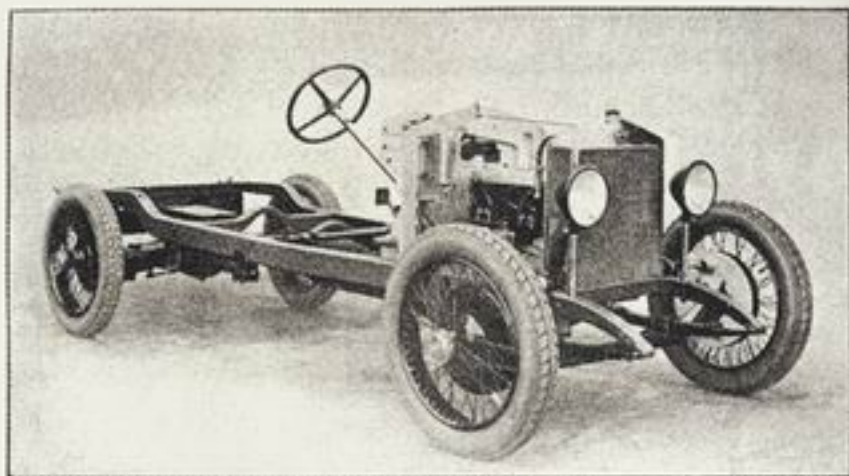


Società Anon. Autocostruzioni



Strada Venaria, 73 - Torino



2 litri tipi 20 A e 30

I PILI' VELOCI

I PILI' RESISTENTI

I PILI' ELEGANTI

Il tipo 30 ha vinto brillantemente la Coppa
" Fiera di Milano 1925 „ (Consumo e velocità)

Società Anonima

Autocostruzioni DIATTO Strada Venaria, 73 - Torino

Agenzia di Città: Piazza S. Carlo Tel. 48-740



Risultati e Classifica del Gran Premio d'Autunno

ORGANIZZATO DALL'A. C. DI MILANO



Per quanto in questo Numero del giornale i lettori trovano ogni più ampia relazione della corsa per il Gran Premio d'Autunno svoltasi sull'Autodromo di Monza il 22 Ottobre.

In questa rubrica invece diamo, come viene comunicato il risultato della classifica generale redatto dai Commissari Sportivi.

I Commissari Sportivi del Gran Premio d'Autunno, incaricati dall'A. C. M. comunicano i seguenti risultati della corsa.

Tempo costantemente piovoso — strada bagnata per tutto il tempo della corsa.

Percorso km. 400 pari a giri 40 del Circuito.

Presentatisi regolarmente alla partenza.

Prima categoria: 1. Cattaneo Pietro (Ceirano), 2. Costantini Bartolomeo (Bianchi), 3. Conelli Caberto (Bianchi), 4. Antonello (Alfa Romeo), 5. Maserati Alfieri (Diatto), 6. Luigi (Scat), 7. Maregalli Guido (Diatto), 8. Scasazza (Maserati), 9. Sivocci Alfredo (Alfa Romeo), 10. Ceirano (Ceirano), 11. Silvani Eugenio (Bianchi), 12. Alberti (Bugatti).

Seconda categoria: 13. Dubonnet André (Hispano-Suiza), 14. Conelli Franz (Ballot), 16. Campari Giuseppe (Alfa Romeo), 17. Belli Peri (Fiat), 18. Ardizzone Filippo (Fiat), 20. Niccolini Paolo (Fiat), 21. Griffini Achille (Fiat), 22. Galleani Mario (Mercedes), 23. Martignelli Luigi (Isotta Fraschini), 24. Caiselli Franco (Fischer). — Totale: N° 12 partiti della prima categoria e N° 10 partiti della seconda categoria.

