come gita di prova per consegnare uno chassis nuovo al compratore.

Con quattro persone a bordo, al 13 di agosto, la *Diatto* guidata dal Silvani ha niente meno che superato la gradinata di Torno, sul lago di Como. Questa salita già difficilissima per la sua pendenza fino al 35 per cento, se si trattasse di una strada comune, diventa addirittura fantastica quando si pensi che si tratta di una gradinata, di cui gli scalini interrompono di volta in volta lo slancio della macchina, obbligandola a uno sforzo di *demarages* continui.

Ma quello che è stato più dimostrativo si fu la fermata a mezza via, nel punto più scosceso per eseguire la fotografia che qui riproduciamo, dopo di che la vettura ha spuntato facilmente, riprendendo la sua ascensione, malgrado il divieto e la contravvenzione conseguente della guardia municipale terrorizzata da quella apparizione.

Talchè questa volta neanche il non si possa dell'autorità

ha avuto il potere di fermare l'impeto irresistibile della *Diatto*. E noi ce ne callegiamo con i costruttori e con gli agenti.



La vettura Diatto sale la gradinata di Torno.

ettuata il signor Silvani, il giovane e intraprendente agente della *Diatto* per Milano (Foro Bonaparte) e la ha effel-

# LE VETTURE "DIATTO", GOI BULGARI VITTORIOSI sui campi di battaglia della Tracia.

Si è accennato tempo fa in una breve nota sull'uso degli automobili in guerra ai recenti acquisti di vetture fatte in Italia dal Governo Bulgaro, e fra l'altro alla presenza di alcune vetture *Diatto* delle *Officine Fonderie Frejus* di Torino tra le file dell'esercito vincitore.



La vettura Diatto al servizio del comando militare in Bulgaria.

brillante conferma. Per arrivare da Sofia a Ciataglia attraverso i monti Rodope e la Tracia, se gli eserciti son passati per dove eran strade o per lo meno sentieri, le leggiere e robuste *Diatto* sono passate anche dove non ve ne erano, nelle boschiglie, sotto la neve e i geli e sprofondando in sterminati pantani. Ne ebbero mai un istante di riposo. Per la loro destinazione al comando, oltre alla marcia in avanti, hanno sempre adempiuto gli uffici di staffette e di messaggeri, di notte e di giorno percorrendo su e giù la fronte dell'esercito, senza che nessuna barriera mai potesse frapporsi al loro impeto inesauribile.

È stato questo il più aspro collaudo che mai macchine abbiano subito. Le benemerenzze di queste macchine sono innumerevoli. Chi ce ne scrive ci esprime il senso di giusta ammirazione che esse hanno suscitato laggiù. Ufficiali e tecnici bulgari sono rimasti stupefatti di fronte ai prodigi realizzati dalle macchine italiane. Non avrebbero mai creduto che esse si inerpicassero con tanta facilità sulle più scoscese montagne, che transitassero così veloci tra il fango e sopra sentieri da capre, che resistessero durante dei mesi a quell'enorme lavoro

senza risentirne il minimo inconveniente, talché sebbene oggi si trovino ancora davanti a Ciataglia non hanno avuto bisogno né di una riparazione né di un ricambio.



La vettura Diatto segue le operazioni dell'esercito Bulgaro.

Le *Officine Fonderie Frejus* hanno davvero di che gloriarsi per queste loro vetture *Diatto*, e non potevano desiderare una prova più solenne e più decisiva della loro indovinata, curata e robusta costruzione e del loro resistentissimo materiale.

Siamo oggi in grado di fornire ulteriori e interessanti notizie intorno all'avventurosa sorte di queste intrepide vetture italiane, di cui la straordinaria resistenza non è meno ammirabile di quella dei valorosi combattenti.

Quando è scoppiata la guerra nei balcani una vettura *Diatto*, del tipo solito di 15-20 HP si trovava a Sofia per l'uso del prefetto della capitale bulgara. Il suo ottimo funzionamento, la sua gagliardia nel superare qualsiasi difficoltà, la avevano già servita negli ambienti militari, talché fu subito destinata al Comando dell'esercito variata in prima linea al campo. Le auto militari bulgare, meravigliate dai servizi resi da tale vettura, si accaparrarono tutte quelle che il rappresentante delle *Diatto* a Sofia aveva disponibili, destinandole ai più duri servizi di campagna.

Non noti a tutti i disagi e le difficoltà per cui son passati i soldati dello Zar Ferdinando nella loro rapida e vittoriosa marcia su Mustafa Pascià, Kirk-Kilisse, Lüle Burgaz e Ciataglia, a causa dei rigori della stagione e della condizione delle strade, per cui ben si comprende a quali sforzi e a quali sacrifici siano state sottoposte queste vetture *Diatto* militarizzate e diventate inopinatamente dei preziosi strumenti bellici.

Non mai la fama delle Vetture *Diatto* di passar da per una prova più dura ed ha ottenuto una più

# LA MAGNIFICA RIPROVA IN ITALIA dei CAMIONS DIATTO

Una delle più belle operazioni e produzioni industriali compiutesi in questo periodo agitato di guerra, che tante coraggiose iniziative italiane vide sorgere ed esplicarsi felicemente, è stata quella dei camions militari Diatto. Essa è in vero una delle opere più spiccatamente italiane che si possono osservare. Sembra che le più elette disposizioni e attitudini del carattere italiano vi si siano date convegno. Arditezza di vedute, prontezza di concezione e di disegno,

esitò a intensificare questa produzione ritoccandola opportunamente per gli usi militari. E di un tratto le fu ricercata e accaparrata dai governi belga e inglese, non appena due veicoli mandati in tutta fretta e per la strada dall'Officina di Torino fecero il viaggio con mezzi propri a tutta velocità e apparvero a destinazione integri e nuovi come usciti dalla Fabbrica.

Le richieste si moltiplicarono, tutti i mezzi della fabbrica



Una squadra di Camions Diatto da 3 tonnellate pronti per la consegna al Governo Italiano.

geniale risoluzione di ogni difficoltà, rapidità e perfezione di esecuzione, lavoro indefesso, riuscita eccellente, tutto si è riunito a dare un'impronta distinta a questa produzione di veicoli Diatto ad uso militare e industriale che prosegue ininterrottamente in questi mesi di guerra con crescente e meritata fortuna.

Si è già accennato fino dallo scorso anno alla storia, alla costruzione, al magnifico esito di queste macchine, quando i primi esemplari, allestiti con una sollecitudine che ha del meraviglioso, andarono in Francia ed in Belgio ad attestare la probità e il valore del lavoro italiano. Ma non sarà inopportuno rievocarne i momenti culminanti.

La Diatto (Fonderie Officine Frejus di Torino) oltre alle sue eccellenti e celebrate vetture leggere fabbricava già in passato, prima della guerra, veicoli industriali di tipo medio e piccolo, per omnibus e per camions i quali erano stati apprezzati e ricercati non solo in Italia ma anche all'estero specialmente per talune loro qualità di leggerezza e di robustezza, di economia e di attitudine al più duro e continuato sforzo.

Scoppiata la guerra europea la Diatto sagacemente non

dovettero concentrarsi in questa produzione. Alle prime ordinazioni altre ne seguirono a misura che i camions Diatto portati sul fronte di battaglia davano nel più duro servizio risultati vantaggiosi e superiori a quelli di molti altri veicoli.

Pareva che le forze della Diatto fossero tutte assorbite in questo compito, ed invece mentre si costruivano alacramente e si consegnavano puntualmente le serie ordinate, si preparavano nell'ufficio tecnico nuovi tipi più poderosi, e meglio altri il tipo CD da 3 tonnellate, se ne poneva mano all'esecuzione cosiccome il disegno era uscito dallo studio, e senza una modifica senza una correzione, quasi fosse stato gettato in un colpo il veicolo finito corrispondeva in tutto e per tutto, in ogni suo dato e in ogni suo risultato al progetto prestabilito. Rare volte una concezione di calcolo era stata naturale con tanta esattezza definitiva. Appena ultimata le due prime macchine a poco più di due mesi di distanza dall'inizio degli studi, nel giorno stesso, senza né revisione né prova preventiva, partirono sulla strada per Calais compiendo inoltre un giro nel centro montuoso della Francia. Furono percorsi felicemente fra neve e ghiaccio e fango più di 2000 chilometri di seguito a pieno carico. E dopo lo smontaggio e il rigoroso esame subito dalla

Commissione di controllo, il Governo Francese insieme al più alto orgoglio mandava l'ordinazione telegrafica di 200 veicoli. Ogni commento sarebbe superfluo. Del resto gli stessi francesi e cioè ingegneri e costruttori hanno spontaneamente riconosciuto la bontà e la serietà di questi camion *Diatto* non lesinando in approvazioni.

Né sarebbe stato possibile fare altrimenti. La *Diatto*, che è una salda e stimata tradizione meccanica, ha saputo attribuire anche a questi suoi grossi veicoli il suo stile costruttivo, che si distingue in particolar modo per il giusto

vimeanti e una più energica attitudine a superar salite e a camminare sui cattivi terreni.

Sono questi reali e provati vantaggi che hanno assicurato al camion *Diatto* i suoi successi all'estero, ed è stato dopo tali magnifiche prove offerte in circa un anno di campagna faticosissima in Francia e nelle Fiandre che i veicoli *Diatto* dall'inizio della nostra guerra sono stati altresì adottati dall'Esercito Italiano.

E non è qui che la loro fama si è smentita, anzi è qui, sulle nostre impervie strade di montagna, sui sentieri appena



Il poderoso Camion Diatto tipo C. D. da 3 tonnellate di portata - come vien consegnato al Governo Italiano.

meccanico da cui deriva a sua volta l'impressione di sicurezza e di robustezza tanto dell'insieme della costruzione come dei suoi dettagli.

Nel tipo *Diatto*, anche nel più grosso camion questa apparenza di forza, di robustezza, di vigore si accoppia sempre a un fare leggero e agile, che è la più certa prova della sapiente esperienza e della limpida intuizione del tecnico progettista, che sa tradurre nella linea migliore e più adatta il suo concetto senza pentimenti e ritorni, e della magistrale abilità dell'esecutore che procede diritto al fine senza prove e tentativi.

Queste le ragioni per cui appunto in questo camion si è raggiunto il meraviglioso risultato di un veicolo che può portare fino a 3500 chilogrammi di carico mentre ne pesa meno della metà, cioè 1500 soltanto. Un risultato da cui scaturiscono molteplici vantaggi, come maggior durata del veicolo rispetto al proprio peso, miglior rendimento e minor consumo in benzina e gomme, una più agile capacità di mo-

tracciati dai nostri soldati che si è confermata ed accresciuta. Erano sul loro terreno questi camion *Diatto*, questi alpini dell'automobile e facevano miracoli come tutto ciò che è italiano.

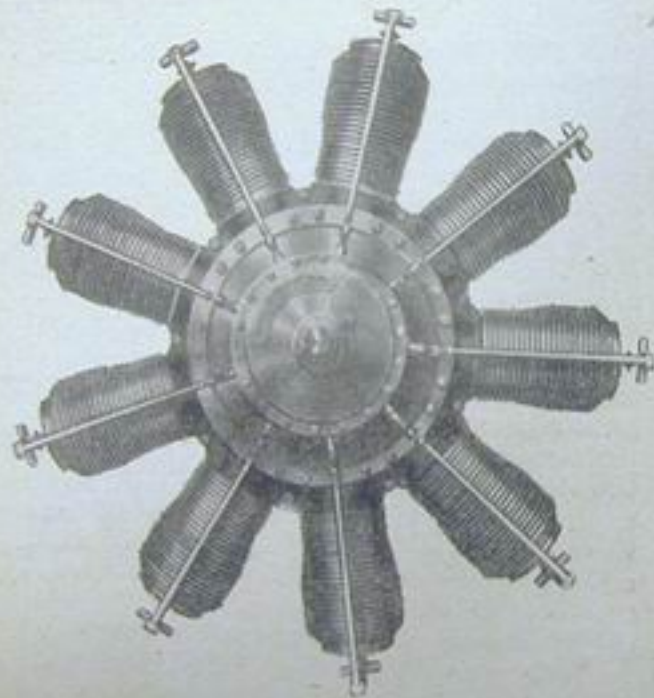
Ora già qualche centinaio di essi sono in servizio presso il nostro esercito, e le Autorità ne sono tanto soddisfatte da rinnovarne continuamente la richiesta, talchè mentre la fabbrica lavora assiduamente e la produzione cresce di mese in mese, i veicoli non sono sì tosto pronti che partono per le loro destinazioni.

Noi siamo ben lieti di registrare questo successo in più per una delle nostre gloriose fabbriche, anche perchè sappiamo che lungi dall'esser causa di ristagno, il successo e la lode sono di sprone a nuovi studi e a nuove iniziative. Alla *Diatto* si sta infatti preparando qualcosa di nuovo e di meglio ancora, su cui però dobbiamo mantenere il riserbo.

Autori di così mirabile ed efficace lavoro, organizzatori di tanta prosperità operosa è giusto indicare i dirigenti attivissimi signori rag. Pietro Diatto e avvocato Paolo Cattaneo.



# 5000 MOTORI



# GNOME

assicurano alle armate aeree d'Italia, Francia, Inghilterra e Russia una incontestabile superiorità nella guerra attuale :: :: ::

I raids di Friedrichsafen, Dusseldorf, Cuxhaven, Zeebrugge, Dunkerque, etc., sono le pagine d'oro dei **MOTORI GNOME** e sostituiscono questo anno le vittorie nelle competizioni internazionali del passato :: :: ::

©1918

©1918

## Società Motori GNOME

FABBRICA ITALIANA

Stabilimenti: TORINO - Madonna di Campagna



# Un quadro di artistica signorilità e di bella meccanica AL SALON DI PARIGI



L'AMPIO STAND DELLA DIATTO CON LE SUE AMMIRAGLIE

VEICOLI DIATTO IDC E DIATTO 30 LICENZA BUGATTI.

# Camions DIATTO

## per servizi militari

COSTRUZIONE SPECIALE ROBUSTISSIMA  
che ha fornito le più splendide prove in guerra



Camion DIATTO 1915 — portata 2 tonnellate

Adottati dagli eserciti Italiano, Francese, Belga e Russo

Fonderie Officine Frejus - Automobili DIATTO - Torino, Via Frejus 21

# LA GRANDIOSA PREPARAZIONE DELLA "DIATTO"

## per il suo nuovo programma

### MOTORI D'AVIAZIONE E AUTOMOBILI



Dobbiamo confessare che noi non conoscevamo ancora i nostri industriali, neppure quelli a cui ci lega una più antica e amichevole consuetudine di visite e di rapporti. O per meglio dire non li conoscevamo interamente e quasi ne ignoravamo la miglior parte. La vicenda poco variabile degli affari ci aveva mostrato di loro solo un aspetto, quello più superficiale e convenzionale, che noi avevamo avuto il torto di scambiare per la loro natura. Oggi noi siamo sorpresi come per una rivelazione davanti a certe loro intraprese, a certi loro atteggiamenti inaspettati dietro ai quali scorgiamo impeti, ardimenti, energie, passioni che noi non sospettavamo neppure. Sono uomini nuovi o per meglio dire sono gli uomini veri che oggi ci si palesano con tutte le loro facoltà e capacità che tenevano come celate. Scopriamo ricchezze occulte perchè forse noi non le sapevamo vedere. Le ricchezze meravigliose della nostra razza che serba intatto attraverso i secoli e le generazioni tutto il suo tesoro di risorse e di gagliardie vitali, che al momento decisivo, al tocco della necessità, scattano prontamente quanto più a lungo furono compresse e accumulate.

Mentre altre stirpi debbono per sostenere l'andamento ordinario dell'esistenza raccogliere tendere e sistemare sempre al massimo tutte le loro facoltà, poichè solo a questo prezzo serbano il loro equilibrio, e sono incapaci quindi di un ulteriore sforzo, la nostra invece, appunto perchè tanto esuberantemente dotata, appare persino indifferente e torpida nel corso normale degli avvenimenti, ma sotto lo stimolo del bisogno, sotto la pressione del grande evento, sotto lo sprone della passione fremere e si trasfigura, divampa e balza e con uno slancio repentino colma il distacco e sopravanza ogni altra. Stupiti noi crediamo che una nuova gente sia sorta, che una nuova anima si sia formata mentre invece è proprio questa la vera gente italiana, l'autentica anima nostra dall'inesauribile ardore.

E se così parliamo adesso concitatamente si è perchè risentiamo viva l'impressione provata quando pochi giorni addietro il cav. Pietro Diatto ci comunicava, con sobria calma si ma in cui traspariva un'insolita vibrazione di forza e di animazione, non solo i suoi progetti, non solo i più vasti confini del programma produttivo della *Diatto* per il 1916, ma gli atti, i fatti già posti in essere per darvi effettuazione.

La *Diatto* era prima della guerra una Casa, che pur lavorando egregiamente e tenacemente, pareva chiusa nel giro dei suoi affari soliti, soddisfatta del suo ambito, non desiderosa di estenderlo e di rinnovarlo. Pareva anzi che prediligesse quell'uniformità di azione, e che di deliberato proposito evitasse

di mutarla. Quanto fervore si nascondeva e si andava accumulando sotto quell'apparente calma!

Già infatti qualche mese dopo l'inizio della guerra europea si avvertiva tutto un lavoro, tutto un'insolito fermento nelle Officine di Via Freius a Torino. La loro produzione veniva mutandosi. Alle vetture leggiere, che erano il prodotto quasi caratteristico della Casa, venivano sostituendosi macchine più forti e pesanti. Erano le prime schiere dei camion da 2 tonnellate. Rapidamente le schiere diventavano più numerose. E ad esse altre se ne aggiungevano di veicoli ancor più grossi di una concezione novella e di una gagliarda prestanza. Erano i camion da 3 tonnellate che parevan quasi balzati fuori in un impeto di sforzo creativo. E mentre si osservava la novità della linea e dell'espressione di quelle macchine, se ne notava la fibra nervosa, l'acceso vigore, come se quei veicoli riflettessero il possente fervore di chi li aveva con tanta feconda febbre creati. Né si trattava di un'illusione. Quei camion portavano il segno dei tempi nuovi, e meglio che il segno, contenevano l'essenza di quel ritmo rinvigorito e riacceso che aveva presieduto alla loro formazione. Giunsero di un sol tratto appena usciti dalla fabbrica ai più lontani confini dell'Europa occidentale quasi trasportati dalla veemenza irresistibile infusa in loro.

Pareva adunque che la guerra avesse infuso un nuovo spirito nella *Diatto*, vi avesse risvegliato chi sa quali energie latenti. Ma la verità era che la guerra aveva operato qui come su ogni buon italiano, aveva dischiuso il varco a tutte le possibilità e gli ardori contenuti dianzi. La guerra non ha apporato alcun elemento, alcun fattore nuovo, ha provocato condizioni e stimoli nuovi, e questo è bastato a far prorompere al massimo sforzi e facoltà, a determinare ardimenti, fatiche, abnegazioni e sacrifici tutti prodigati e dedicati a costruire e a produrre.

E da allora non vi è più stata sosta, da allora questo fervore è venuto man mano accentuandosi e consolidandosi così da diventare quasi metodico, così da condurre ai più vasti disegni e alle più audaci risoluzioni con tanta freddezza e rapidità quanta sarebbe stata prima l'esitazione e la cautela. E non si creda già che si tratti di avventatezze momentanee suscitata dalle eccezionali circostanze odierne, come colui che per l'osca di un guadagno inaspettato vi si precipita in furia senza pensarvi più che tanto.

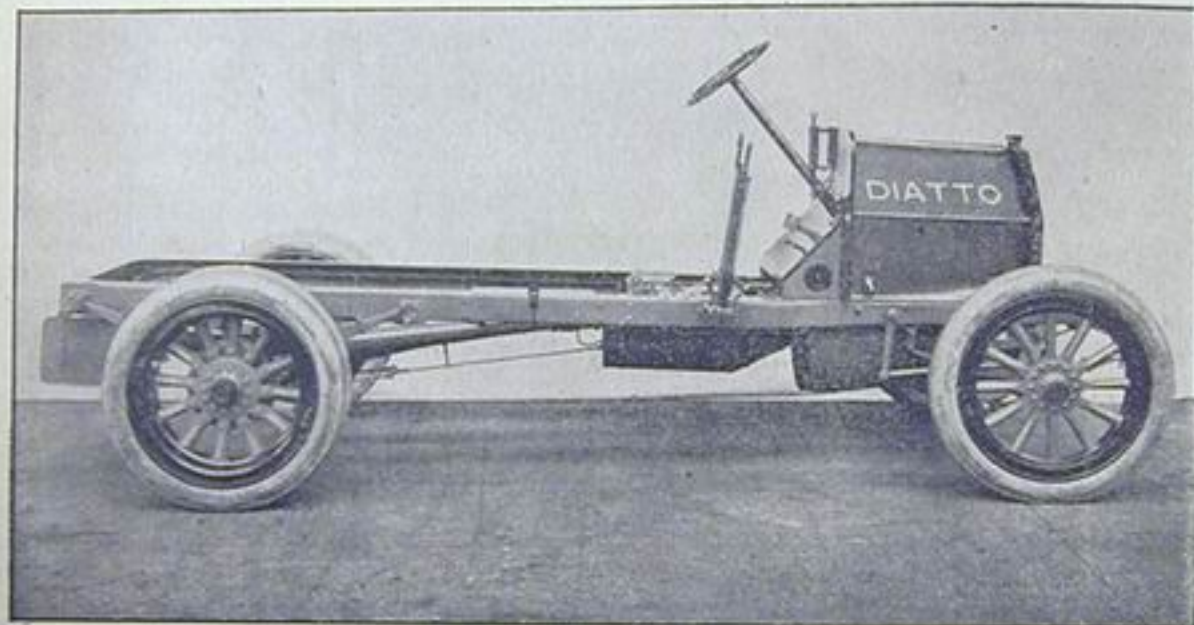
Nulla di tutto questo. Al contrario, e in ciò consiste il gran significato dell'atto, ecco che questa prontezza, questa

# LA BELLA SERIE DEI CAMIONS DIATTO

## Eccezionali collaudi e gloriosi successi

Uno dei più brillanti e dei più significativi successi industriali che la nostra industria possa vantare in questi ultimi tempi, lo ha ottenuto la *Diatto* di Torino con la splendida prova controllata e documentata che i suoi *camions* militari

ordini che stabiliscono perentoriamente l'esistenza di una superiorità effettiva nei tipi *Diatto* i quali dovevano nelle aspre prove loro imposte, subire il confronto di altre marche di ogni paese aspiranti alle stesse forniture.

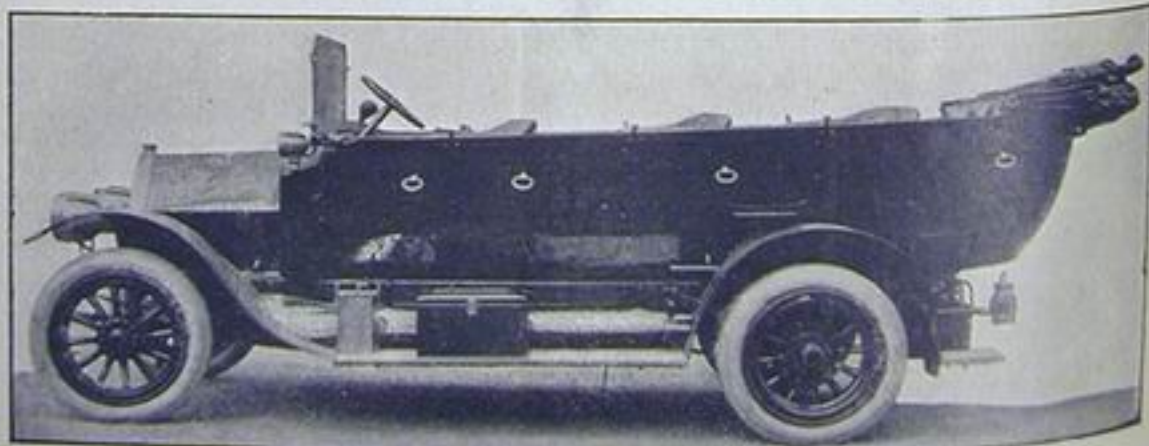


Camion piccolo Diatto tipo 4 DVA. portata 1200 chilogrammi.

hanno fatto in severissime esperienze e sul fronte di combattimento franco-belga. Si tratta quindi di un vero successo internazionale conseguito all'estero nelle più difficili condizioni che lascerà vantaggiose conseguenze nell'avvenire e che è stato riconosciuto anche qui in paese dagli stessi concorrenti a tutto onore dei valentissimi costruttori che hanno saputo riportarlo.

Questa bella vittoria pratica che è assai più importante di molti clamorosi trofei sportivi consiste nelle attestazioni di pieno soddisfacimento e di elogio e nelle felicitazioni con cui il governo francese e il governo belga, dopo i rigorosi collaudi imposti ai *camions Diatto* e magnificamente riusciti, e dopo i servizi resi nelle operazioni sul fronte dai primi veicoli consegnati, accompagnano le nuove ordinazioni per altre ingenti quantità di *camions* da fornirsi nel più breve tempo. Sono ordini di ben duecento veicoli alla volta e per ogni tipo,

ponevano come condizione assoluta un collaudo faticosissimo di oltre 2000 chilometri attraverso le regioni più montuose della Francia e delle Frenche in pieno inverno sulle strade colme di neve e sconquassate dai carriaggi militari. Solo dopo



Carro Alpino Diatto su chassis da 2 e da 5 tonnellate specialmente adatto per servizi di montagna.

la riuscita di questa prova e dopo aver smontato i veicoli e verificato i pezzi quando ogni cosa risultava ottima veniva passata l'ordinazione definitiva.

La *Diatto* ha affrontato parecchi di questi collaudi con i suoi diversi tipi di *camions* e li ha sempre portati a termine.

Noi siamo ben lieti di pubblicare qui il documento che segna la felice conclusione di questo grande affare in cui l'industria automobilistica italiana, per virtù della *Diatto*, ha avuto modo di far valere la sua supremazia. Giacché è pure da tener conto che questi acquisti dei Governi esteri belligeranti non avvenivano già alla cieca e di furia. Tutt'altro. Le Commissioni dei tecnici e ufficiali inviate a tale scopo esaminavano le officine, la costruzione, i tipi, il materiale minutamente, si mostravano esigentissimi e severissimi, e poi im-

FONDERIE OFFICINE FREJUS · TORINO

# AUTOMOBILI DIATTO

CAMIONS DELLA PORTATA DI Klg. 1200 - 2000 - 3200



Classe Diatto - tipo 2015 per trattore da 2 tonnellate fornito agli eserciti francese e belga.



Omnibus lineare da 20 posti da albergo su chassis Diatto da 2 tonnellate.  
Lo stesso a 18 posti su chassis Diatto da 3 tonnellate.

CARRI MILITARI - AUTOAMBULANZE CAMIONS PER SERVIZI DI AVIAZIONE  
OMNIBUS D'ALBERGO - CARRI ALBERGO - AUTOPOMPE - SCALE AEREE

Costruzione speciale poderosa, resistentissima, adatta a tutte le più diverse applicazioni e ai servizi di montagna

Fonderie Officine FREJUS · Automobili DIATTO · TORINO · Via Frejus 21 · TORINO

Un giunto snodato agisce fra motore e cambio di velocità, in modo che il funzionamento dell'insieme non sarà mai pregiudicato, quand'anche causa alterazioni sopravvenute, il motore e il cambio non si trovassero più perfettamente allineati.

Il ponte posteriore rinforzato, è costituito da un tubodi spinta e da due altri tubi, in acciaio che vanno dalla scatola centrale alle ruote.

Il differenziale ha rapporti molto ridotti, 12 per 67. La scatola centrale del differenziale è in acciaio fuso. Tutto l'insieme

è montato solidissimamente è rinforzato da due altri tiranti che ne assicurano la rigidità. Havvi un dispositivo speciale per bloccaggio del differenziale.

Lo smontaggio delle ruote e degli alberi è facilissimo senza che sia reso necessario quello del ponte completo e delle molle.

Vi sono due freni di cui uno a pignone sul cambio di velocità, facilmente intercambiabile, comandato dalla leva a mano; un doppio sulle ruote posteriori ad espansione, comandato dal pedale; tutti questi freni sono potentissimi ed assicurano una frenatura perfetta.

Il telaio è in lamiera di acciaio imbottita, molto solido completamente piano e facilitante così il montaggio e lo smontaggio di qualsiasi genere di carrozzeria. Molle molto lunghe e flessibili.

La stabilità del veicolo è assolutamente garantita, sia in pieno carico quanto a vuoto.

L'assale avanti è in acciaio stampato - il tirante della guida è protetto dall'assale anteriore, trovandosi dietro a quest'ultimo.

#### Dati Caratteristici

Motore 30/40 HP Alesaggio 95 mm, Corsa 130 mm. Passo m. 2, Sbarbamento m. 1,40, Lunghezza per la carrozzeria m. 3,70 Lunghezza totale m. 4,81, Altezza da terra m. 0,67, Ruote con pneumatici anteriormente 820x100x75 semplici posteriormente 820x100x75 gemelli, Trasmissione a cardano, Peso dello chassis 1150 kg. circa, Velocità oraria a 1200 giri del motore, 1° vel. km. 65 - 2° vel. km. 18 - 3° vel. km. 20 - 4° vel. km. 32.

Abbiamo accennato dianzi al tipo da 2 tonnellate che è come si vuol dire il modello classico della *Diatto*, il più anziano, e che non ha certo bisogno di ulteriori presentazioni. I suoi criteri costruttivi sono del resto quelli del 3 tonnellate, la differenza consiste nel motore che è quello di 85 mm. di alesaggio per 120 mm. di corsa, apprezzatissimo per il suo rendimento e per

la sua economia, e nelle minori dimensioni del telaio (che però lascia sempre uno spazio di m. 3,40 disponibile per la carrozzeria) delle ruote etc.

Questo veicolo può per la sua agilità e solidità marciare velocemente fino a 45 km. all'ora se montato su pneumatici.

Il tipo più piccolo che completa la serie è quello denominato *DVA*, più leggero della portata di 1200 chilogrammi destinato a servizi coleri.

Gli organi e le caratteristiche di questo nuovo tipo non differiscono gran che da quelle dei tipi precedenti, salvo per le dimensioni ridotte e il minor peso. Eguale il motore, diversi ne sono i rapporti, e tutte le altre parti sono calcolate in proporzione alle funzioni più svelte del veicolo.

Fino dai primi saggi in cui è stato sperimentato questo nuovo camioncino, ha fornito invero risultati notevolissimi.

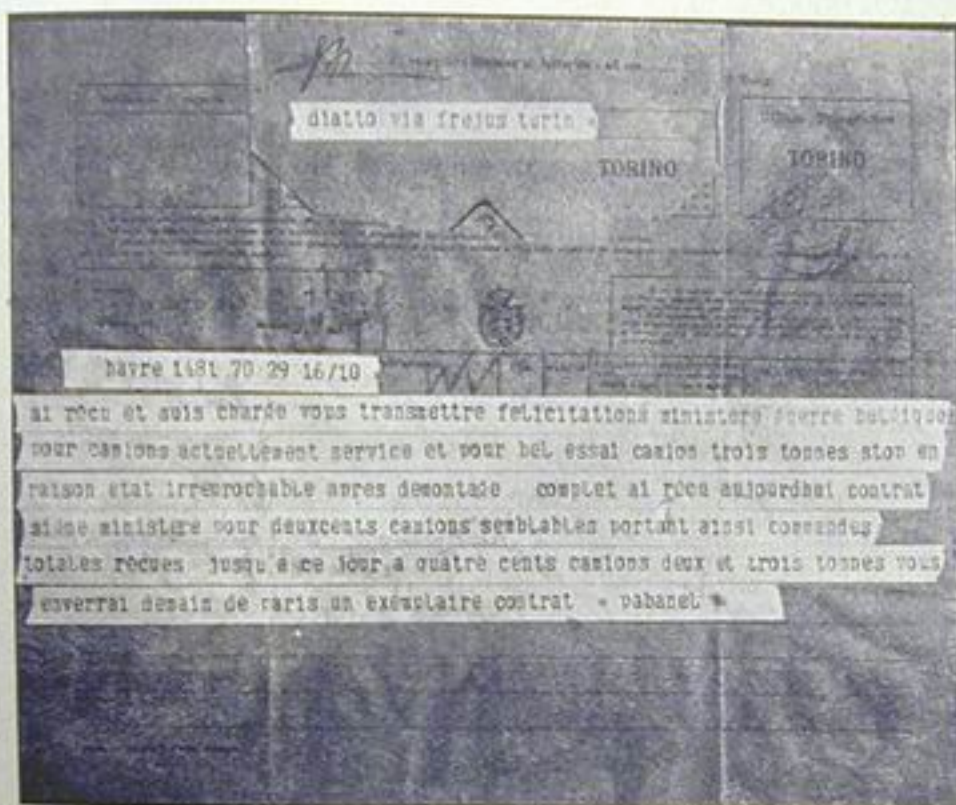
Come è naturale e come lo indicano le fotografie che qui pubblichiamo questa ammirabile serie di chassis *Diatto* da 1, da 2, da 3 tonnellate per veicoli industriali e militari, può essere vantaggiosamente impiegata

nelle più diverse funzioni e per le sue ottime caratteristiche di costruzione e per la prerogativa di lavorare a suo agio su ogni terreno e in ogni paese così in montagna fra le nevi, come nelle regioni tropicali.

La *Diatto* va da per tutto, è il suo motto; e va bene da per tutto.

E pertanto questi suoi veicoli se sono stati immediatamente adoperati con la massima utilità negli scopi militari come camion per servizi leggeri e pesanti, come autocarri per i servizi di aviazione, con dispositivi interni ed esterni per portare tutti gli accessori dell'aeroplano, come ambulanze leggere e bene aerate a 6 letti più il *chauffeur* e l'infermiere (su chassis da 1 tonnellata) etc, si sono pure mostrati straordinariamente adatti a scopi pratici e industriali come furgoni per trasporto di merci, come carri alpini con 4 sedili su chassis da 2 tonnellate e con 6 sedili per 20-24 persone su chassis da 3 tonnellate, come omnibus da albergo, di villeggiatura, da stazioni termali, per 10 posti su chassis da 2 tonnellate per 18 posti su chassis da 3 tonnellate.

In tutte queste diverse destinazioni civili e militari, industriali e di lusso gli chassis *Diatto* rivelano le loro qualità fondamentali di solidità e di economia che raggiungono lo scopo precipuo del massimo vantaggio di chi li usa, sia il privato, sia l'esercito.



Fac-simile del telegramma di felicitazione del Ministero Belga e dell'ordinazione di 400 camion, pervenuto alla DIATTO

# UN PRIMATO ITALIANO

## LE VETTURE DELLA DIATTO AL SALON DI PARIGI

### I MAESTRI DELLA VETTURA LEGGERA

Lo Stand Diatto? Ma a quest'ora ne sarà venuta notizia e ne correrà la voce in Italia. Oltreché un pieno successo

dell'automobile, ma anche il gran pubblico elegante e cosmopolita della capitale francese.



Lussuosa e comoda guida interna Diatto sul nuovo chassis Diatto 30 licenza Bugatti.

...riale al Salon, è stato un autentico successo parigino. Se ne parlava e se ne parla ben oltre i confini del Grand Palais e del mondo automobilistico dei Campi Elisi. La sua fama si è sparsa nel gran mondo, nel tout Paris che crea appunto la celebrità, che detta la moda al mondo. Se i nuovi dirigenti della Diatto sono venuti a cercare a Parigi la consacrazione ai loro nuovi modelli, a tutto il loro programma costruttivo, all'indirizzo che essi hanno impresso alla loro fervida attività, agli sforzi meravigliosi che essi hanno compiuto in questa prima annata di lavoro di pace, alle geniali soluzioni cui si sono dedicati con tutto il loro entusiasmo, possono ben felicitarsi di aver conseguito integralmente il loro intento. Essi sono riusciti veramente a destare sensazione, ad suscitare l'interesse dell'ambiente parigino, a far parlare di sé e della Diatto non solo tutti coloro che si occupano

E quanti conoscono quell'ambiente sanno che non è facile impressionarlo e scuoterlo.

Dal giorno dell'apertura del Salon in avanti è stato un crescendo di interesse e di ammirazione, una vera ondata che è venuta sempre più ingrossandosi e che in ultimo si agitava e si gonfiava nel flusso e riflusso della folla intorno e dentro lo stand.

Dalla mattina alla sera nello stand Diatto passava un torrenziale continuo di pubblico. Era la folla delle grandi occasioni. Ma qui in questo breve recinto segnato dai cordoni che separavano lo stand Diatto dagli altri pareva che fosse sempre la grande occasione.

Tanto il cav. Carminati, l'amministratore della Diatto e l'autore di questo insigne trionfo, venuto in persona a organizzare questa prima presentazione della Diatto nuova ma-

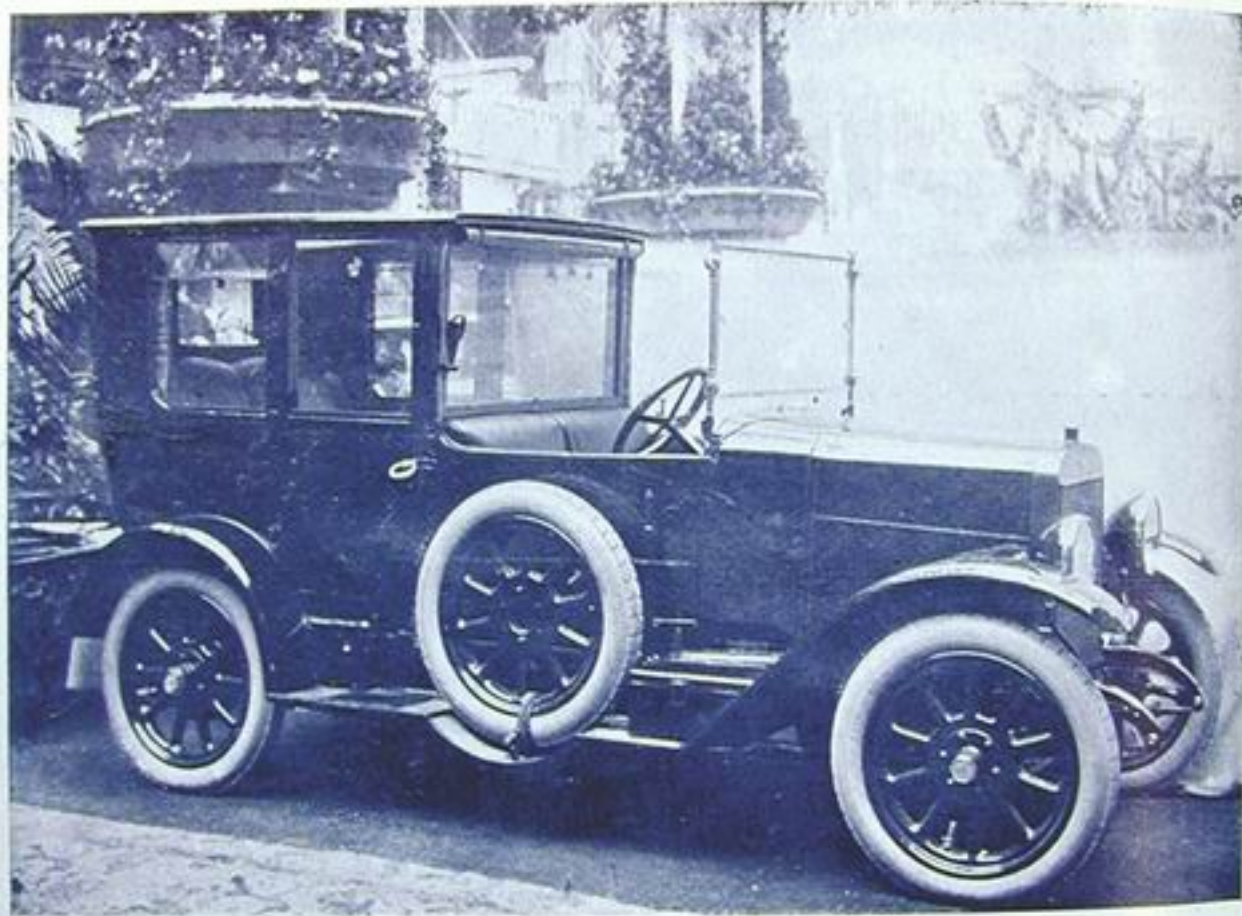
niera, quanto i suoi collaboratori non avevano un momento di tregua.