Totale complessivamente partiti: N. 22

Non abbiamo reclamo, essendo stato presentato né prima della corsa, né nella classifica dei concorrenti e dei veicoli, né dopo la corsa, relativo allo svolgimento della stessa, sulle risultate dei tempi comunicati dai cronometristi ufficiali, la cui classificazione ufficiale viene stabilita come segue:

Prima categoria:

1. Maserati Alfieri (Diatto cmc. 2967) in ore 3.11'19"3/5 — media oraria km. 125.439.
2. Sivocci Ugo (Alfa Romeo cmc. 2992) in ore 3.11'29"3/5 — media oraria km. 125.230.
3. Costantini Bart. (Bianchi cmc. 1994) in ore 3.22'36"1/5 — media oraria km. 118.555.

Seconda categoria:

1. Dubonnet André (Hispano-Suiza cmc. 6000) in ore 3.27'11"5 — media oraria km. 132.190.
2. Conelli Franz. (Ballot cmc. 4830) in ore 3.5'23"2/5 — media oraria 129.456.
3. Niccolini Paolo (Fiat cmc. 4826) in ore 3.11'55"3/5 — media oraria km. 125.045.

4. N. 22 Galleani Mario (Mercedes cmc. 7500) in ore 3.21'44" — media oraria 115.982.
5. N. 18 Ardizzone Filippo (Fiat cmc. 4000) in ore 3.48'54"

Giro più veloce — Campari Giuseppe (Alfa Romeo) km. 10 in 4'14"1/5 alla media oraria di km. 141.613.

Giro più veloce della prima categoria. — Maserati Alfieri (Diatto) in 4'15"4/5 alla media oraria di km. 140.794.

I premi di cui all'Art. 9 del Regolamento, vengono distribuiti come segue:

Gran Premio Gentlemen, challenge in argento, istituito dall'A. C. M. al N. 13 Dubonnet André. Titolo e distintivo in oro di Campione italiano di Velocità 1922 al N. 16 Conelli Franz.

Premi in danaro: Prima categoria

- | | |
|-----------------------------|--------------|
| 1. al N. 5 Maserati Alfieri | Lire 10.000. |
| 2. " 9 Sivocci Ugo | " 5.000. |
| 3. " 2 Costantini Meo | " 3.000. |

Seconda categoria:

- | | |
|----------------------------|-------------|
| 1. al N. 13 André Dubonnet | Lire 10.000 |
| 2. " 15 Conelli Franz | " 5.000 |
| 3. " 20 Niccolini Paolo | " 3.000 |
| 4. " 22 Galleani Mario | " 2.000 |

Il Commissario Generale
f. to) ARTURO MASCANTI.

RIPARAZIONI DI RUOTE R. WITHWORTH A RAGGI

Centatura con apparecchio su
Cuscinetto a sfere
Raggi di scorta di qualunque lunghezza per dette ruote

M. PORTA

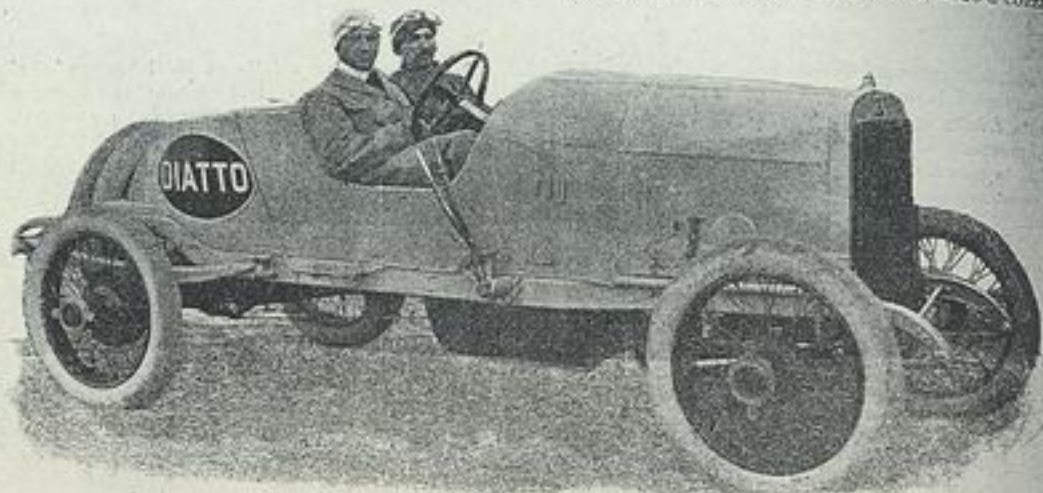
MILANO - Telef. 59 34 - Via Victor Hugo, 1.