Era un assedio continuo di clienti a chiedere prezzi e informazioni, di agenti a trattare per le rappresentanze, di giornalisti a domandare interviste e spiegazioni e di eleganti signore che volevano contemplare da vicino e penetrare per un istante in quei deliziosi, preziosi, civettuoli salottini che sono le carrozzerie delle vetture *Diatto*.

Le più aristocratiche dame, le più eleganti signore di Parigi dalla principessa Murat a madame Gould hanno illuminato del loro sorriso ammirativo l'interno di quei deliziosi nidi, di quelli smaglianti capolavori di arredo e di grazia.

finora si son troppo scarsamente occupati i costruttori di automobili, e gli uomini, il mondo delle eleganze femminili che deve dare e darà all'automobile la popolarità trionfale e il mondo delle competenze maschili.

La *Diatto* ha avuto l'arguta intuizione di comprendere quale grande campo da sfruttare sia quello della clientela femminile che sta ora volgendo già con intatti desideri verso l'automobile in America, in Inghilterra, nella stessa Parigi. La donna non solo può fornire una nuova e ingentissima categoria di acquirenti, ma col suo entusiasmo e con la sua persuasione irresistibile può attirare all'automobile i padri, i mariti più irrelucibili, può vincere tutte le resistenze, può



Elegantissimo coupé Diatto su chassis Diatto 4DC.

E l'ammirazione non si è limitata agli sguardi e ai complimenti. Le vetture sono state contese con offerte rilevantissime tra le più alte che si sono quotate al *Salon*. Mentre scriviamo per una delle guide interne, quella sul nuovo chassis *Diatto 30*, licenza *Bugatti*, che rievoca con velluti e decorazioni dell'epoca le squisite eleganze della settecentesca portantina, sono già stati offerti 80.000 franchi. Ma il prezzo è superiore, deve arrivare alla cifra tonda di centomila, e vi arriverà.

Soltanto queste cifre, unitamente al delicato incanto emanante dal aristocratico e originale arredo della vettura *Diatto* hanno fatto per parecchi giorni le spese della conversazione parigina.

Siveniva al *Salon* per vedere la *petite, l'admirable Diatto*. Un *exquis bibelot* dicevano le damine estasiato, *une mécanique de premier ordre* esclamavano gli uomini, i competenti, gli intenditori.

Poiché questo è stato il segreto felice della *Diatto* e del cav. Carminati, il segreto del suo strepitoso successo, questo di saper attirare e interessare egualmente le signore, di cui

essere il più efficace apostolo dell'automobilismo e può essere stimolo a progressi per l'automobile.

Bisognava però saperla interessare, saperla commuovere ed avvicinare.

In passato quando l'automobile era esclusivamente una macchina e le fabbriche si occupavano essenzialmente della sua meccanica questo non era possibile, adesso invece che le Case anche nella meccanica mirano all'eleganza e al comfort e che provvedono altresì esse stesse alla carrozzeria e sono quindi spinte nel loro stesso vantaggio, per ragioni di concorrenza e di emulazione, a renderle sempre più comode, più belle, più lussuose la cosa diventa possibile ed agevole.

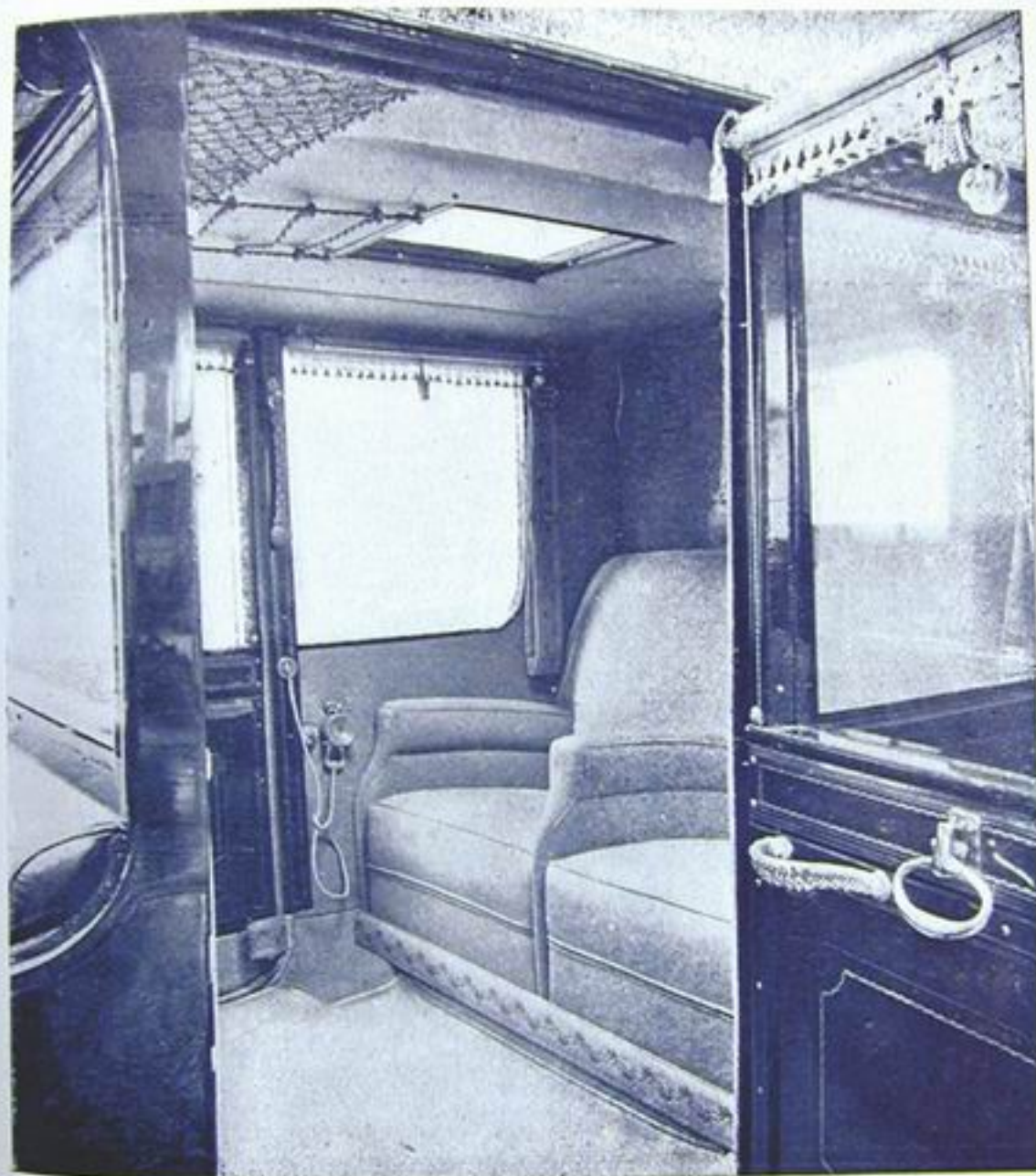
La *Diatto*, una delle prime in Italia, ha saputo appunto trovare, scegliere, adunare i mezzi e gli elementi per colpire lo spirito femminile, per avvicinare gradatamente la più eletta classe di signore all'automobile.

E in ciò ha avuto una vera trovata geniale, destinata a non restare già un avvenimento e un campione isolato al *Salon* di Parigi, ma ad avere largo sviluppo nell'avvenire e a segnare una nuova era nell'arte della carrozzeria.

La trovata è stata quella di portare nella carrozzeria per automobili tutte quelle eleganze, profumate e ricchezze di cui ogni famiglia signorile si circonda nella propria casa, riempire e adornare l'angolo preferito della propria dimora.

La vettura nell'idea della *Diatto* doveva diventare questo angolo ambulante.

viola e oro a fiori, vi ha disteso sull'impiantito mirabili tappeti di Persia, ha contornato i cristalli di tendine con galoni stemmati dell'epoca, ha illuminato lo sfarzoso salottino con una profusione di lampade ed anche con lucernario nella volta della vettura, leggiadramente decorato. Ha poi esternamente verniciato la cassa della vettura in un viola sobrio e scuro che si intona all'ardobbo interiore.



Il signorile addobbo interno del coupé Diatto.

... in qual pregio oggi sian tenute e come siano ricercate le belle stoffe antiche, i damaschi, i velluti, le seterie, i ricami e poi i ricchi e morbidi tappeti orientali, ebbene la non ha esitato ad arredare interamente una delle sue sale interne di questa rara suppellettile intonandola a quel stile fra il seicento e il settecento ora tanto in voga. Si è ispirata alla poetica e nobile grazia della portantina, ma l'ispirazione è stata poi liberamente e con distinto gusto tradotta e concretata nell'applicazione all'automobile.

E pertanto ha confermato i sedili della vettura in soffici e morbidi divani, la ha tutta imbottita di un magnifico velluto

Il risultato è stato un vero *bijou* di buon gusto, di distinzione, di signorilità delicata; che ha fatto andare in visibilio tutte le visitatrici del *Salon*.

Con un gruppo di queste vetture si convertirebbe tutta l'umanità femminile all'automobile.

Ma la trovata della *Diatto* non consiste soltanto nella creazione geniale di questa vettura, nella raccolta dei preziosi oggetti che la compongono, ma anche nell'adattamento indovinato per linee e forme di una tale carrozzeria allo speciale tipo di *chassis* leggero che è il *Diatto 30* licenza *Bugatti*.

Era un arduo problema da risolvere quello di ideare e fabbricare un tipo di carrozzeria chiusa straordinariamente

signorile a guida interna da mettere sul nuovo *chassis Diatto 30 licenza Bugatti*, senza appesantirlo soverchiamente, senza snaturarne il carattere di macchina leggera, agile e veloce. E la *Diatto* lo ha egregiamente risolto tanto in questo tipo speciale quanto negli altri tipi normali di serie di lusso e di gran lusso, procedendo con quella coraggiosa iniziativa e con quella larghezza di mezzi che le sono proprie.

Come abbiamo altra volta avuto occasione di annunciare la *Diatto* volendo dare alla sua produzione il più poderoso impulso e la più ampia diffusione e volendosi specializzare nella vettura leggera, capi immediatamente la necessità di studiare le carrozzerie, particolarmente quelle chiuse, idonee a tale tipo di vettura. Occorrevano carrozzerie che si scostas-

zione e si dedicò a questa nuova impresa basti il dire che in pochi mesi la fabbrica era in grado di funzionare e di produrre dure e che mentre in essa, come mostrano le nostre fotografie, si apprestavano le ingenti carrozzerie delle serie per il 4 cilindri della vettura *Guome*, si creavano e si finivano di tutto punto le splendide carrozzerie delle vetture ammirate al Salone. I primi saggi della carrozzeria *Diatto* erano già dei capolavori.

Infatti oltre alla guida interna sopra descritta figuravano nello stand *Diatto* un'altra bellissima guida interna di gran lusso e comfort imbottita in panno grigio, pure su *chassis Diatto 30 licenza Bugatti*, un distintissimo *coupe* dalle linee e classiche linee su *chassis Diatto 4DC* e infine una guida e piacevolissimo torpedo 4 posti in pelle, egregiamente finiti.



Automobili Diatto - Carrozzeria Diatto - Salon per la battitura delle scocche.

sono dai soliti criteri consuetudinari, dalla *roadster*, carrozzeria che sapessero conciliare la massima leggerezza insieme a quella solidità di struttura, quella comodità e quell'eleganza di forme e di arredo che oggi sono richieste assolutamente dalla clientela. Per ottenerle che rispondessero a questi requisiti, che si armonizzassero perfettamente con lo *chassis*, che riuscissero veramente belle ed eleganti, che si producessero puntualmente per le consegne non vi era che un mezzo, fabbricarle essa stessa. E la *Diatto* non esitò un istante.

Mentre più ferveva il lavoro per il passaggio delle sue officine e delle sue lavorazioni dal regime di guerra, a quello di pace, per l'ingrandimento e la sistemazione delle officine medesime, per la rapida produzione delle macchine già in via di consegna e per la preparazione dei tipi nuovi, la *Diatto* non esitò a edificare nuove officine e a stabilire tutto un nuovo e possente impianto per la fabbricazione delle carrozzerie.

A dare un'idea della serietà e della capacità con cui la grande Casa Torinese di Via *Fregus* effettuò questa installa-

zione su *chassis Diatto 30 licenza Bugatti*. Una vettura quest'ultima che gli *sportsmen* hanno adocchiato con predilezione.

Ma qui cominciamo a invadere l'altro campo. Finora anche noi ci siamo occupati e di quanto poteva attirare la parte femminile e dell'esteriorità e delle carrozzerie della *Diatto*, è ora che passiamo all'altra parte, alla meccanica sostanziale che merita la più attenta considerazione. Abbiamo detto che la *Diatto* ha saputo egualmente interessare il mondo delle eleganze femminili e il mondo delle competenze maschili. Per il primo la dimostrazione è data, per il secondo sarebbe quasi superflua.

*Diatto* è un nome illustre nell'industria meccanica italiana, un nome che compendia e sintetizza tutta una gloriosa tradizione di creazione e di lavoro, di profferta e di serietà industriale. A questa tradizione per virtù della nuova organizzazione e dei nuovi dirigenti si è aggiunto un ardore nuovo, animoso, innovatore che ad altro non è inteso che a dar nuova spinta e nuovo lustro all'antica *Marca* e a portarla fino al più alto vertice ben in vista nel mondo.

ogni strumento e meccanismo che esce segnato col nome di Diatto, sia un veicolo industriale, sia un motore d'aviazione, sia un moto-compressore, sia un'automobile reca l'impronta della sua buona origine ed ha in sé quella serietà e quella consistenza che non possono a meno di interessare i tecnici e i competenti.

Adesso poi l'interesse era duplice, al fondo delle qualità professionali Diatto si trattava di vedere che cosa avevano portato di progresso e di arricchimento i nuovi dirigenti costruttori. E questi non sono venuti meno all'aspettativa, anche per questo lato hanno avuto l'abilità di suscitare il loro fervore di attenzioni e di affari intorno alle loro produzioni. Sarebbe ozioso e quasi scolastico l'indugiarsi a parlare nelle odierne vetture Diatto, che sono entità uni-

liano, Ettore Bugatti, che nel campo della meccanica automobilistica ha trasportato quel brillante estro inventivo che il padre spiegava prodigiosamente nella decorazione d'arte Bugatti è stato il primo che dieci anni or sono, fino dal 1909, rivoluzionò la costruzione dei piccoli motori con alcune riforme allora audacissime, per ottenerne il più elevato rendimento. Realizzò in un motore di 65 mm di alesaggio più avanzati criteri di un motore da corsa. Posto su uno chassis pure ideato dal Bugatti questo motore non è mai stato battuto, prese parte a 21 corse, guadagnò 14 primi premi. Tale il suo stato di servizio al 1914. Gli anni della guerra servirono al Bugatti per perfezionare ancora questo piccolo gioiello meccanico, (valendosi anche dei risultati ottenuti sul suo motore d'aviazione) che ora nella sua edizione nuova e



Automobili Diatto - Carrozzeria Diatto

Salone per la costruzione delle scocche.

organiche ciò che viene dall'evoluzione naturale del loro primo germe e ciò che è apporto recente. Bisogna guardarle nella loro unità, nella loro azione, e nella loro successione. E allora si scorge che se quella che era l'ottima fra le vetture leggere, la Diatto 4DC, insuperabile nella sua classe, se ha potuto incontrare una di migliore, questa non è che la nuova Diatto 30 licenza Bugatti.

In tale categoria di vetture il solo progresso sulla Diatto del 1919 è costituito dalla nuova Diatto 30 licenza Bugatti del 1920. Solo la Diatto ha potuto superare la Diatto. E se l'una, la Diatto 1919, ha tutte quelle riconosciute qualità di rendimento, di economia, di regolarità, di velocità che le hanno acquistato la qualifica della vettura più veloce di quel tipo e che più stanno a cuore ai clienti del pubblico, la Diatto 1920 possiede in più tutte quelle sovrane doti, ardite ma provate che attirano gli amatori, gli appassionati, i tecnici. Ne ricordiamo solo alcune ma essenziali che si riferiscono al motore e alla sospensione. Il motore è l'opera di un grande e geniale creatore ita-

definitiva si presenta appunto sulla Diatto 30 licenza Bugatti. Le sue novità? Ma è tutto una novità. I più ardui principi costruttivi e moderni, dispositivi dei motori da corsa e d'aviazione, vi sono superlativamente attuati. Ha un alesaggio di 68 mm per 100 di corsa, ha 16 valvole in testa comandate da un albero a camme chiuso in un carter fissato pure in testa ai cilindri e l'albero è azionato a sua volta da ingranaggi conici. E tutto questo meccanismo è una meraviglia non solo di precisione e di ingegnosità, ma anche di semplice e felice disposizione che lo rende accessibile e smontabile in ogni sua parte. Ed ecco quello che i competenti non si stancano di ammirare. Il rendimento di questo motore d'élite lo si giudica dai risultati, con un consumo di sette litri e mezzo ogni cento chilometri, si garantisce una velocità di cento chilometri all'ora! Non occorre dir di più. Ma per rendere pratica su una vettura leggera una così elevata velocità era indispensabile una sospensione fuori del comune. E la sospensione della Diatto 30 licenza Bugatti porge per l'appunto un altro complesso di interessantissime

# GLI STILI DELLA COSTRUZIONE AUTOMOBILISTICA

## LO STILE "DIATTO,"

### Le sue caratteristiche e i suoi pregi

Nella costruzione automobilistica si notano caratteristiche differenze di stile che distinguono non soltanto le vetture di un paese da quelle dell'altro, le vetture di una marca da quelle di un'altra marca, ma anche le vetture di un'annata da quelle di un'annata antecedente o successiva.

Così chi volesse teorizzare per l'industria automobilistica in quella stessa maniera che i manuali di retorica procedono per la classificazione letteraria potrebbe stabilire tanti stili e generi automobilistici quanti sono stili e generi letterari.

Sarebbe giustificato parlare di uno stile automobilistico italiano e di uno stile americano, francese o inglese; lo sarebbe altrettanto il distinguere lo stile della Buick da quello della Ford, lo stile di lusso dallo stile di mercato, lo stile antiquato da quello moderno, lo stile agile, leggero dallo stile greve, lo stile complicato e ridondante da quello semplice e schietto. L'intenditore di automobili è in grado



La vettura Diatto vista di fronte

di affermarci che queste categorie non sono né artificiali né superflue, e se non saprà sempre di ognuna di esse formulare una definizione precisa, né segnare recisamente i confini della sua specialità, trattandosi molte volte di tratti e di elementi quasi indefinibili, tuttavia ha come dentro di sé meglio che la nozione la sensibilità di ognuna di esse e sa perfettamente che ad ognuna di esse corrisponde una realtà positiva. Ed è una realtà ben riconoscibile.

Non riuscirà agevole il far capire a chi non ha competenza automobilistica quale sia la differenza che passa tra lo stile italiano e quello francese oppure tra lo stile semplice e quello complicato ma allorché un esperto automobilista usa una vettura sente immediatamente a quale categoria appartiene, non esita a classificarla.

In altre parole l'automobile, sebbene sia una macchina, ha una sua individualità che con un pò di esperienza si riesce a distinguere. Ed è con un senso di compiacimento e



La vettura Diatto carrozzata leggera ad uso sportivo

...che l'automobilista acquistando una vettura di una  
 di cui ha già avuto altre macchine, vi riscontra a misura  
 la adoperare quelle qualità e quelle tendenze che già gli sono  
 come avviene quando ci si ritrova con vecchi amici.  
 Questa sensazione gradevole si avverte spiccatissima ri-  
 alle vetture *Diatto*.  
*Diatto* è un nome insigne nella costruzione automobili-  
 è un nome che compendia un'assodata tradizione di  
 meccanica che ha improntato di sé tutte le opere in  
 è manifestata. In ogni ramo della lavorazione mecca-  
 si è rivelata. Qualsiasi congegno pro-  
 questa maestria non poteva essere che il  
 dalla attività della *Diatto* non poteva essere che il  
 di una seria meccanica degno di ogni fiducia, cor-  
 rispondente ai suoi scopi, sicuro nei suoi effetti.  
 Ogni macchina *Diatto*, e l'automobile più delle altre  
 è il frutto di una maestria tecnica stabilita, non  
 delle manchevolezze o ingenuità derivanti da una  
 dilettantistica, è l'opera posata di chi sa, e di chi  
 va diritto allo scopo.

Il meccanico serio ed esperto non esita, sceglie sempre ciò che  
 è chiaro ciò che è semplice e piano. Va sempre meglio. E per  
 questo l'automobile *Diatto* derivante da un illuminato profes-  
 sionismo meccanico è anzitutto una macchina di stile sem-  
 plice e limpido. Il che si traduce poi nella pratica in pregi  
 vantaggiosissimi di altrettanta semplicità e agevolezza di fun-  
 zionamento di una massima economia di manutenzione.  
 Come è risaputo la Società *Diatto* è passata da tempo  
 in altre mani, sono cambiati i dirigenti e gli amministratori,  
 per un dato periodo la costruzione di vetture da turismo è  
 stata sospesa per dedicare ogni impulso alla produzione di  
 guerra; ripresa poi la fabbricazione delle vetture ne è stato  
 anche rinnovato il tipo, ma la tradizione eccellente continua,  
 e lo stile *Diatto*, lo stile semplice e retto permane integro.  
 Come era stato apprezzato sulle antiche vetture lo si  
 rinviene fino dalla prima prova sulle nuove. La vettura del  
 1919 è lo svolgimento perfezionato di quelle che la hanno  
 preceduta, è il nuovo germoglio dello stesso tronco vitale.  
 Se il conoscitore nota una differenza è soltanto quella



La vettura Diatto guidata senza sforzo da mani femminili

Perciò l'automobile *Diatto* ha uno stile generico di  
 tutte le opere *Diatto*, e un particolare che appartiene alla  
 classe del semplice, del chiaro, del sincero e deciso.  
 Lo stile *Diatto* da quanto già abbiamo detto sopra, si  
 definisce specialmente come quello che consiste in certi re-  
 quisiti di regolare e sicuro funzionamento, di rendimento  
 eccellente, di un consumo ristretto al puro necessario. È come  
 un lavoro compiuto nelle più favorevoli condizioni e con  
 scrupolosa coscienza. Un'automobile *Diatto* non delude, tutto  
 ciò che si può pretendere da un buon'automobile di quel  
 tipo, si ottiene infallibilmente e pienamente da un auto-  
 mobile *Diatto*.  
 Si può esser certi che esso adempirà tutto il suo dovere.  
 Ed oggi è già questa tal qualità eccezionale da far dell'au-  
 tomobile *Diatto* una rarità. Infatti la vettura *Diatto* si era  
 nei passati anni scorsi acquistata una vera rinomanza per tre  
 sue prerogative: il minimo consumo, la sua resistente re-  
 sistenza, la sua attitudine a superar le salite, conseguenza  
 dell'ultima del suo vantaggioso rendimento.  
 C'era lo stile semplice che è proprio della *Diatto* non  
 occorre soverchio discorso a farlo comprendere.  
 Tra due soluzioni, tra due dispositivi, l'uno semplice e  
 l'altro complicato, l'uno chiaro e l'altro difficile e tortuoso,

di una maggiore accentuazione delle qualità a lui già  
 note.  
 Famosa era la *Diatto* per arrampicarsi in salita e la nuova  
 mostra ancora irrobustito il suo vigore di *grimpeuse*. In tutte  
 le ascese del Giro del Piemonte e sul Turchino non ha avuto  
 rivali. Celebrata era per l'agile ripresa, per la marcia veloce  
 e resistente e la nuova è ancor più slanciata e instancabile.  
 Lodata era per il ridotto consumo di benzina e la nuova è  
 ancor più economica.  
 Abbiamo riscontrato noi stessi su un *chassis* carrozzato  
 leggero un consumo di 15 chili di benzina su un percorso di  
 200 chilometri su strade di pianura e di montagna.  
 E altrettanto si dica per la resistenza e la assoluta rego-  
 larità. La *Diatto* va sempre. Un colpo di manovella e poi  
 va da sé e non c'è più da occuparsi d'altro.  
 Quando a ciò si aggiunga la semplicità di struttura e di  
 funzionamento si ha poi quella meravigliosa facilità di ma-  
 novra che fa della *Diatto* la vettura che non solo non ri-  
 chiede meccanico ma che può essere condotta sicuramente  
 da ogni novizio e anche dalle gentili mani delle  
 signore.  
 E non sarà questo il minor dei meriti della *Diatto* di  
 aver avvicinato l'automobile alle eleganze femminili.

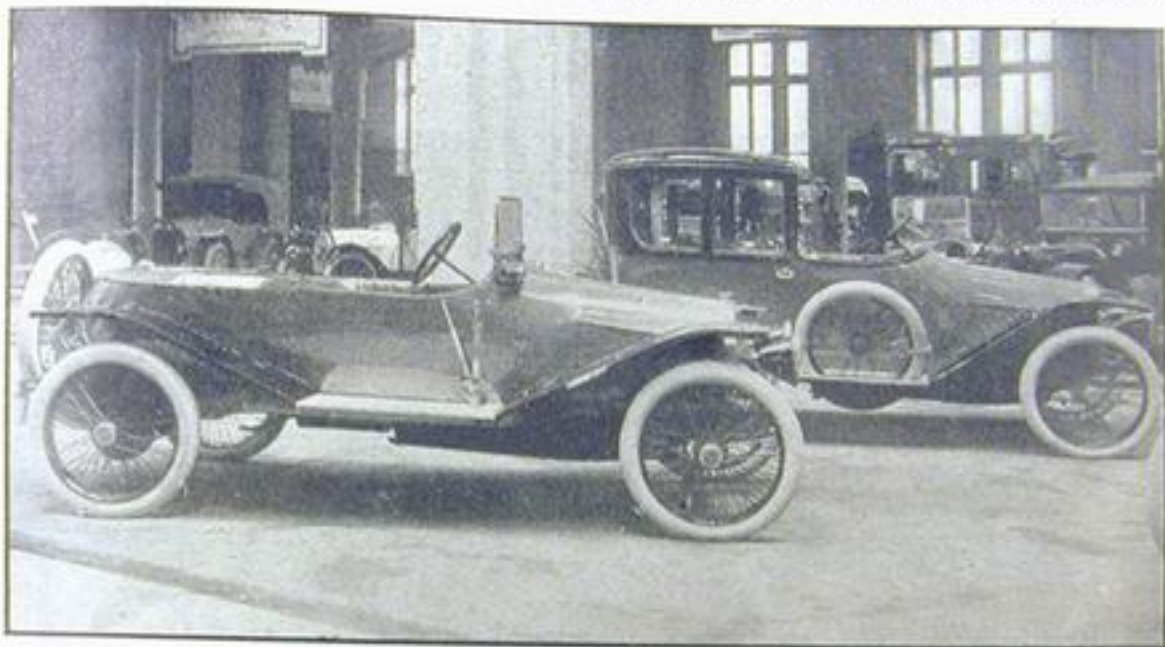
una compressa infallibile, motore ad alto rendimento e a nervoso scatto, *plancher* metallico, linea elegantissima, questo *chassis* *Scat* è uno di quelli che incontrano di più il nostro gusto e che meritano la preferenza.

Anche la *De Vecchi e C.* di Milano non ha potuto mandare che un solo *chassis*, ma è un assieme meccanico di primo ordine che le fa veramente onore. È del nuovo tipo con motore monoblocco di bella linea, finito bene, curato, solidamente stabilito, una bella macchina insomma, che viene da una Casa seria.

La *Diatto*, *Fonderie-Officine Frejus*, ha composto una mostra superba e completa, che ha destato impressione nei visitatori del *Salon*.

Amittito la Fabbrica di *Via Frejus* ci presenta il nuovo tipo 1913 della sua vettura leggera, uno *chassis* impareggiabile per novità di concetto, per bontà di esecuzione e per ottimo funzionamento, uno *chassis* studiato e costruito con ogni cura e che merita un esame speciale, che noi gli dedicheremo in uno dei prossimi numeri. Autore di questa macchina è il vice-direttore della *Diatto* il signor *Curzio Ceard*, un giovane dalle ardite e meditate iniziative, il quale ha saputo infondere nella sua bella creazione tutto il giovanile ardore che lo animava, trovando nelle officine *Frejus* tutti i mezzi migliori per giffettuarne la perfetta realizzazione.

Insieme a questo *chassis* la *Diatto* espone due leggiadrissime carrozzerie, di cui già abbiamo fatto cenno, un delizioso *coupe* viola, dotato di ogni raffinatezza e un'agile modernissimo torpedo verde, che fanno andar in visibilo i visitatori. Queste vetture ven-



Lo stand N. 61 con le belle carrozzerie della *Diatto*

gonodalla *Carrozzeria Torinese* che è una emanazione della *Diatto* e lavora esclusivamente per la *Diatto*, avendo questa giustamente compreso la necessità odierna che si impone alle grandi Case di consegnare le proprie macchine pronte e carrozate,

I giovani trionfano a questo *Salon* che ci offre con grande interesse per la prima volta i prodotti dei nuovi costruttori sorti in questi ultimi tempi.

Storero ad esempio. Se questo nome è quello della più antica

FONDERIE OFFICINE FREJUS  
**AUTOMOBILI DIATTO**  
TORINO

in regolare avviamento per la produzione di pace

**VETTURA DIATTO 25-HP tipo 1919**

CON IMPIANTO ELETTRICO  
PER ILLUMINAZIONE E MESSA IN MARCIA

Per la sua costruzione superlativa questa vettura  
è la più veloce e quella che consuma  
meno di ogni altra dello stesso tipo

**MOTORI D'AVIAZIONE  
E MOTO COMPRESSORI**

**TORINO - Via Frejus, 21**

# NON ACQUISTATE AUTOMOBILI SENZA INTERPELLARCI !!!

Le nostre condizioni vi convinceranno della convenienza di preferirci

AUTOMOBILI  
MARCA  
"Torino,"



AUTOMOBILI  
MARCA  
"Torino,"

14-18 HP completa, con carrozzeria, doppio phaëton

£. 10.000



L'AUTOMOBILE ECONOMICA  
DA TOURISMO E PER CITTÀ

È LA MARCA "TORINO,"  
DELLA SOCIETÀ DIATTO-A. CLEMENT

Rendimento elevato del motore.  
Solidità specialmente studiata del cambio di  
velocità e del differenziale.  
Consumo **minimissimo** di benzina.  
Prezzi ridotti, **assai convenienti.**

La vettura **DIATTO - A. CLEMENT**   
soddisfa con **grandissima economia** alle  
esigenze dell'automobilista sportsmen, profes-  
sionista e commerciante, ed è in special modo  
adatta a questi ultimi per sollecito disbrigo  
dei loro affari.

Quest'anno presenta tipi di chassis specialmente  
rinforzati e con un nuovo cambio di velocità  
a tre "trains balladeurs", la cui prova su  
lunghi percorsi diede risultati superiori ad  
ogni aspettativa.



AGENZIA GENERALE PER L'ITALIA:  
**SOC. AN. FABBRE & GAGLIARDI**  
MILANO.

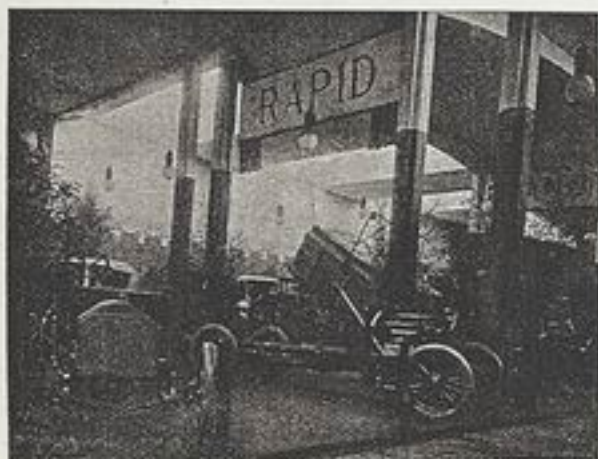
Chiedere Cataloghi e Preventivi.

eccellente, come abbiamo avuto occasione di constatarlo anche nelle applicazioni marine, la De Vecchi & C. che ha pure macchine accuratamente costruite, e infine le vettuette Marengo, Alcyon, Peugeot italiana, Fiat, Rolland & Pilsin, ecc.

Delle vetture elettriche troviamo qui una rappresentanza più numerosa e valorosa che al Salon di Parigi.

Unico dei *tricars* è l'Alcyon.

Il riparto pneumatici è al gran completo. Per la produzione nazionale ecco Pirelli che ormai può tener testa tanto per i pneumatici da automobile quanto per quelli da bicicletta alla migliore produzione estera. *Semelles* e cerchi smontabili Pirelli stanno ora in prima linea e con giustizia.



Lo stand della "Rapid",



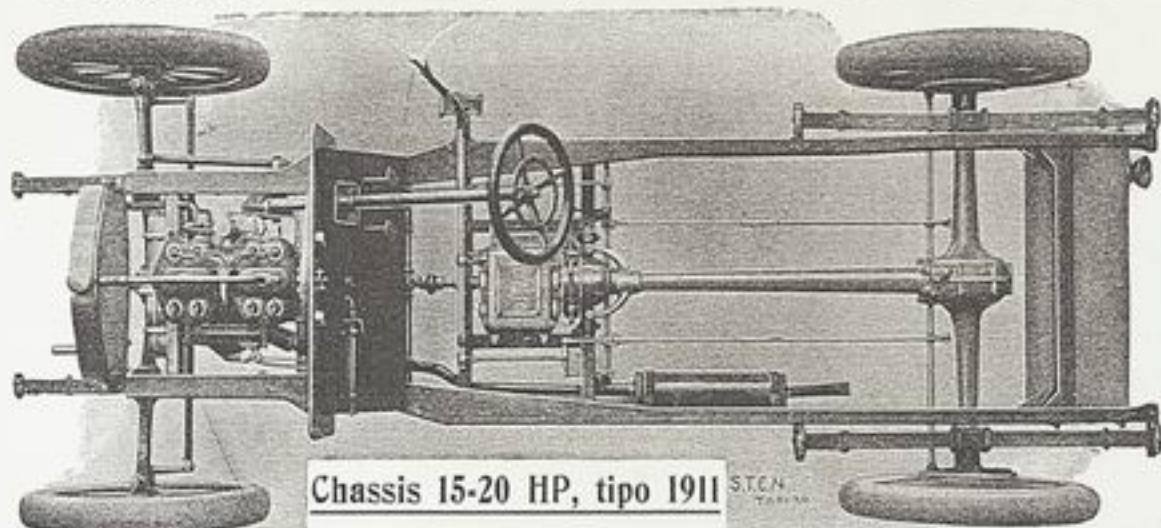
Uno degli stands della "Diatto-A. Clement",

**AUTOMOBILI**

Fonderie Officine  
**TORINO**

**FREJUS**

**DIATTO**



**Fonderie Officine FREJUS - Via Frejus, 21 - TORINO**

Agente generale per il Lazio: Ditta **FORNARI & MULETTI** - Via Aureliana, 14-16-18 - ROMA

≡ FONDERIE ED OFFICINE MECCANICHE ≡

# Diatto A. Clement

20, Via Frejus - TORINO - Via Moncalieri, 15



## AUTOMOBILI PER CITTÀ E PER TURISMO

- Tipo 1 .. .. da 10-12 HP .. .. a 2 cilindri
- » 2 .. .. » 14-18 HP .. .. » 4 .. .. »
- » 3 .. .. » 16-20 HP .. .. » .. .. »
- » 4 .. .. » 20-25 HP .. .. » .. .. »
- » 5 .. .. » 25-35 HP .. .. a 4 cilindri

specialmente indicato come  
Omnibus per Albergo.

MOTORI PER USO INDUSTRIALE E AGRICOLO  
LOCOMOBILI A GAS POVERO

MIETITRICE DA RISO ≡≡≡

la prima che abbia funzionato nel mondo

PREMIATA NEGLI ULTIMI CONCORSI ≡  
IL PIÙ GRANDE SUCCESSO INDUSTRIALE

Vedere al Salon di Torino lo STAND N. 68 per gli AUTOMOBILI ✨ ✨  
lo STAND N. 27 per le MACCHINE AGRICOLE

## Le nuove applicazioni agricole del motore a benzina

### Le iniziative della *Diatto-A. Clement.*

Per merito di una delle nostre grandi Case torinesi, la *Diatto-A. Clement*, il motore a benzina ha trovato praticamente un'altra delle sue più proficue applicazioni, una applicazione grandiosa e utilissima, destinata ad assicurargli il più largo e fiorente avvenire. Si tratta della introduzione del motore a benzina nelle macchine e nei lavori agricoli.

Se nel 1908 l'automobilismo industriale ottenne un magnifico sviluppo, il 1909 sarà l'anno dell'automobilismo agricolo. Il campo del motore a scoppio, in questo suo nuovo avviamento, è specialmente in Italia vastissimo.

Qui da noi dove la proprietà fondiaria è piuttosto frazionata e perciò non consente l'uso di grandi macchine a vapore, costose e ingombranti, il piccolo motore a benzina, economico, maneggevole, potrà sostituirle con profitto e diffondersi enormemente con i più vantaggiosi risultati.

La *Diatto-A. Clement* si è messa arditamente e sagacemente su questa nuova strada, essa ha apprestato alcuni

da ricambiare ogni due ore, colla nuova falciatrice una sola coppia di cavalli lavora dieci ore.

Il sig. Nebiolo aveva prima avute difficoltà unicamente per i motori fornitigli dalla concorrenza, ora col motore *Diatto-A. Clement* semplice e pratico, la falciatrice funziona a meraviglia ed i risultati ottenuti nell'ultima campagna furono di falciare facilmente 4 ettari, ossia 10 giornate circa col lavoro di 10 ore consumando un litro di benzina ogni ora e cioè per ogni giornata di prato falciato.

Se si pensa alla deficienza di mano d'opera e di animali da tiro di cui soffre ogni azienda agricola nella stagione della falciatura, si comprende tutta l'importanza di questa geniale applicazione. La sua importanza industriale è stabilita dal numero ingente delle falciatrici esistenti in Italia ed alle quali si potrebbe fare tale applicazione.

Questa falciatrice meccanica venne premiata con medaglia d'oro al Concorso pratico su terreno dell'Esposizione di Bourges (Francia), con medaglia d'oro alla recente Esposizione di Piacenza e con diploma speciale di benemerita con premio di lire 600 al Concorso internazionale indetto dal Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio a Piacenza nel settembre 1908.



La Mietitrice da riso della "Diatto-A. Clement".

tipi di macchine agricole, le quali, come già ottennero a Piacenza e all'estero le più alte onorificenze, così compongono ora a Torino una mostra interessantissima davanti alla quale industriali e proprietari fanno delle lunghe soste.

La fabbrica torinese ha risolto con queste sue nuove creazioni alcuni dei più difficili problemi tecnici, e la soluzione che ne ha dato è delle più semplici e pratiche, di quelle che diventano definitive. Infatti dove sono state viste ed sperimentate le macchine ad uso agricolo della *Diatto-A. Clement* hanno ottenuto un importante successo e le più illimitate approvazioni, sintomo sicuro della grande diffusione che avranno pure in Italia.

Crediamo quindi opportuno fornire adesso ai lettori una sommaria descrizione di questi diversi apparecchi a cominciare dalla *Falciatrice da erba*.

Essa è una invenzione del cav. Nebiolo, antico e conosciuto industriale, il quale si dedica da diversi anni a vaste imprese agricole. Il Nebiolo ha ideato di applicare il motore alla falciatrice in aiuto ai cavalli. Mentre nelle comuni falciatrici i cavalli devono provvedere al traino ed al movimento della lama falciatrice, qui devono provvedere soltanto al traino, e che da ciò siano sollevati è provato dal fatto che mentre prima occorrevano a disposizione tre coppie di cavalli

La *Mietitrice da riso* consta dell'applicazione precedente perfezionata dal cav. Alfonso Balbo Bertone, distinto proprietario agricoltore di Crescentino. Il cav. Balbo Bertone, che si era interessato all'applicazione del Nebiolo alla falciatrice, cercò di adattarla alla mietitrice del riso, e dopo studi e prove pratiche, nelle quali la *Diatto-A. Clement* cercò di coadiuvarlo nel miglior modo, venne al modello ora esposto e che nell'ultima campagna risicola diede soddisfacentissimi risultati.