Ecco quello che è veramente stupefacente, non per il piccolo motore *Diatto* ma per qualsiasi anche ben più potente motore. E' una regolarità incomparabile, non si direbbe un motore, una vettura che corre in quelle condizioni e alla mercè di tutti gli incidenti della strada, ma un cronometro che cammina dentro la sua custodia di cristallo.

E che cosa si dovrebbe dire appunto della inflessibile resistenza di tutta la vettura su quel tremendo circuito delle Madonie!

Nella *Diatto*, semplice vettura da turismo, vettura raramente di serie nulla ha ceduto, nulla si è mosso, la vettura è arrivata in perfetto ordine. La buona meccanica che è nella tradizione *Diatto* ha palesato tutta la sua validità.

E se delle due vetture *Diatto* partite, una sola è arrivata, ciò non è imputabile affatto alla vettura mancante. L'incidente è noto. Fino dal primo giro per non investire un imprudente che attraversava la strada, lo sfortunato e coraggioso Ghia, che procedeva velocissimo, andò a cozzare contro



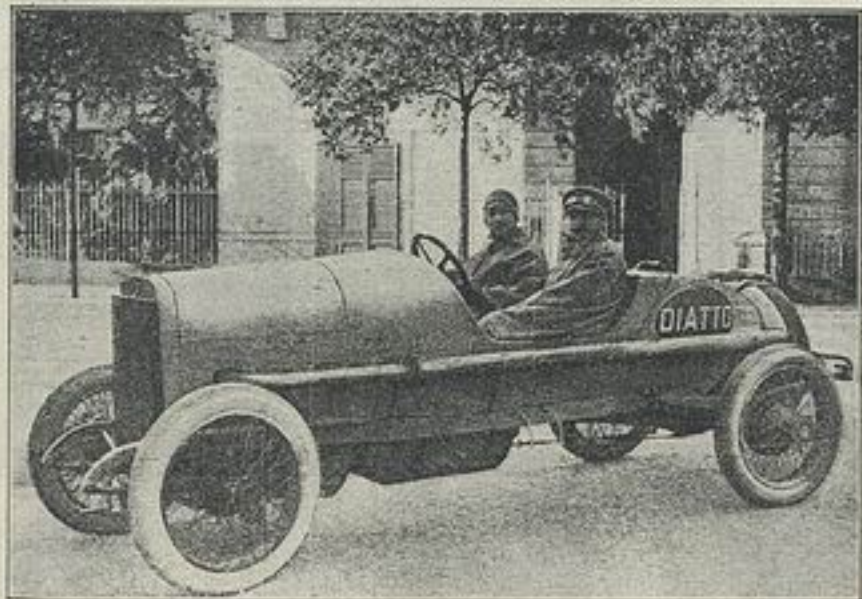
Gamboni su vettura Diatto tipo 4 DC - 25 HP 1° della sua categoria e 3° della classifica nella Targa Florio

La cronaca della corsa ha registrato numerose rotture di molle, di assali, di ponti posteriori per lo stato incredibile delle strade. Anche macchine costruite espressamente per corsa con ogni cura, con materiali speciali, come la Buillot di Thomas, ne sono rimaste vittime.

il muro di una casa e non poté proseguire oltre.

Nella Targa Florio la *Diatto* si presentava per la prima volta a una grande corsa internazionale.

E il suo debutto si illumina di una brillante e significativa vittoria, il migliore degli auguri per l'avvenire.



Gamboni su vettura Diatto e pneumatici Pirelli 3 arrivato nella Targa Florio

per cui hanno vinto alla velocità media meravigliosa di 30 chilometri all'ora.

Qualcuno potrebbe osservare che se i pneumatici fossero stati meno resistenti, il guaio non sarebbe stato grande, se

o in una frenata, chi sa dove e chi sa come.