Anche qui, alla coppia di buoi è riservato il solo traino, mentre il motore provvede al movimento alternativo della lama ed alla rotazione dei rastelli.

Il tutto posato sopra una slitta speciale permette di lavorare nel terreno fangoso ed anche irrigato della risaia con l'agevole traino di due buoi, la macchina non affonda, sale e scende dagli argini senza che la sega imbocchi e si può senza inconvenienti tenere il taglio all'altezza che si vuole.

L'importanza ed il bisogno dell'applicazione risulta dal premio di lire 10 000 istituito dalla Associazione fra gli Agricoltori del Vercellese, precisamente per una mietitrice meccanica per il riso.

Troppo sono note le difficoltà di mano d'opera per il taglio del riso che, per non perdere il raccolto, deve essere fatto

in un breve periodo di tempo della durata soltanto di quindici giorni circa, per non comprendere di quale grande aiuto debba essere tale macchina per i riscultori.

E veniamo infine alla **Locomobile a gas povero**. Una macchina straordinariamente riuscita e per la quale si dovettero superare le maggiori difficoltà, a cominciare da quella di riunire la massima leggerezza di tutto l'insieme colla massima stabilità e robustezza di tutti i meccanismi, per renderla adatta ai lavori agricoli e ai servizi industriali in genere.

Il che non era né semplice né agevole, e non fu che dopo alcuni anni che si arrivò al tipo odierno che compendia tutto quanto l'industria automobilistica apportò di nuovo e di pratico nei motori a scoppio.

Il motore adottato è del tipo a quattro cilindri separati, la cui velocità, per adattare la locomobile a servizi industriali ed agricoli e per aumentarne la durata, venne ridotta a circa 700 giri; l'accensione è a magnete ad alta tensione e il motore venne munito di regolatore sensibilissimo in modo che non risente troppo le brusche variazioni di sforzo.

Anche in questo caso non si ha di consumo che l'acqua necessaria per la produzione del gas.

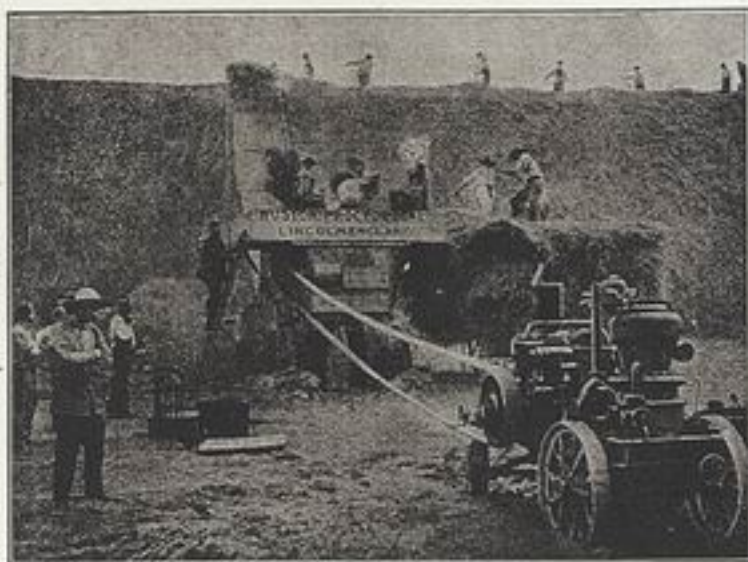
La locomobile completa non pesa che klg. 2000, ne è facile quindi il trasporto anche in paesi montuosi. Il consumo è quello riscontrato negli impianti fissi.

L'anno scorso si fecero numerosissimi esperimenti di trebbiatura e questi, oltre al dimostrare la grande praticità del meccanismo, diedero pure i risultati economici preventivati, i quali confermano che a parità di forza la locomobile **Diatto-Clement** ha sulla locomobile a vapore i seguenti vantaggi:

- a) Economia di combustibile del 60 %;
- b) Pesa meno di un terzo della locomobile a vapore;
- c) Ha un consumo d'acqua insignificante.

Tutti questi vantaggi sono di una importanza capitale e le assicurano ogni illuminata preferenza.

Per quanto riguarda l'importanza industriale di tale applicazione basti il ricordare che da qualche anno a questa parte si vendono in Italia ogni anno circa mille coppie di



La nuova Locomobile della "Diatto-A. Clement".

Per avviare il motore, data la piccolezza del gazogeno, si impiegò sagacemente l'incamminamento a benzina; dopo brevissimi istanti che il motore si è messo in marcia si apre gradatamente la valvola di introduzione del gas povero sino a quando (e questo dopo brevi momenti) si chiude interamente l'accesso della benzina ed il motore funziona regolarmente a gas povero. Si è pure dovuto studiare in modo particolare di diminuire la quantità d'acqua necessaria per la produzione del gas e per il raffreddamento del motore. Una pompa speciale azionata dal motore stesso aspira l'acqua dal serbatoio posto sotto alla locomobile.

Quest'acqua è obbligata a circolare lungo le pareti dei cilindri, ritorna in un radiatore fatto a piani inclinati e raffreddato da una corrente d'aria prodotta meccanicamente e ritorna nuovamente nella vasca. Il consumo da questa parte d'acqua è solamente quello dovuto alla leggera evaporazione.

La pompa dell'acqua obbliga pure questa a riempire un serbatoio speciale dal quale l'acqua viene distribuita all'interno dei lavatori raffreddatori ed all'evaporizzatore per la produzione del gas.

trebbiatrici e locomobili a vapore. Di tali mille locomobili a vapore soltanto 300 circa si costruiscono in Italia, mentre circa 700 sono ancora introdotte dall'estero. La **Diatto-Clement** sarebbe giustamente orgogliosa se riuscisse a sollevare l'economia nazionale da tale enorme tributo pagato all'industria estera.

La locomobile **Diatto-Clement** costruita nello scorso anno per fare gli esperimenti, viene ora fabbricata in serie e sarà a disposizione dei nostri proprietari ed agricoltori per la prossima campagna.

La locomobile a gas povero venne premiata con medaglia d'oro all'Esposizione di Piacenza.

Tutte le applicazioni precedenti sono esclusivamente italiane e soltanto dovute all'ingegno ed applicazione di tre italiani dei quali citiamo il nome a titolo d'onore: l'ingegner Egidio Garuffa, ingegno versatile e profondo conoscitore di tutta la meccanica, ma in speciale modo delle applicazioni del gas povero; il cavaliere Giovanni Nebiolo ed il cavaliere Alfonso Balbo Bertone, già citati.

La **Diatto-Clement** poi ha validamente dato opera e mezzi alla preparazione e fabbricazione delle macchine.

# FONDERIE OFFICINE FREJUS

## AUTOMOBILI DIATTO

(già DIATTO A. CLEMENT)

20, Via Frejus - TORINO - Via Moncalieri, 15

### AUTOMOBILI PER CITTA E PER TURISMO

Tipo da 16-20 HP a 4 cilindri    ↔    Tipo da 25-35 HP a 4 cilindri

In costruzione vetturessa 12-14 HP a 4 cilindri tipo fiacre e turismo

PREZZI DI ASSOLUTA CONCORRENZA

MOTORI PER USO INDUSTRIALE E AGRICOLO  
LOCOMOBILI A GAS POVERO

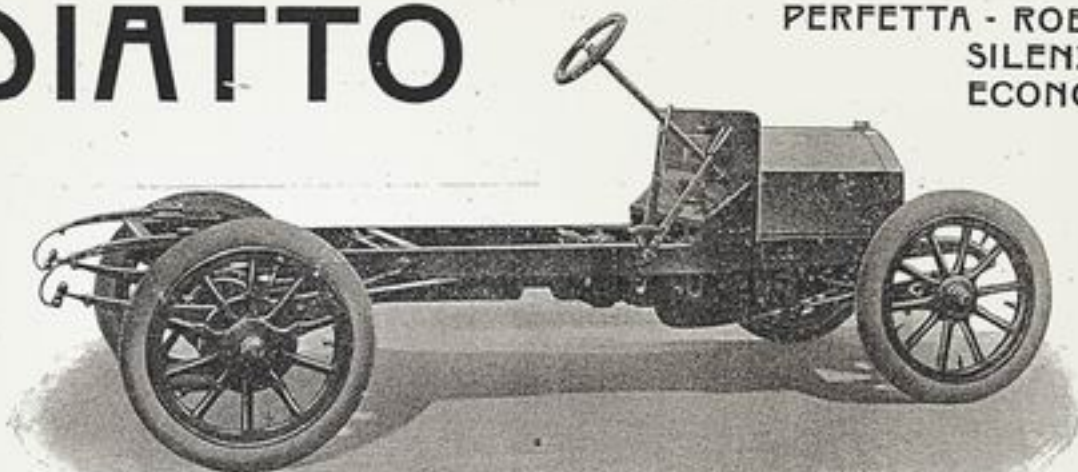
MIETTRICE DA RISO, la prima che abbia funzionato nel mondo  
PREMIATA NEGLI ULTIMI CONCORSI - IL PIÙ GRANDE SUCCESSO INDUSTRIALE

## ■ ■ ■ NUOVA CREAZIONE ■ ■ ■

VETTURETTA 12/15 HP A 4 CILINDRI (MOROBLOC)

# DIATTO

PERFETTA - ROBUSTA  
SILENZIOSA  
ECONOMICA



### FONDERIE OFFICINE FREJUS

(GIÀ DIATTO A. CLEMENT)

20, VIA FREJUS

15, VIA MONCALIERI

## TORINO

# NELLE GRANDI OFFICINE TORINESI D'AUTOMOBILI

## Una visita alle Fonderie Officine FREJUS

(Automobili DIATTO).

### Prosperità e incremento della Fabbrica. - Il nuovo tipo di vettura 1911.

Spira un vento assai propizio e allettatore nell'industria automobilistica torinese. La produzione e il commercio degli automobili continuano in una floridissima ripresa che sorpassa le più ardite previsioni.

I costruttori che noi abbiamo visitato ci hanno mostrato dei visi schiettamente soddisfatti. Alle Officine Frejus (Diatto) li abbiamo trovati addirittura raggianti.

Gli automobili sono ricercati e si vendono in Italia e all'estero, sui più lontani mercati, con un favore e una facilità come non mai prima. Non si fa in tempo neanche a soddisfare la metà delle domande.

Nelle fabbriche regna una animazione vivacissima. Noi siamo appunto capitati alla Diatto in un momento opportuno per scorgere non solo le belle officine nella loro piena e febbrile attività creatrice, nel loro possente e ordinato movimento, ma anche i dirigenti in fruttifera operosità di affari. Rappresentanti, agenti e clienti affollavano gli uffici e i reparti di collaudo e di montaggio, e si disputavano gli ingegneri e gli amministratori. Ricordiamo, tra gli altri, di aver visto il signor Arbarello venuto con alcuni compratori, l'agente di Modena signor Gatti venuto coll'on. Giacomo Ferri, già possessore di una Diatto che ha così bene contribuito alla sua vittoria elettorale, da invogliare l'egregio deputato ad acquistarne una seconda. Del resto, per dare un'idea dello straordinario gradimento incontrato da queste vetture leggere Diatto nel 1910, e del fervore dei loro rappresentanti, è sufficiente notare come l'agente di Modena, il signor Gatti, abbia venduto, soltanto nella sua zona, ben 25 di queste vetture!

Abbiamo visto altresì l'aviatore Ravetto, meccanico del cav. Vincenzo Florio, venuto per trattare circa varie vendite in Sicilia, ed altri ancora che si stavano occupando per i taxi-automobili in servizio pubblico a Torino.

C'è voluto dell'abile manovra e della tenacia da parte nostra per avere con noi per qualche minuto l'eminente ingegnere Vittorio Diatto e l'ingegnere Ricci, da cui ricavare qualche notizia sull'andamento della fabbricazione e sul nuovo tipo di vettura Diatto stabilito e già in corso di costruzione per il 1911.

Come noi avevamo previsto fino da quando, or è più di un anno, presentavamo ai lettori la prima vettura leggera Diatto, che segnava tutta una rinnovazione meccanico-industriale nelle Officine Frejus già Diatto-Clement, le più liete sorti arrisero a questo nuovo tipo con cui la Fabbrica Torinese veniva brillantemente a risorgere con una esistenza propria.

Il tipo da 12-15 HP con motore *monobloc* era indovinatissimo, economico, veloce, regolare: piacque, incontrò il gusto del pubblico, fu trovato convenientissimo all'uso. Il pubblico lo accolse con spiccatissima preferenza. Si fece conoscere all'estero. Vennero forti e numerose ordinazioni dall'Inghilterra, dall'Australia, dall'America, dalla Russia, ecc. La vendita crebbe di mese in mese. Le consegne divennero insufficienti. Rare volte si ebbe esempio di un 'a' generale favore.

Abbiamo verificato noi stessi, con legittima soddisfazione di italiani, il registro di spedizione delle vetture Diatto diffuse per le principali vie del mercato mondiale. I nomi più frequenti dei luoghi di arrivo erano Sydney, Melbourne, San Paulo in Brasile, Buenos Ayres, Havana, Canada, Londra, Vienna, Varsavia, Ginevra, Norimberga, Valladolid, ecc. Ma al nome di Roma ci siamo soffermati dinanzi ad un augusto indirizzo, quello di Sua Maestà la Regina Madre, a cui sono state fornite ben 4 vetture Diatto, tre con carrozzerie chiuse e una con carrozzeria a due posti!

Animati da un così grande e meritato successo, i costruttori della Diatto hanno pensato di far meglio ancora, di superare se stessi, approntando un nuovo tipo di vettura per il 1911, migliorando quello che già era ottimo, ottenendo così una macchina eccellente sotto tutti i punti di vista.

Hanno cominciato con l'aumentare lievemente la forza del motore da 12-15 HP a 15-20 HP, portandolo a un alesaggio di 80 mm. per 110 mm. di corsa, mantenendo il tipo *monobloc*, ma di una forma novella, assai elegante e robusta, che richiama quella dei cilindri fusi a paia.

Hanno irrobustito straordinariamente tutto lo *chassis* e in modo particolare il ponte posteriore, resistentissimo e di una snellezza e semplicità senza pari. E in questo intento sono riusciti egregiamente senza aumentare minimamente il peso complessivo, che si aggira intorno ai 600 chilogrammi, e ciò in grazia dello sceltissimo materiale adoperato e dei semplici dispositivi posti in opera.

Malgrado questo peso leggero, anche all'occhio non vi è sterza, ad esempio, che dia l'impressione di maggior solidità di quella della Diatto.

È altresì da rilevare, fra le innovazioni, la lubrificazione forzata a pompa rotativa e regolabile facilmente con una manetta a mano posta sul *plancher*, e l'accessibilità dei principali organi: frizione, cambio, differenziale, che si possono con estrema facilità smontare e montare.

Il rendimento di questa nuova vettura è sorprendente; esso corrisponde al suo consumo minimo, a cui contribuisce l'inscalcolabile vantaggio del suo piccolo peso.

Crediamo invero che in quest'ordine di vetture leggere non si possa far meglio né dare una macchina di maggior soddisfazione e convenienza al cliente.

Di tali vetture, tipo 1911, ne abbiamo vedute già parecchie pronte: alcune col radiatore a punta erano destinate a Londra, altre col radiatore normale stavano per essere spedite in Germania.

In una corsia della fabbrica abbiamo osservato una lunga fila di *chassis* già accaparrati per uso di taxi in servizio pubblico a Torino durante l'Esposizione.

Le Officine Frejus possono essere giustamente orgogliose del cammino fatto, espresso per la parte tecnica in questo nuovo tipo unico, cui è destinato nella stagione che ora sta per iniziarsi un successo triplo del tipo che lo ha preceduto, e per la parte commerciale in questo rapido incremento di clientela e di affari ottenuto in poco più di un anno.

Congratulazioni agli amministratori e ai tecnici valentissimi.



**I Magneti . . SIMMS**

sono riconosciuti i più perfetti

**Le Candele . SIMMS**

sono le migliori

**L'Allumage S SIMMS**

è la messa in moto più sicura

THE SIMMS MAGNETOS CO. Ltd. LONDON

Deposito per l'Italia: G. BUSSOLOTTI & C. - TORINO, Via Melchiorri, 11

# La magnifica prova del motore "DIATTO-BUGATTI"

## 50 ORE DI MARCIA PERFETTA

Salutiamo oggi un altro pieno ed insigne successo della nostra industria automobilistica, dei nostri grandi costruttori, dei nostri tecnici valenti, un successo che merita di essere registrato e ricordato, come indice della nostra potenza e capacità meccanica e della nostra genialità e tenacia nel vincere i più ardui problemi della tecnica costruttiva e le più aspre difficoltà del momento presente.

Una comunicazione da Torino ci informa che nelle laboriose officine della *Diatto* si è testè compiuta felicemente la severa prova delle 50 ore di marcia per il collaudo ufficiale del motore *Diatto-Bugatti* a otto cilindri e 200 HP per aviazione.

Ne l'altra notizia poteva procurarci maggiore soddisfazione tanto nel venirne a conoscenza quanto nel portarla a cognizione del pubblico.

Noi che siamo stati i primi ad annunciare fino da parecchi mesi addietro questa nuova impresa della *Diatto* ad encomiare e ad animare i suoi egregi amministratori per averla coraggiosamente assunta e per esservi dedicati con ogni ardore, con la più intelligente abbondanza di mezzi e con la più decisa volontà di riuscire, noi che ne abbiamo poi seguito le fasi e le alternative della non facile attuazione, riferendo a quando a quando i progressi della lavorazione e i formidabili ostacoli che le si frapponevano, noi che abbiamo visto per così dire l'ammirevole motore crescere e formarsi sotto i nostri occhi e che lo abbiamo contemplato finito e ancor vibrante per i primi esperimenti di marcia, sentiamo un profondo e sincero compiacimento per questo suo odierno successo per questa sua grande vittoria che ne consacra definitivamente le qualità, come per un successo nostro.

E poichè o lontani o vicini abbiamo un po' partecipato agli sforzi, alle ansie e alle speranze dei suoi costruttori, oggi siamo lieti noi stessi di poter sciogliere l'inno della vittoria, di poter esprimere loro tutte le nostre congratulazioni per questa meta così splendidamente raggiunta.

Quest'ora gloriosa e gioiosa è un premio ben meritato, un compenso a cui avevano tutto il buon diritto per il loro coraggio, per la loro fede, per il loro lavoro, per la loro inflessibile fermezza, per tutto quello che hanno impiegato e arrischiato e per il risultato che oggi hanno ottenuto a decoro della loro industria e a vantaggio della Patria.

I critici, gli sproloquanti censori, i seminatori di dubbi e di rancori, quelli che non sanno che fabbricar parole e prendersela con chi fabbrica e lavora sul serio dovrebbero venir qui a prendere una sana lezione di alta e patriottica morale, non di quella che si spampana a chiacchiere e a declamazioni, ma di quella che in silenzio profonde capitali, studi, lavoro, fervore, ansietà tutto arrischiando per compiere un'opera che segna un progresso dell'ingegno umano e che costituisce un elemento in più per la ricchezza e per la forza della nazione.

Così hanno fatto gli Amministratori e Costruttori della *Diatto*, essi non hanno mai avuto dubbi e pentimenti. Quando di fronte ai bisogni della guerra hanno deliberato di costruire il loro forte motore *Diatto-Bugatti*, hanno lanciato tutto nell'impresa, hanno acquistato due interi stabilimenti

meccanici da aggiungere al proprio, hanno scelto e raccolto materiali costosissimi, hanno attuato nuovi e delicati procedimenti di lavorazione, hanno insomma investito denaro e sforzi senza contare.

E nelle ore grigie che non mancano mai in ogni grande intrapresa, nelle ore in cui il successo sembra allontanarsi e oscurarsi non hanno mai tentennato, non si sono mai tirati indietro, non hanno certo cercato (e anche se lo avessero cercato non lo avrebbero ottenuto) nè conforto nè appoggio presso i declamatori della morale, hanno invece impertentiti continuato nell'aspro cammino, hanno raddoppiato gli sforzi i sacrifici i rischi e oggi sono riusciti.

Vi sarà certo qualcuno di coloro, che stanno comodamente a vedere, che ora tuonerà contro i probabili e sudati guadagni di questi costruttori; ma ve ne sarebbe mai stato uno che avrebbe invocato per loro un compenso, un risarcimento o che soltanto avrebbe speso una parola di consolazione se per un caso disgraziato avessero fallito nella prova o se per circostanze imprevedibili, magari per la cessazione della guerra si fossero trovati oggi ad aver prodigato invano milioni di lire e mesi e mesi di studi e di lavoro delle officine?

Ma lasciamo stare a nostra volta queste recriminazioni che a nulla servono se non ad amareggiare, e invece confortiamoci e inchiniamoci di fronte allo spettacolo di chi opera e di chi crea, di fronte allo spettacolo di questo superbo congegno meccanico, ideato da un Italiano, e da Italiani eseguito e compiuto, e che oggi col suo ritmo impetuoso e preciso scandisce una marcia di vittoria, e che oggi è pronto a imprimere nuovo slancio alle ali d'Italia.

Non possiamo entrare ora in particolari così della struttura come del funzionamento di questo ammirabile motore *Diatto - Bugatti*, ci riserviamo di ritornarvi prossimamente pubblicando le fotografie coi dati caratteristici del motore stesso. Per ora ci limitiamo ad alcune osservazioni di indole generale e sul tipo del motore e su questo suo esemplare collaudo di 50 ore.

Il motore *Diatto - Bugatti* come già si è detto, è a 8 cilindri, divisi in due gruppi di 4 cilindri ciascuno, e si distingue per la eleganza snella, slanciata delle sue forme a cui corrisponde l'elastica ed elevata gagliardia del suo rendimento. E' un motore questo che così nella sua apparenza esteriore come nella sua realtà non reca traccia di pesantezza, ma anzi è come l'immagine dello slancio agile e vigoroso.

Il motore *Diatto - Bugatti* contiene molte e interessanti specialità di struttura, le quali hanno imposto ai costruttori la soluzione di parecchi ardui problemi tecnici e hanno presentato difficoltà serissime superate soltanto mercè lo studio paziente e la sperimentata maestria degli ingegneri e delle maestranze della *Diatto*.

Ora tutto questo faticoso tirocinio è compiuto, e il merito dei costruttori ne è tanto più rilevante in quanto i problemi e le difficoltà di siffatta costruzione, già di per sé estremamente preoccupanti in condizioni normali, lo erano diventati ancor più, fino ad apparir quasi insuperabili, in causa

delle contrarietà di ogni genere suscitate dalle attuali condizioni del mercato e dell'industria.

La volontà illuminata e perseverante della *Diatto* ha appianato ogni ostacolo, adesso la costruzione è avviata e potrà procedere regolarmente in serie.

La prova ora compiuta mette fine splendidamente al periodo della preparazione e apre quello della produzione.

Diciamo splendidamente perchè invero questo enorme sforzo, questo gigantesco esperimento di 50 ore di marcia a pieno carico non poteva essere sostenuto con più agio e con più scrupolosità di come lo ha effettuato questo motore *Diatto Bugatti*, nè fornire risultati più convenienti.

In tutti i successivi cinque turni di dieci ore ciascuno, per costituire le 50 ore di marcia effettiva il motore *Diatto*

*Bugatti* non ha dato luogo ad alcun incidente, non ha presentato il minimo inconveniente, il minimo segno di stanchezza. Non ha nè mancato un colpo nè accennato a un possibile guasto. La prova si è svolta perfetta. Ed anzi a differenza di altri motori mentre nel primo turno di 10 ore il motore sviluppava una forza media di 203 - 205 HP, nell'ultimo turno ha superato i 210 HP pur diminuendo il consumo dell'olio e della benzina.

E potrà fare anche di più in altri esperimenti.

Ma il risultato è già tanto insigne ed eloquente che non ha bisogno di essere accresciuto.

Così con creazioni ognor più belle e possenti l'industria italiana risponde ai suoi detrattori.

# Il motore Bugatti per aviazione

## COSTRUITO DALLA "DIATTO"

Di questa nuova e importantissima costruzione abbiamo dato noi per primi notizia fino dal nostro Numero straordinario di fine d'anno, annunciando come la *Diatto Automobili*, che tanto nuovo fervore costruttivo aveva dimostrato con la fabbricazione dei suoi magnifici camions militari, per ardita iniziativa del cav. Pietro Diatto si era resa proprietaria delle licenze e dei brevetti del famoso motore *Bugatti* per aviazione ed aveva acquistato i macchinari di due intere officine piemontesi, la *Newton* e la *Scacchi* per intraprenderne il più sollecitamente possibile la costruzione, senza minimamente tardare o turbare la produzione dei suoi veicoli.

L'intrapresa era così bella, così grandiosamente concepita e preparata, così risolutamente e poderosamente posta in atto che meritava davvero un entusiastico elogio ed una assidua attenzione. Per sue mercè l'aviazione italiana entrava in possesso di un nuovo moderno e perfetto ordigno, acquistava una nuova forza, uno stupendo motore di primissimo ordine che già aveva fatto le sue prove insigni in Francia e che si veniva ad aggiungere alla valorosa schiera dei motori fabbricati dalle Case nazionali e che sostengono con così vittorioso slancio le ali italiane. Oltre quindi ad una felice operazione industriale era stata questa della *Diatto* una provvida beneficenza patriottica. Poichè se il compito dell'aviazione in guerra si fa di giorno in giorno più vasto e decisivo, la funzione del motore nell'aviazione diventa ognor più preponderante. Non è il caso di pesare sulla bilancia del merito se più valga l'opera del costruttore dell'apparecchio o quella del costruttore del motore, se a costituire l'efficienza dell'apparecchio completo contribuisca maggiormente il motore o il velivolo, una tale distinzione sarebbe scolastica e inutile. Certo è che il ruolo del motore è importantissimo e che dalla potenza, dalla bontà e capacità del motore dipendono in gran parte la potenza, la capacità, la bontà dell'aeroplano. E' il motore che dà all'apparecchio la velocità, la portata e la durata del volo. Da qui la necessità di motori sempre più forti, sempre più sicuri, regolari e resistenti per ottenere aeroplani più veloci, atti a portare maggior quantità di armi e di esplosivi e voli sempre più prolungati. Così che la forza dei motori d'aviazione si accrebbe da 80 a 100 a 150 a 175 e 200 e più HP. e che aumentò la loro resistenza fino a sostenere collaudi di 6 di 8 di 12 di 20 e di 50 ore di marcia ininterrotta.

Il motore *Bugatti* appartiene appunto alla categoria dei motori più moderni e più forti, è forse una delle ultime espressioni a cui sia arrivato il progresso meccanico nei motori d'aviazione del tipo fisso verticale.

Ben possiamo affermarlo noi che recentemente abbiamo avuto modo in una visita alla *Diatto* di esaminare l'avviata

costruzione del motore stesso, e di ammirarne ad uno ad uno i suoi pezzi e le sue parti di una raffinatezza tecnica senza pari e a cui la *Diatto* ha saputo dare, senza badare a sacrifici, un'esecuzione mirabile.

Il motore *Bugatti* è del tipo fisso a 8 cilindri verticali, e all'aspetto esteriore non differisce da altri tipi consimili se non per una maggiore sveltezza e finezza di linee e per la sua magrezza elegante. Ha l'impronta del puro sangue. Non vi è organo in cui si scorga ombra di pesantezza.

Ma nei particolari, nei dettagli costruttivi che meraviglia di genialità e di lavoro! E' un congegno di orologeria portato in grande, e di cui ogni pezzo è trattato con quella scrupolosità e precisione assoluta, con quella micidialità di finitura come uno strumento da gabinetto, con la differenza che tale magistero di esecuzione si esercita su un congegno che sviluppa una forza di 200 HP, su pezzi grandi come i cilindri, l'albero a gomito, l'albero delle came etc. e su materiali superlativi, di altissima resistenza, di difficilissima lavorazione che diventano veramente pezzi preziosi come di oreficeria, sia per il costo originario odierno di tali materiali, sia per la spesa richiesta dalla lenta e diligentissima lavorazione occorrente per la qualità stessa dei materiali e per la forma dei pezzi.

E' un motore costoso, questo sì, un motore di lusso, se pur questa espressione è appropriata a designare il valore a cui giungono le perfezionatissime armi e macchine moderne che sono il compendio dei materiali più costosi esistenti sul mercato e dei più difficili e complicati procedimenti della tecnica.

E' un motore che non può a meno di costare molto caro al fabbricante. Qualsiasi intenditore dovrà riconoscerlo solo che ne guardi la struttura e i materiali impiegati. Ma è questa una considerazione secondaria oggi dato lo scopo a cui il motore stesso deve servire, lo scopo militare. Si capisce che l'entità del prezzo possa avere il suo peso per un macchinismo destinato a usi industriali e privati, ma esso passa in secondo linea quando si tratti di strumenti bellici. Nulla può essere troppo caro e troppo costoso quando si tratta di acquistare una superiorità tecnica e militare quando sia il caso di dotare i nostri prodi aviatori di un ordigno più possente e perfetto. In questo campo l'unico criterio giusto è la bontà, è l'efficienza dello strumento, se esso la possiede, se esso viene ad arrecare un contributo in più alla nostra forza, una probabilità in più alla nostra vittoria, il prezzo non conta.

La *Diatto* nello scegliere questo motore e nell'intraprenderne con tanta alacrità la costruzione ha guardato soltanto alla qualità alla virtù dell'ordigno, giustamente fiduciosa che il risultato avrebbe compensato ogni sacrificio.

UNA COSTRUZIONE ECCELSA

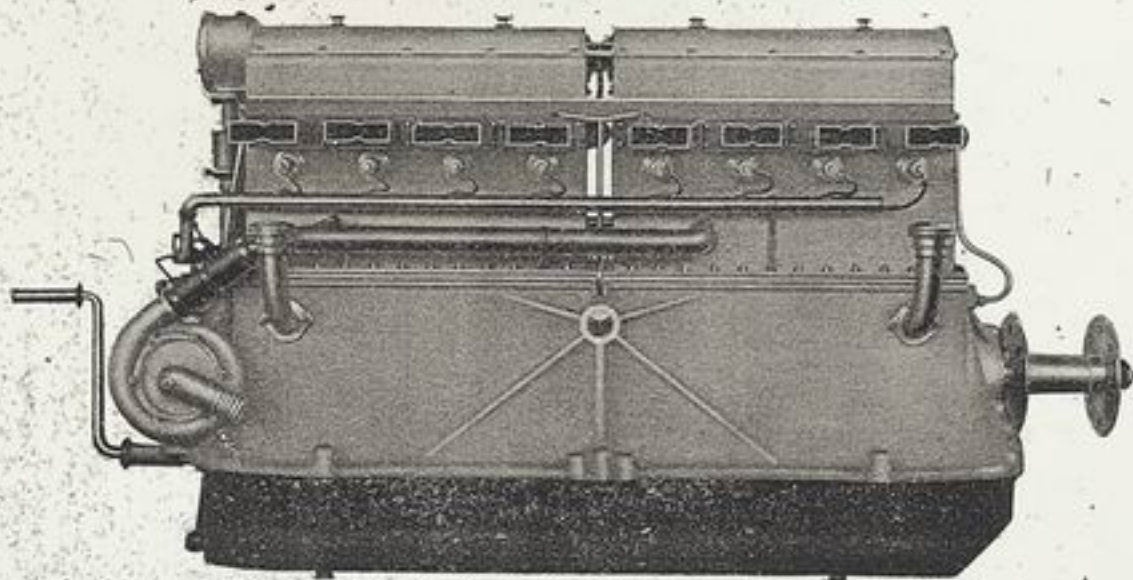
# IL MOTORE DIATTO-BUGATTI

## IL SUO STILE E LE SUE PROVE

La costruzione dei grossi motori a benzina presenta molteplici difficoltà che crescono straordinariamente in numero e in importanza, a misura che aumentano le dimensioni e la forza del motore. Queste difficoltà si accentuano maggiormente quando l'aumento di forza deve ottenersi col minor peso e con la maggior regolarità possibile. Ognuno di questi requisiti determina una serie rispettiva di difficoltà, tutti insieme poi ne offrono tali e tante che la soluzione delle une sembra quasi escludere quella delle altre. Occorrono invero tesori di genialità, di studio,

richieste per certe prove che si prolungano persino per 50 ore.

Se noi prendiamo come tipo medio un motore della forza di 20 H.P. con un alesaggio fra i 75 e gli 80 millimetri ed esprimiamo con un indice numerico eguale a 2 lo sforzo compiuto e le difficoltà superate per costruirlo bene, possiamo calcolare che per costruire egualmente bene un motore di 40 H.P. con un alesaggio di 110 millimetri, tale indice non si eleva a 4, ma a 8 per lo meno e diventa 32 se vogliamo salire a un motore di 80 H.P. e di



Il Motore DIATTO-BUGATTI per aviazione, visto dal lato dello scappamento.

di abilità, di pazienza tanto in chi progetta, come in chi fabbrica questi grossi motori, se vuole conseguire riunitamente i diversi requisiti di una grande potenza, di una assoluta regolarità e di un minimo peso.

Queste le ragioni che hanno per tanto tempo ritardato la costruzione di buoni motori d'aviazione, che hanno reso perplesse e restie le Case più serie ad intraprendere una simile fabbricazione di cui conoscevano tutta la difficoltà e in cui temevano di arrischiare la loro fama, queste le ragioni per cui adesso ancora i buoni e grossi motori sono così rari e richiedono ancora tanto studio, tanta cura, tanta preparazione, e tante esperienze.

Quando si supera una data cilindrata, quando si arriva agli alesaggi superiori ai 120, ai 130 millimetri, quando si vuole oltrepassare una forza di 120, di 140 cavalli, si manifestano fenomeni e sorgono problemi impreveduti, che non hanno riscontro nei motori piccoli e medi e che richiedono rimedi e soluzioni ardue e specialissime, tanto più quando insieme a questo grande spiegamento di forza, raggiunta con un regime relativamente basso di giri, si vuole ottenere quella durata e regolarità di funzionamento

oltre 120 millimetri di alesaggio. Quando poi vogliamo aumentare l'alesaggio a 130 e più millimetri, ottenere una forza oltre i 150 e oltre i 200 H.P., allora non soltanto l'indice dello sforzo e della difficoltà da 32 che era nel motore di 80 H.P. sale a 320, ma a causa di quei tali fenomeni e problemi impreveduti, questo numero ha per così dire un'appendice non determinabile, un'appendice che è come un uscio aperto verso l'infinito, talché se si volesse meglio figurare questo indice bisognerebbe segnarlo così: 320 più una frazione  $x$  di 320 più il segno dell'infinito.

I tecnici e i costruttori sanno in che consistono queste sorprese, che ora approdano a riscaldamenti, ora a deformazioni, ora a strane deficienze di lubrificazione, ora a inesplicabili insufficienze dei materiali, e vi dedicano i loro studi più intensi e i loro calcoli più diligenti e non si stancano di modificare e di sperimentare.

Ma prima di arrivare a un assetamento soddisfacente, a una *mise au point* esatta, quanto tempo, quanti tentativi, quanto lavoro!

I profani si stupiscono talvolta come con tante fabbriche

possano ancora scarseggiare i grossi motori d'aviazione, come potchè si fanno motori da 100 e da 200 H.P. non se ne facciano da 400 e da mille. Non è forse semplice? Basterebbe farli due o tre volte più grandi!

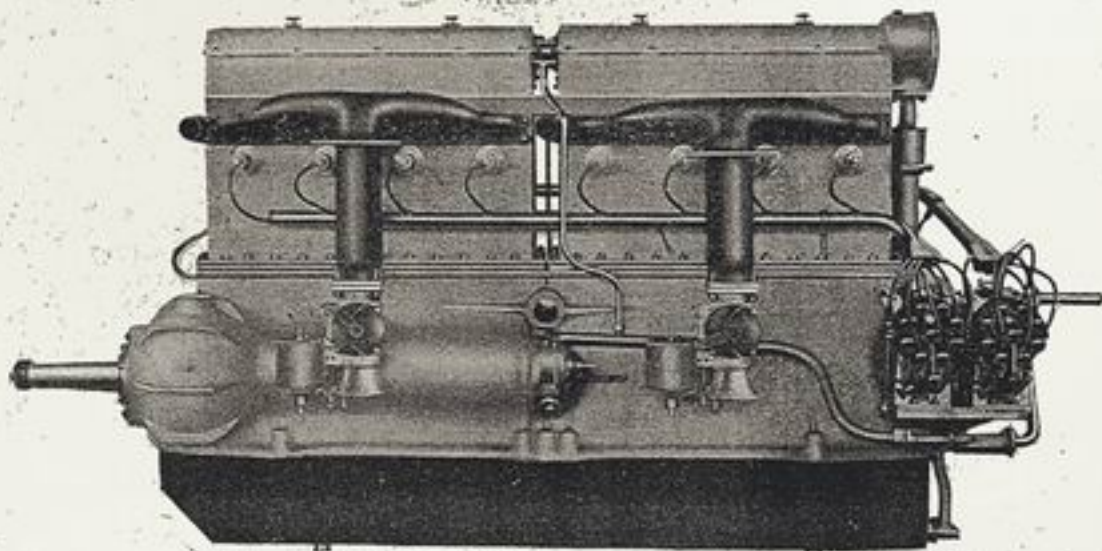
Non si stupirebbero e non parlerebbero così se sapessero che vi sono costruttori valentissimi, veri maestri specialisti in materia di motori, che lavorano da anni intorno a qualche tipo di motore superiore ai 300 H.P., e se concessero solo in minima parte quanti mezzi, quale preparazione, quale ingente somma di studio e di lavoro ha dovuto impiegare la *Diatto*, una casa seria di primo ordine, una Casa di cui i dirigenti hanno nel sangue una magistrale tradizione meccanica, una Casa rinomata per costruzioni eccellenti, quanto insomma ha dovuto faticare è spendere una Casa come la *Diatto* per arrivare a darci questo suo motore *Diatto-Bugatti* di oltre 200 H.P.

E' vero che è un capolavoro di meccanica, che è un congegno mirabile, trattato come un gioiello, è vero che è oggi uno dei tipi più evoluti, più raffinati, più spinti al massimo dei moderni motori d'aviazione.

voltà creazione originale, e i risultati che ha conseguito fino dal primo motore e dalle prime prove, compresa quella delle 50 ore, di cui abbiamo già dato notizia, ne attestano tutta l'eccellenza.

Noi abbiamo pure a più riprese informato i lettori delle vicende di questa ardua e stupenda costruzione della *Diatto*, abbiamo narrato le ansie, i travagli, i sacrifici dei tenaci costruttori torinesi che con indomito coraggio ed encomiabile costanza hanno perseverato nell'opera. Adesso che il successo è venuto a coronare l'impresa tutto è per il meglio, ed anzi tanto più alta è la lode quanto più formidabile è stato lo sforzo; ma quanti altri costruttori si sarebbero impauriti e arrestati a metà? Il primo, il grande, il raro merito dei *Diatto* è già di aver portato questa costruzione al suo perfetto compimento, di avervi perseverato nobilmente quanto più ardui erano gli ostacoli fino ad arrivare alla perfezione voluta.

Avrebbero potuto trovare soluzioni approssimative, girare le difficoltà più gravi, adottando strutture e dispositivi più agevoli ad attuarsi, ma meno sicuri e meno into-



Il Motore DIATTO-BUGATTI in cui si compendia il supremo progresso meccanico per motori di aviazione.

E del resto un motore simile non si concepisce e non è possibile se non come un capolavoro.

I giornali tecnici francesi e inglesi ne hanno trattato a lungo con elogi calorosissimi e hanno appunto indicato a quali soluzioni straordinariamente ingegnose e ardite sia in fatto di materiali, sia in fatto di struttura, abbia ricorso il costruttore per eliminare ogni inconveniente, per arrivare alla perfezione, per raggiungere tutti i desiderati e cioè una forza estremamente elevata con il minimo consumo e la massima durata e regolarità raccolta nella forma più snella e più semplice.