Boillot ha avuto quasi una ventina fra scarti, abbandamenti, scivolate. A Polizzi fra l'altro, mezzo accecato dal fango e dalla neve, ha scambiato una casa bianca per la

vittoriosa rivincita della "CAESAR,,

Caesar per la seconda corsa cui partecipa ottiene la grande vittoria, ottiene la giusta e splendida rivincita contro la sorte che tanto aveva contrariato la giovane marca al suo debutto nel Giro di Sicilia.

Comprendiamo il legittimo compiacimento in cui deve essere in questa aspettata ora di vittoria quell'eccellente uomo magistrale costruttore delle vetture Caesar che è lo Scacchi stesso, e con lui saranno altresì compiaciuti i suoi numerosi fedeli clienti, i suoi ammiratori i buoni sportsmen intenditori della fine meccanica.

È giusto che per lo Scacchi e per la sua ottima macchina così studiata, così amorosamente eseguita e curata suonasse la lieta vittoria!

Questa ora è suonata con rintocchi accesi.

La vettura Caesar è la insigne rivelazione del Circuito Toscano. Essa è la prima in ordine di arrivo è la prima della sua categoria (5 litri di cilindrata) per il suo tempo di 5 ore 59' e 54" e la prima di ogni categoria perchè ha il peso massimo di 620, e vince il premio di 500 lire dell'Automobile Club, la medaglia d'oro del Re, la medaglia d'oro del Ministro di A.I.C. Il peso nè salite hanno ostacolato la vittoria a Caesar.

vittoria trionfale dell' "AQUILA ITALIANA,,

L'Aquila Italiana, la valorosa Casa Torinese, riprende in questo Circuito Toscano il suo volo vittorioso, in una guisa così felice e grandiosa da suscitare un plauso entusiastico.

Accitata dalla sfortuna che l'aveva bersagliata in Sicilia, l'Aquila è lasciata punto abbattere, e mentre i suoi dirigenti e i tecnici erano assorbiti dalla preparazione delle macchine per il Grand Prix essa con un generoso ardore si lanciava nuovamente in lotta sulle strade del Circuito Toscano, con ben 4 vetture.

Tutte le 4 Aquila partite, tutte si ritrovano all'arrivo in perfetto stato e con tale precisione e regolarità di tempi e di marcia da sembrare un vero prodigioso.

Il tempo prescritto dal regolamento è di 6 ore, ed ecco l'Aquila di Brazzetti che impiega esattamente 6 ore 0 minuti e 0 secondi, prendendo il 1° posto assoluto e vincendo la coppa del Principe Ginori; ecco l'Aquila di Pastore che impiega 6 ore 0 minuti e 3 secondi, prendendo il 2° posto nella sua categoria e vincendo la coppa del Principe Borghese, la medaglia d'oro del Municipio di Firenze, la medaglia d'oro del Municipio di San Gimignano; ecco l'Aquila di Sassoli che impiega 5 ore 59 minuti e 5 secondi ed ecco infine l'Aquila di Berti che impiega 6 ore 1 minuto e 28 secondi.

Ma i tempi delle 4 vetture non passa il divario che di un minuto e 50 secondi! Neanche 4 cronometri accordati al secondo potrebbero dopo 6 ore così sincroni e precisi!

Questa è una prova di perfezione e di precisione che non ha uguali nei fasti dell'automobilismo e che ben si conviene alla Aquila Italiana.

La duplice vittoria della "DIATTO,,

Se nel circuito Toscano, con i criteri che ne informavano il regolamento, vi può essere la designazione di un vincitore supremo questo non può essere dato che dalla regolarità di marcia o dal maggior peso. Ora per la regolarità di marcia la vittoria è toccata alla vettura Diatto una delle più piccole macchine del circuito a cui è stata appunto perciò assegnata quella che costituiva la massima onoreficenza, il più importante premio del Circuito, e cioè la Coppa Challenge dell'Automobile Club di Firenze.

Questa Coppa doveva attribuirsi a quel concorrente che avrebbe mantenuto per ognuno dei 4 giri del circuito il tempo più vicino a quello di 1 ora e 30 minuti fissato dal regolamento.