Noi non riferiamo le descrizioni dei giornali esteri. I nostri intenditori per cui scriviamo conoscono la costruzione *Bugatti*, anche il nostro pubblico sa che sorta di meraviglia aveva creato il *Bugatti*, un geniale italiano, nel piccolo strapotente motore della sua vetturessa. Era un gingillo che spingeva il veicolo a 90 chilometri all'ora, con una regolarità da orologio, così che era stato rimarcato e acquistato da *Peugeot* per disputare i Gran Premi.

Orbene la *Diatto*, proprietaria delle licenze e brevetti *Bugatti*, nella sua riproduzione magnifica ha non solo eguagliato il modello, ma lo ha superato, ha fatto a sua

nati allo stile eccelso del motore, avrebbero anche potuto impiegare materiali alla mano e meno aspri da lavorare, ma quei coscienziosi costruttori non hanno voluto per nessun patto ricorrere a simili ripieghi.

Hanno affrontato il problema direttamente nella sua interezza e lo hanno trionfalmente risolto.

Chi vede questo svelto ed elegante motore a 8 cilindri riuniti in due gruppi contigui di 4 cilindri ciascuno, non può rendersi conto neanche lontanamente di ciò che vi è stato profuso dentro di lavoro, di studio, di denaro.

E' così semplice, è così agile, così omogeneo, e il funzionamento ne è così pronto e elastico, come una sana funzione vitale, che quel motore si direbbe formato da sé, naturalmente, senza sforzo, e che con altrettanta spontanea naturalezza effonda da sé la sua formidabile potenza.

E' questo il suo gran pregio, come quello delle vere opere d'arte più insigni, che quanto più sembrano ispirate, naturali, semplici, quasi un prodotto spontaneo dello spirito dell'artefice, tanto più invece hanno richiesto un più duro, un più paziente lavoro di cesello e di lima.

Bisognerebbe poter scomporre questo schietto organismo



**DIATTO**  
 MOTORI D'AVIAZIONE  
 (Licenza Bugatti)

La prova severa delle 50 ore ne ha confermato  
 la superiorità meccanica e l'eccellenza del  
 funzionamento

Sulla fronte Italiana e franco-inglese-belga  
 i camions di media e grande portata le  
 autoambulanze e i compressori

**DIATTO**

hanno fornito le prove più meravigliose della loro  
 ottima costruzione

AUTOMOBILI DIATTO TORINO - Via Freyus, 21

del motore *Diatto-Bugatti* nei suoi elementi, ed esaminarne ogni parte e ogni pezzo per avere una nozione esatta del suo valore.

Si è detto sopra dei materiali, e questa infatti è stata una delle difficoltà più serie e generali di tutta la costruzione. Occorrevano acciai dotati di certi requisiti, di certe resistenze, di certe particolarità determinate, acciai d'assai, trattati scientificamente come prodotti chimici. Si dovettero eseguire lunghe ricerche e perdere un tempo prezioso per provvedersene, pagandoli a prezzi elevatissimi, e una volta ottenuti, superare ostacoli infinitamente più gravi per lavorarli, installare nuovi macchinari e nuovi attrezzi, addestrare operai speciali e procedere poi con una tale lenta meticolosità da sembrare inverosimile.

Se si dovesse dire il prezzo a cui sono stati acquistati certi materiali, barre, masselli d'acciaio, pezzi greggi per gli alberi a gomito, il costo e le ore di lavorazione per trattarli, per ricavarne il pezzo finito, non si sarebbe creduti.

Non si ha idea ad esempio di quello che è il blocco di acciaio greggio da cui si ricava quella specie di spina dorsale che è l'albero a gomito, o quella specie di cordone midollare che è l'albero delle came o una semplice valvola. Confrontando il blocco greggio e il pezzo finito, levigato, cesellato come un pezzo di orficeria, vien fatto di pensare a una sapienza e maestria secolare che estrae quella esile meraviglia da quell'informe dato di materia durissima.

E si capisce altresì, come quella esile nervatura dall'apparenza tanto delicata sia invece ciò che possa sopportare il maggior sforzo e rappresenti, come quella dell'arco, la linea della massima resistenza.

Infatti si è dovuto per ogni pezzo, per ogni leva, per ogni congegno, ricercare precisamente il metallo e la forma che attingessero e la massima resistenza e la massima leggerezza. Questo è stato il criterio che ha presieduto a tutta la fabbricazione.

Nelle solite costruzioni di macchine industriali, anche di automobili comuni, se pur si ha di mira e la robustezza e il rendimento col minor peso inutile, non è però questo il solo criterio che dà norma alla fabbricazione. Vi è anche quello dell'economia, dell'agevolezza costruttiva. E si addivene di solito a una conciliazione fra i due scopi. Quando l'ottenere esclusivamente il primo, importa una spesa e un lavoro eccessivi, si transige in parte, si ricorre a un materiale più dolce e meno costoso, a una forma più agevole da costruire, anche sacrificando qualche cosa del rendimento e accrescendo il peso e le dimensioni del pezzo.

Qui no, non un solo di questi compromessi tecnici è stato tollerato. Tutti i criteri e scopi di economia di vantaggio industriale sono stati lasciati in disparte, perchè, ripetiamo, avesse a prevalere, quel solo criterio di conseguire la suprema perfezione prestabilita.

Questo è stato il solo intento che ha guidato l'ideatore, i costruttori, gli esecutori costantemente a prezzo di qualunque sacrificio, da quello dell'opera a quello del denaro. Il risultato non poteva essere che eccelso, non poteva che approdare alle qualità che si riscontrano nel motore *Diatto-Bugatti* e che le prove recenti hanno pienamente confermato.

Sono qualità di una natura particolare, qualità di razza, e cioè raffinamenti, sviluppi delle qualità normali, ma spinti a tal segno da diventare pregi nuovi e rari.

Ogni buon cavallo deve essere veloce-agile-robusto, ma

solo i puri sangue sono dotati di speciali caratteristiche di snellezza, di velocità, di slancio. Così ogni buon pilota d'aviazione deve evitare il soverchio peso e il soverchio consumo, deve avere un efficace rendimento con una bilie regolarità, ma soltanto un motore di razza possiede questi dati sviluppatissimi di un eccezionale rendimento insieme a un peso minimo, di una sicura saldezza e di una pronta a un istancabile impulso energetico.

Queste sono appunto le doti per cui si distingue il motore *Diatto Bugatti*, doti che lo hanno fatto scegliere *Diatto* quando si è trattato di iniziare la costruzione di un motore d'aviazione che dovesse segnare un effettivo progresso e beneficio per l'aviazione italiana, doti che hanno prezzo, che non si valutano con le usuali misure come non si valutano coi soliti calcoli le opere e le imprese di grande stile e di razza eletta.

Il motore *Diatto Bugatti*, con la riuscitissima prova delle 50 ore, è entrato vittoriosamente tra i più bei prodotti della meccanica italiana, tra quei congegni su cui può fare il più serio conto ed è stato ormai acquisto progresso dell'industria nazionale.

Congratuliamocene con la *Diatto* e auguriamo che questo insigne strumento di forza e di vittoria si moltiplichi rapidamente.

## Macchine e Utensili per le Industrie presso MORINI & BOSSI di Milano

Lo sviluppo della industrie ha per condizione l'adattabilità di macchinari precisi e moderni e di utensileria resistente.

Gli ingrandimenti degli impianti esistenti e i nuovi impianti grandiosi eseguiti ultimamente in Italia hanno e ratamente accresciuto il bisogno e la domanda di macchine ed utensili proprio quando questi strumenti e congegni la maggior parte di importazione estera, scarseggiavano nel nostro mercato ed arrivavano a stento e a prezzo di acquisto e spese ingentissime dai paesi amici produttori come l'Italia, la Svizzera, gli Stati Uniti.

La conseguenza ne è stata un rialzo formidabile nel prezzo di tali macchine e una difficoltà ognor crescente di procurarle per parte degli importatori e dei negozianti. Merito quindi hanno avuto quelle Ditte che non risparmiarono sforzi e sacrifici di ogni genere, prodigando tutta la loro ingenuità e i loro capitali sono riusciti non solo a soddisfare le richieste della loro clientela e dell'industria, ma a fornire i loro magazzini e depositi per ogni eventualità.

Tra queste è da citare al primo posto la *Morini & Bossi* di Milano Via *Manzoni 31*, specializzata nel commercio di macchine ed utensili per la lavorazione del legno e la lavorazione del ferro e di motori industriali a benzina.

La Ditta *Morini & Bossi* ha saputo, in breve tempo, farsi un nome di lavoro, di saggia previdenza e di intelligente organizzazione diventare una delle più importanti d'Italia in questo ramo, talchè oggi i suoi magazzini a cui arrivano e da cui no ogni giorno rilevanti quantità di merci possono considerarsi tra i meglio e più abbondantemente forniti del nostro paese.

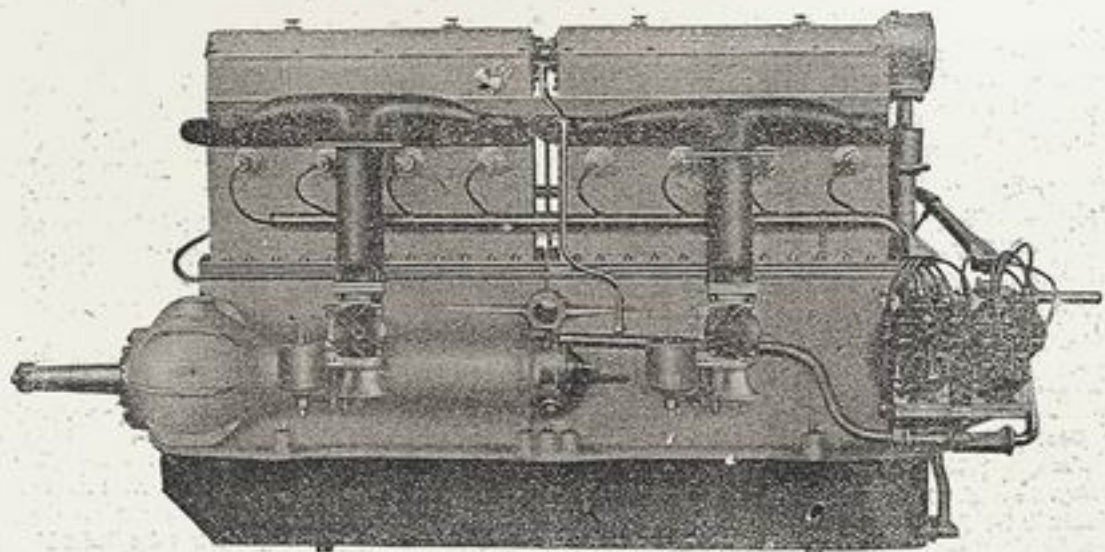
Le principali officine italiane e gli stessi laboratori hanno trovato in ogni momento presso la *Morini & Bossi* e tutti i macchinari occorrenti e oggi ancora questa Ditta trova in grado di fornire prontamente macchine come di ogni specie, fresatrici, limatrici, rettificatrici, trapani, magli, presse, piallatrici e affilatrici, e utensileria di genere.

Del resto il negozio e i magazzini della *Morini & Bossi* in Via *Manzoni, 31* mostrano, con le loro scorte e il loro regolare ordinamento, la loro importanza e potenzialità, atteso che il vitale impulso e lo spirito sperimentato che anima le persone dei suoi egregi dirigenti i signori *Morini & Bossi*.

# DIATTO

## Automobili .. Motori

Costruzione impareggiabile per precisione, robustezza ed eccellenza di materiali



Il Motore DIATTO-BUGATTI in cui si compendia il supremo progresso meccanico per motori d'aviazione.

Il Motore **Diatto - Bugatti** - un vero capolavoro tecnico - ha fornito nella marcia delle 50 ore una prova splendida della sua superiorità

AUTOMOBILI **DIATTO**

21, Via Frejus - **TORINO** - Via Frejus, 21

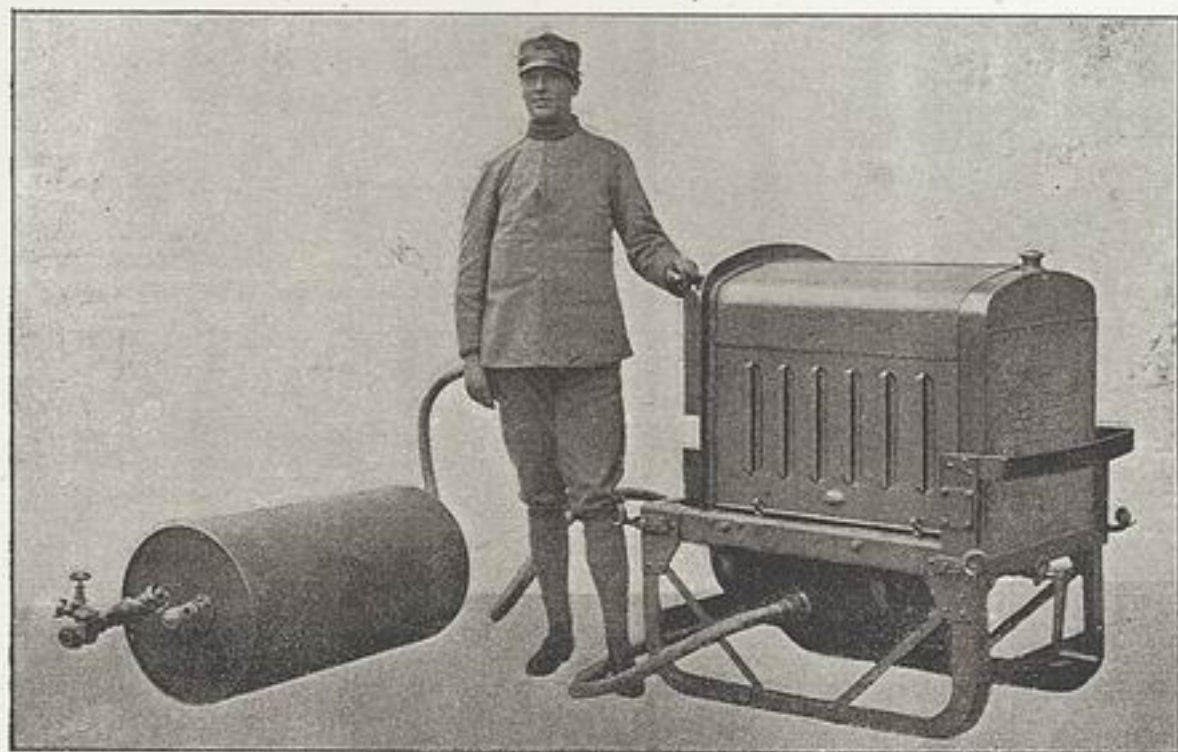
# Le diverse costruzioni della DIATTO per la guerra e per la pace

## VEICOLI - MOTORI - MACCHINE SPECIALI

Prontezza di vedute e di esecuzione

Si va giustamente ripetendo che gli individui e gli istituti privati e pubblici, le attività e le imprese nazionali non debbono più oggi né pensare né operare come in tempo di pace,

le più forti ripercussioni. Ma non è da credere che tutte vi siano riuscite in eguale misura. Alcune ne erano troppo staccate, altre erano troppo abitate e chiuse in procedimenti



Moto-compressore DIATTO sommediabile completo. Il più leggero e il più semplice, di fabbricazione interamente nazionale.

ma formarsi una mentalità, una disciplina, una condotta di guerra, nello stesso modo come il cittadino mobilitato smette l'abito e il fare borghese e assume la divisa e il portamento militare.

Chi continua in tempi e in ambienti mutati a permanere come prima, mostra o di non comprendere gli avvenimenti e le necessità nuove o di mancare di quella che è la caratteristica principale degli esseri viventi, la facoltà di rapidamente corrispondere e adattarsi alle trasformazioni dell'ambiente, di immediatamente reagire alla novità delle impressioni, mostra cioè di essere un organismo pigro, scarsamente vitale, dato che l'essenza della vita è appunto, per la massima parte, questa pronta reazione al variare degli stimoli esterni.

Le industrie, prima e maggiormente di tutte le altre attività sociali, hanno dovuto esplicitare questa facoltà di adattamento, dar prova della loro vitalità con l'acquistare un andamento di guerra dal momento che della guerra moderna costituivano uno dei fattori primari e della guerra sentivano

tradizionali, e per esse quindi la trasformazione è stata lieve e lenta. Mentre invece il cambiamento è stato celere e profondo per le nostre industrie metallurgiche e meccaniche che al pari di reclute giovani e volenterose si son subito avvezate alla disciplina di guerra. In quanto all'industria automobilistica il passaggio dallo stato di pace a quello di guerra si è effettuato senza sforzi, quasi naturalmente. Da un giorno all'altro questa mirabile industria, usa davvero a stupire il mondo con le sue magnifiche gesta, con le sue iniziative e i suoi ardimenti, si è trovata ad essere un eccellente organo di guerra, come se questa fosse stata sempre la sua funzione.

Non ha avuto bisogno di esortazioni e di spinte, ha capito il suo nuovo dovere e vi si è acconciata subitamente, come se ne avesse il senso innato.

Si è visto così di quale slancio vitale, di quale capacità giovanile di adattamento fosse dotata se ha potuto così perfettamente e rapidamente uniformarsi alle mutate condizioni, fronteggiare con vantaggio le nuove esigenze. È il caso di dire che l'industria automobilistica aveva già in sé quasi

consapevolmente le migliori attitudini e il più opportuno allenamento per la guerra. Non aveva bisogno di foggarsi in virtù e maestrie insolite. Possedeva energia e audacia ben

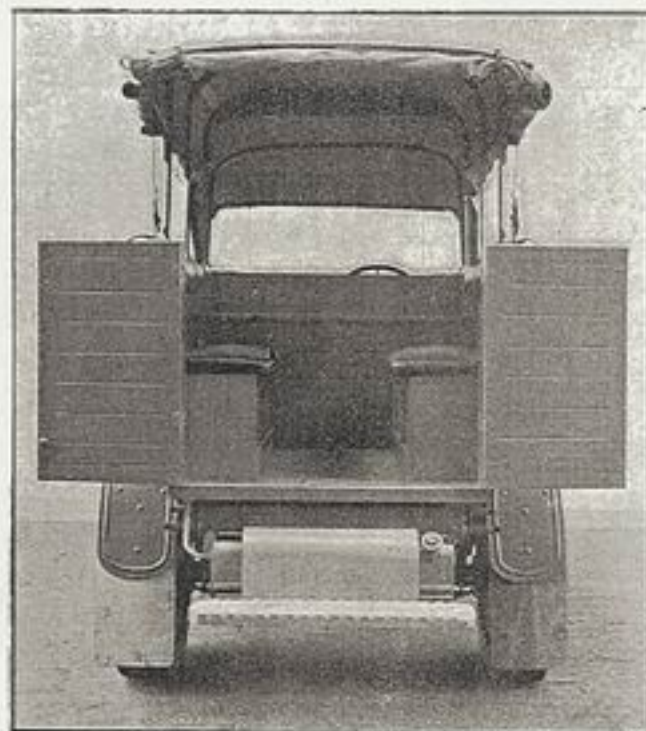
di un tratto tipi e macchine con cui superare una concorrenza o vincere una corsa.

L'industria automobilistica aveva già in pace le più squisite qualità per la guerra, era temprata alla lotta, era in continuo fermento creativo non inceppato da alcuna routine, non indietreggiava di fronte ad alcuna audacia, sapeva già da un istante all'altro cambiare di procedimenti e di produzioni e sapeva compiere il lavoro più febrile e più diverso, in una parola sapeva assumere di momento in momento il tono e la fisionomia conveniente alle circostanze.

La storia delle nostre Case d'automobili offre innumerevoli esempi per illustrare questa speciale attitudine dell'industria automobilistica e fra i tanti esempi è certo uno dei più cospicui quello della *Diatto* di Torino.

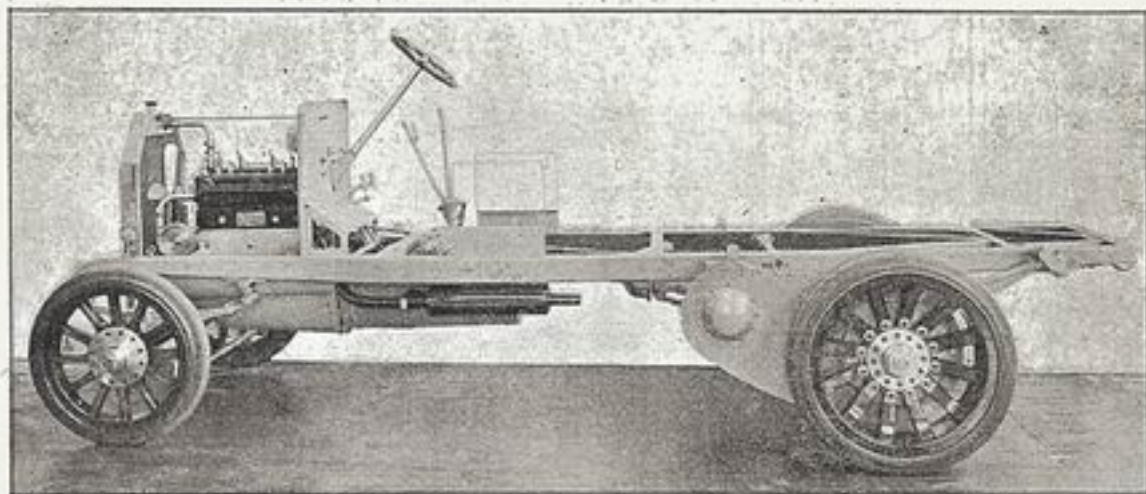
Ecco una Casa che non conosce né indugi né ostacoli né strettoie, ma che intuisce e percepisce con pronta chiarezza, è che si trasforma, si svolge, agisce con agilità, energia, con elastico impeto e soprattutto con sicura capacità di potenza. Presentita una variazione nella sua sfera di azione, la *Diatto* sa valutare la portata e provvedere e organizzarsi in guisa tale da corrispondervi con la più giusta reazione, tanto che si tratti di rimaneggiare la sua conformazione, di rifare il suo programma, di avviarsi in una nuova direzione, di intraprendere una nuova costruzione. Lo spirito dei suoi capi eminenti le attribuisce questa inesauribile eppur salda elasticità e freschezza.

La guerra doveva porre nella massima luce queste felici prerogative. Era un rivolgimento da capo a fondo, era scomparsa la chiusura di tutti i procedimenti noti, di tutte le strade aperte e l'accennarsi incerto di mille possibilità di mille vie incognite. Occorreva chiarezza per vedere lontano, coraggiosa risolutezza per decidere, energia e abnegazione per moltiplicare il proprio sforzo così da renderlo pari all'arduo compito. E alla *Diatto* nulla è mancato di tutto questo. Come negli anni immediatamente precedenti alla guerra con le sue vetture robuste e leggere aveva impostato la sua costruzione sulle macchine più pregiate e conformi al loro tempo, così subito all'inizio della guerra non esitò nel distinguere la prima occorrenza che si sarebbe fatta sentire e nel soddisfarla egregiamente, arrestando quasi del tutto la fabbricazione delle sue vetture e intraprendendo quella dei camion da trasporto. Visione esatta, avviamento indovinato perché fu appunto questa la prima grande necessità degli eserciti e



l'edola interna dell'Autocarro carrozzato DIATTO per l'Aviazione Francese.

attestate dalla sua stessa costituzione e dal suo sviluppo sorprendente, possedeva agilità, spirito di innovazione, sensibilità estrema di impressione e di reazione, come ne fanno testimonianza il suo continuo progresso, le sue geniali e incessanti creazioni, le sue variazioni, i suoi impulsi a seconda dei bisogni, dei gusti, delle correnti commerciali; possedeva indomabile tenacia e ardore pugnace come ne fanno fede la sua opera gigantesca, i suoi sforzi meravigliosi per approntare



Chassis DIATTO per autocarro, tipo C F bis, portata 3500 chilogrammi.

dei paesi combattenti. — La *Diatto*, in base a studi e a esperimenti già compiuti, stabilì due tipi di *camions* in un tempo prodigiosamente breve ma con una perizia magistrale che le fece il più grande onore. Era una costruzione meccanica veramente seria, che di improvvisato non aveva che l'eseguità del tempo in cui si era maturata, ma che per tutto il resto manifestava palese l'eccellenza di chi la aveva concepita ed eseguita.

Era l'opera di un maestro e la *Diatto* in fatto di meccanica ha diritto sempre a questo titolo. Quei primi *camions* sopportarono collaudi inverosimili per severità con pieno successo. Usciti nuovi dalla fabbrica di *Via Frejus*, marciarono di colpo fin nelle Fiandre. Costruiti poi in serie di centinaia andarono in Belgio, in Francia, in Inghilterra, sulle nostre Alpi, servirono e tuttavia servono con fedele regolarità su tutte le fronti.

Ma la guerra e tanto più questa guerra suscita incessantemente necessità diverse; appena ne è appagata una ne spuntano cento altre. Epperò il buon costruttore non può limitarsi ad un solo lavoro per quanto ottimo. Ed anche questo hanno ben compreso i dirigenti della *Diatto*, poichè mentre ferveva la lavorazione dei *camions*, già essi venivano preparando ed approntando altre costruzioni e produzioni.

L'aviazione esigeva motori numerosi non solo, ma motori sempre più energici, più potenti, più perfezionati. La *Diatto* intese questo appello e vi rispose da par suo. Noi ne abbiamo già dato conto in un altro Numero straordinario fino dallo scorso anno. Abbiamo detto con quanta nobiltà e grandiosità di mezzi la *Diatto* si accingesse a questa impresa accaparrandosi in Francia le licenze del motore *Bugatti*, che rappresentava uno dei più alti culmini della meccanica aerea, acquistando due intere officine piemontesi per disporre di così copioso macchinario da non dover ritardare o intralciare alcuna sua produzione, ed infine costruendo nel suo primo motore un capolavoro di motore, dotato di una forza formidabile e di una perfezione definitiva, così da poter affrontare e superare con successo la prova rigorosa delle 50 ore di funzionamento.

Ma con tutto questo poderoso impulso dato alla sua operosità, con tutte queste novelle creazioni la *Diatto* non ha inteso di aver assolto interamente al suo ufficio di grande Casa che lavora per la guerra. Tutt'altro, sempre vigile a scrutare come la sua capacità possa spiegarsi vantaggiosamente, possa riuscire più utile per soddisfare a più urgenti bisogni, eccola rivolgersi infaticabile a studiare e a comporre nuove macchine e nuovi ordigni pure continuando nella fabbricazione di quelli già iniziati.

Tra queste recenti costruzioni della *Diatto* emergono i *Moto-compressori Diatto* e gli Autocarri del tipo *C. F. Bis* da 3500 chilogrammi di portata. Esaminiamoli dettagliatamente perchè lo meritano davvero.

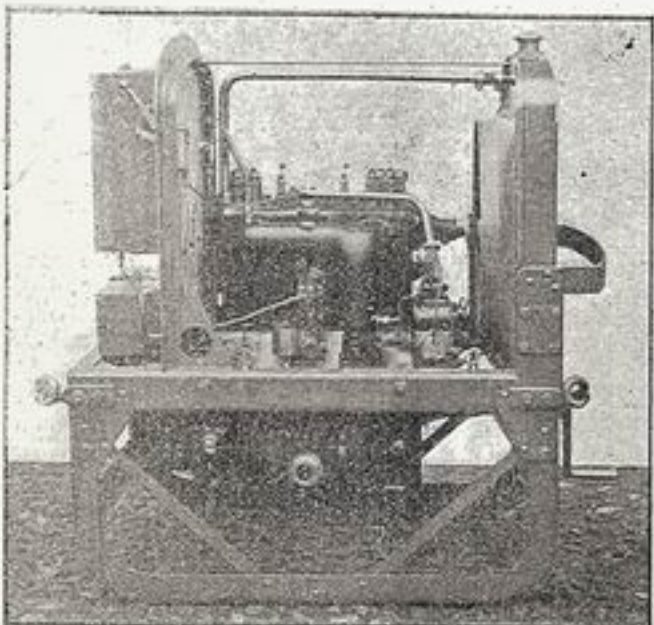
La perforazione meccanica ha assunto nella guerra attuale di posizioni a base di trincee, di ridotte, di gallerie, di mine un'importanza eccezionale.

Però a differenza di tante altre macchine su larga scala adoperate anche prima e attorno a cui l'industria privata aveva alacramente lavorato, perfezionando e creando nuovi tipi, di modo che per i bisogni della guerra fu solo sufficiente intensificarne la produzione, per la perforazione meccanica di guerra si sentì più che in ogni altro ramo la mancanza di macchine adatte.

A tale disgraziata circostanza si sommava quella dell'assenza assoluta di fabbriche italiane, dedicate a questa produzione. — Fu quindi necessario ricorrere all'estero ed adattare a gruppi trasportabili compressori del tipo industriale, quindi pesantissimi e di poco rendimento, che erano generalmente poco adatti e non permettevano l'uso della perforazione

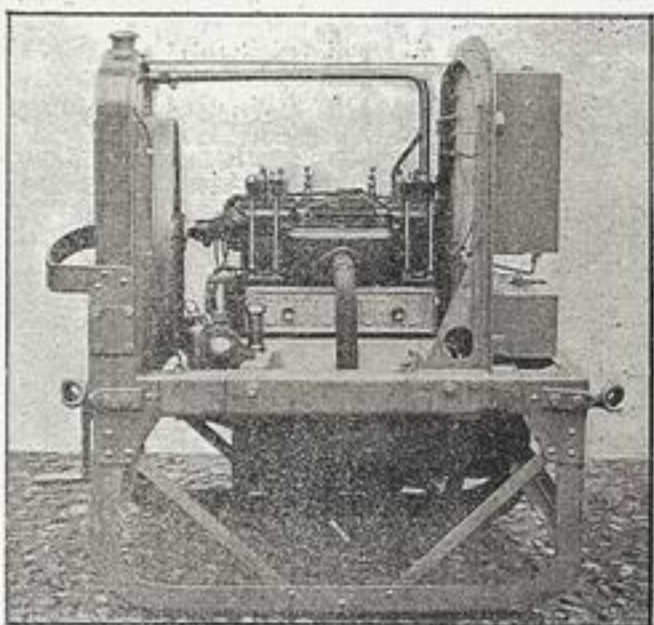
meccanica in quelle località di alta montagna dove avrebbe reso preziosi servizi.

Inoltre essendo fatto l'adattamento di tali compressori in gruppi benzo-compressori trasportabili, da Case non costrut-



Moto-compressore DIATTO visto dal lato dei cilindri compressori.

trici di motori, fu necessario l'uso di una grande varietà di tipi, in gran parte esteri, che oltre a poche garanzie di lungo



Moto-compressore DIATTO visto dal lato dei cilindri motori.

funzionamento presentavano difficoltà di manutenzione e quasi l'impossibilità del rifornimento dei pezzi di ricambio.

Occorreva adunque un gruppo benzo-compressore che presentasse essenzialmente i seguenti vantaggi:

- 1°) minimo peso e minimo ingombro;
- 2°) alto rendimento anche a quote molto elevate;

## L'INESAURIBILE INIZIATIVA DEI NOSTRI INDUSTRIALI

## La DIATTO si rinnova per dedicarsi all'Aviazione

La Diatto, l'antica Casa torinese circondata di stima nel mondo dell'industria automobilistica e meccanica sta per entrare, anzi, per dir più esattamente, è già entrata in una nuova era dalla sua esistenza ed attività, in una nuova fase del suo sviluppo e in un nuovo campo d'azione, fase che non sarà certo inferiore alle precedenti che hanno assicurato alla Diatto la sua seria fama, e che sarà ancor più delle precedenti feconda e vantaggiosa per il grande scopo e per gli insigni destini a cui ora la nazione mira con tutte le sue forze.

Di questa rinnovazione poco si è parlato, poco ne è traparito al di fuori nei giorni scorsi, mentre si stava effettuando, e non già perché scarsa ne fosse l'importanza ma perché quasi non ve ne è stato il tempo. Le trattative si sono svolte rapidissime, condotte da volontà animose e decise, sono pervenute ben tosto a conclusione.

Anche qui, anche in questa intrapresa, come già in altre che noi conosciamo e che hanno provocato per la loro pronta attuazione un senso di ammirata sorpresa, troviamo l'impronta della stessa energia decisiva, troviamo il segno dello stesso impulso ardente, vigoroso, sicuro che cammina senza esitazione al fine prefissosi. Vi è uno spirito nuovo e giovanile straordinariamente lucido e poderoso che dalla concezione di un affare, di un'impresa alquanto vasta, sa passare immediatamente alla realizzazione con una irresistibile e sicura fede che supera, diremmo quasi scioglie, tutte le difficoltà, e tronca tutti gli indugi. Lo abbiamo già visto più volte alla prova e qui ancora riconosciamo il suo tratto, la sua azione repentina ed esatta che nulla devia dalla meta. Se anche non avessimo saputo il nome del promotore di questa nuova vicenda lo avremmo facilmente intuito dal caratteristico svolgimento dell'affare, svolgimento che si presenta semplice e chiaro come l'agile soluzione di un problema data da un intelletto matematico.

È il dott. Arnaldo Gussi, è uno dei nostri più giovani e intraprendenti capi e organizzatori d'industrie rivelatisi in questo periodo così intenso di slanci e di iniziative.

Abbiamo avuto più volte l'occasione di occuparci di lui e della sua attività e quello che ci ha sempre maggiormente colpito in lui e nella sua azione, e che già abbiamo altra volta accennato, si è da una parte la grandezza, la mole dei

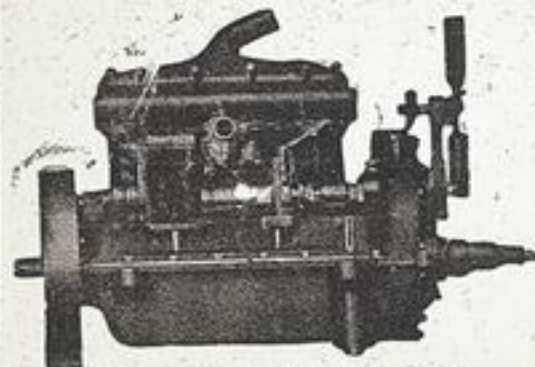
suoi propositi, del suo programma, del suo disegno allorché assume ed inizia un nuovo affare, grandezza che stupisce che appare quasi eccessiva, che si suppone che debba restare allo stato di aspirazione inattuata, e dall'altra l'apparente agevolezza di sforzo e semplicità di mezzi con cui quel programma, quel disegno vien portato a compimento in un tempo inverosimilmente breve. Si capisce che l'agevolezza e la semplicità, siccome avviene in un meccanismo dal perfetto funzionamento, non sono che il frutto di una volontà oltremodo illuminata e consapevole, di una rara maestria nel condurre gli affari e nell'organizzare. Tuttavia non ci si può sottrarre a un'impressione di ammirazione e di meraviglia nel vedere concretate vive operose nella loro piena e magnifica realtà, quasi con magica improvvisazione, quelle opere di cui il progetto ci era apparso poco tempo prima, se non irrealizzabile, almeno temerario.

Ricordiamo la splendida creazione della società, della fabbrica e del campo *Pomilio* da noi descritta e che tutti conoscono e che sembrerà veramente miracolosa quando si potrà narrare in ogni particolare.

E ricordiamo ancora un'altra impresa meno nota, ma non meno ammirevole, quella delle Fonderie di Cogoleto, compiutasi nello scorso anno.

Ce la annunziò il dott. Gussi con le più modeste parole. Si trattava di acquistare antiche fonderie inattive e trasformarle in una moderna fabbrica di proiettili di grosso calibro. Noi che conoscevamo quelle fonderie lasciate da molti anni in uno stato di abbandono, ci figuravamo l'operazione come lunghissima, irta di difficoltà quasi insormontabili. Non si trattava già di riorganizzare e ravviare un andamento industriale invecchiato e rallentato, ma bisognava rifare da capo, ricostruire gli impianti, provvedere macchinari e scorte, costituire le maestranze, la direzione, l'amministrazione. Era una vera e totale rifazione che si doveva operare. Ed era mai possibile in tempo di guerra?

Non erano trascorsi due o tre mesi e le nuove fonderie palpitavano di fresca vita, erano in attività e produzione; nel maggio scorso, già esemplarmente organizzate sotto la direzione del sig. Gennaro Gussi, fornivano una rilevante produzione dei proiettili dei maggiori calibri. Noi che le ve-



## Ing. ROMANO DONNINI & C. - MILANO

### FORNITURE ELETTRICHE e INDUSTRIALI

#### MOTORI A SCOPPIO TIPO MARINO E TIPO FISSO AMERICANI "GEM"

• FARALI - ACCUMULATORI - ACCESSORI ELETTRICI PER AUTOMOBILI  
LAMPADINE ELETTRICHE A MANO E TASCABILI - TORCIE ELETTRICHE



Lo stand Diatto.

vetture cosiddette « goutte d'eau » di Rumber, per la prima volta sottoposte al giudizio del pubblico svizzero, ottengono un vivo successo... d'ilarità da parte dei visitatori che non sono al corrente dei loro principi costruttivi.

Gli chassis e le vetture francesi, sempre molto apprezzate sul mercato svizzero, non rivelano alcuna novità dal Salon parigino, all'infuori dei recentissimi perfezionamenti di dettaglio e la sempre maggior raffinatezza della carrozzeria, di gusto fine e somma eleganza. Ma nel confronto della costruzione e soprattutto delle carrozzerie italiane, presenti a Ginevra, si nota una leggera ma netta prevalenza della nostra industria, sia per quanto riguarda meccanica pura come per l'eleganza e buon gusto della carrozzeria; superiorità che gli stessi visitatori francesi riconoscono di buon grado.

Fra la produzione francese, molto ammirato lo chassis due litri Cottin-Desgouttes « surbaissé »; il suo assale posteriore è al disopra del telaio, che nella sua parte posteriore assomiglia nella for-

ma allo chassis della discussa « goutte d'eau » Rumber.

Due originali carrozzerie sono esposte nello stand Voisin; la prima, in cuoio, rassomiglia ad una carrozza del medio evo, e il disegno della seconda, d'un aspetto curioso, venne già esposta da Neumann-Neander al primo salon di Berlino del dopo guerra.

Tutte le vetture francesi salvo Citroen, sono munite di freni alle quattro ruote, anche le vetturine ed i cyclecars.

Negli stands belgi, austriaci e svizzeri, nessuna novità di qualche importanza, all'infuori di un camion S. L. M., della Fabbrica di Locomotive di Winterthur, e le cui ruote motrici sono le anteriori; un altro ammirato veicolo industriale è un colossale camion a sei ruote, di 10 tonnellate, montato su gomme semipneumatiche di fantastiche dimensioni, costruito da una Casa svizzera, la quale faceva anche circolare per le vie di Ginevra un'auto-pompa d'incendio.

L'industria svizzera era naturalmente presente al completo: Martini, Motosacoche (Maximag),

con le loro vetture automobili e Arbenz (Cetiker), Berna, Brocinovic, e Saurer coi loro camions. Il Belgio ha inviato F. N. e Metallurgique, di cui si dice siano state vendute 100 vetture al salone di Berlino; l'Austria è presente con Steyr ed Austro Daimler.

Entrando nella grande Galleria, per il passaggio dal Palais Electoral, il primo stand che attrae l'attenzione è quello di Alfa Romeo, che unitamente a quelli di Itala ed Isotta Fraschini, è uno dei più belli ed affollati di tutto il Salon.

Alfa Romeo espone fra l'altro un magnifico chassis 4 cilindri R. M. con radiatore a tagliavento, ed una rossa vettura sport carrozzata dal sig. Pozzi di Renens, un italiano residente in Svizzera, che ha saputo creare una carrozzeria veramente italiana per stile, eleganza e buon gusto. Una lussuosa limousine carrozzata dalla Casa svizzera Brichet, ed un'altra di Gangloff sono le più ammirate e le meglio finite della industria svizzera della carrozzeria. Nel centro del suo stand, Alfa Romeo