Orbene la meravigliosa Diatto condotta Silvani, che ha ottenuto questa Coppa ha marciato con tale stupefacente regolarità su quel percorso accidentatissimo tortuoso, con continue salite e scese, compreso il passo della Futa, da far sì che le differenze dei quattro giri sommate assieme, in confronto del tempo di 1 ora e 30 minuti, danno complessivamente 7 secondi e 1/2.

Ora si noti bene che la Diatto col suo motore da 80 mm per 120, era una delle più piccole del circuito e quindi più sensibile ai dislivelli e in condizione più sfavorevoli in confronto delle macchine di 5 litri di cilindrata, per mantenere una media fissa.

E si aggiunga che questa stessa macchina prima della corsa per un urto avuto con un'altra vettura era stata danneggiata e poi riparata in tutta fretta.

Ed è in tali difficili circostanze che la Diatto con brio che fa onore al suo guidatore, l'egregio Silvani ha vinto su tutti i concorrenti.

Questa brillantissima vittoria è ampliata e confermata ad quella ottenuta dall'altra Diatto, montata da Spadoni.

Anche questa ha marciato con perfetta regolarità, ha fatto il suo percorso nel tempo prestabilito di 5 ore 59'28" e 1/2, e perciò è prima alla pari con le altre della sua categoria che hanno mantenuto la stessa media regolare, ma passa al quarto posto per il minor peso che però raggiungeva i kg. 1182.

La Diatto quest'anno passa di successo in successo, dopo la vittoria nella corsa in salita di Barcellona e nella Coppa di Tourismo in Francia, dopo la seria dimostrazione nel Giro di Sicilia eccola ora a un fulgido trionfo in questo Circuito Toscano che ne consacra definitivamente le prerogative di resistenza e di regolarità a tutta prova.

Il campione della regolarità su ruote SANKEY

Per ottenere quello straordinario risultato che ha conseguito la vettura Diatto guidata da Silvani nel circuito Toscano, per poter compiere cioè per ben 4 volte un giro di 65 chilometri in montagna, con un totale di differenze, da tempo prestabilito, di 1 ora e 30 minuti per giro, di soli 7 secondi, occorre non soltanto che non siano avvenute panne di nessuna specie, ma che non ve ne fosse neanche la possibilità, neanche la preoccupazione.

Per mettersi in questa condizione di ideale sicurezza, la Diatto non ha durato una grande fatica. Ha fatto quello che

Gomme Piene per Autobus-Camions

PNEUMATICI STOECHICKT

Albert Carotta

Fore Bonaparte 48

MILANO

Cercasi Agenti

in ogni Comune.

1914
 Agg. (peso: 500 a 650 chili cilindrata, da 1,100

Granvaud) 4,71. — Penalizzate di 1 punto 2. Gep
 Penalizzate di 20 punti 3 Sigma (Datel) 4,87 4. Au
 (Chabot) 5,05.

RE (peso: 650 a 1,000 chili cilindrata da 1,100

1. Alca (Rassaut) 3,89. Penalizzata di 4 punti
 Semart) 4,01. Cilindrata da 1 litro e 500 a 2 litri.
 Mathis) 5,32 2. S. C. A. P. (Génaut) 6,16
 3. Humber (Mora) 7,19 cilindrata da 2 lit.
 1. S. C. A. P. (de Fommervault) 5,35 2. Huru
 Diatto (Mathys) 5,49 4. Arrian (Rignard) 5,71
 2 lit. 500 a 3 litri. 1. Hispano-Suiza (Abit) 7,82.

ECHI

IFICATIVA VITTORIA DELLA DIATTO

al rendimento

ettero in rilievo specialmente per le persone pra
 terio i magnifici risultati dati dalla vettura Diatto
 nga e severa prova della Coppa di Turismo. Qui
 di una di quelle vittorie che sono tutta apparenza
 sono ancora illudere qualche profano non hanno
 to per gli intenditori. No, la vittoria che vi ha
 Diatto è una vittoria di sostanza, una vittoria su
 i, i competenti i veri automobilisti si fermano a
 ché ne comprendono l'intimo valore.

to è stata classificata prima nella classifica (inter
 rendimento globale.

i debiti calcoli stabiliti dal regolamento la Diatto
 vettura più economica come spesa chilometrica
 e, pneumatici) in proporzione alla cilindrata e alla

vuol dire che la bella e ottima vettura costruita
 eria e Officine Frejus di Torino è quella che sa
 ttere la sua forza, è quella che consuma meno, è
 ha un funzionamento più armonioso, più agile, cioè
 di attriti e di disperdimenti.

parole ciò si traduce in pregi tecnici di costru
 specie di indiscutibile dimostrazione data dai
 testare la felice concezione, la perfetta ascensione
 la registrazione della vettura Diatto, che per queste
 di qualità ha saputo farsi così pronta ed estesa
 e a Parigi e in Francia.

un po' questa macchina Diatto che ha 80 mm di
 er 120 mm di corsa, che pesa in ordine di marcia

quasi 1200 chilogrammi che arriva a una velocità di Km. 80
 all'ora ha consumato su un percorso di Km. 3120 solo 290 litri
 di benzina, cioè 9 litri ogni 300 chilometri rigorosamente mi
 surati.

Vi è davvero di che fare le felicitazioni agli egregi co
 struttori della Diatto per un tale rendimento che supera quello
 delle più economiche vetture francesi stabilite espressamente
 per la corsa.

IL CONCORSO IN SALITA SUSA - MONGENISIO

L'Automobile Club di Torino si è fatto iniziatore di un
 Concorso in salita Susa Mongenisio (km. 22.300) da disputarsi
 il 19 luglio 1914. Al concorso potranno partecipare le vetture
 aventi le seguenti cilindrata: Categoria A: da 3 a 5 litri,
 Categoria B: da 2 a 3 litri, Categoria C: meno di 2 litri, e
 la classifica verrà stabilita in base ad una formula speciale
 nella quale sarà tenuto conto del peso della vettura, della
 velocità, pendenza della strada, ecc.

Ogni categoria sarà dotata di numerosi premi, tra cui quelli
 di S. M. la Regina Madre, di S. A. R. il Duca di Genova, del
 Municipio di Torino, dell'Automobile Club d'Italia ecc.

Le vetture dovranno essere occupate durante la gara da
 quattro persone, conduttore compreso, del peso complessivo
 minimo di 260 kg.

Le iscrizioni si ricevono presso l'A. C. di Torino (Via
 Bogino, 13), fino alle ore 17 del giorno 30 Maggio 1914, a
 tassa semplice, e fino alle ore 17 del 30 Giugno 1914 a tassa
 doppia.

Esse non saranno valide se non accompagnate dalla re
 lativa tassa, cioè: Categoria A: L. 100, per vettura, Categoria
 B: L. 75, per vettura, Categoria C: L. 50 per vettura.

Le iscrizioni fatte per telegramma saranno accettate, pur
 ché esse siano confermate con lettera raccomandata in data
 dello stesso giorno.

Il 1 luglio, alle ore 18, avrà luogo presso la sede dell'A.
 C. di Torino il sorteggio dei numeri di partenza, e le vetture
 iscritte dovranno essere presentate ai Commissari in Susa
 nei giorni 17 e 18 luglio.

Le partenze avranno luogo, salvo imprevisti, ogni due
 minuti. Il percorso sarà accuratamente segnalato. L'Automobile
 Club di Torino spedisce agli interessati che ne faranno
 richiesta il Regolamento completo della gara, alla quale è
 riservato il più lusinghiero successo.



Automobili Studebaker LONDRA

La più grande fabbrica di Automobili del mondo - Capitale 280 milioni di lire

TIPO A. 15-25 HP - Torpedo di lusso a 5 posti
 ed accessori di lusso :: :: **L. 5500**

TIPO B 25-35 HP a 6 - 7 posti L. 8900 :: :: TIPO C 30-40 HP (6 cilindri) a 6 - 7 posti: L. 10.900

ori macchina a lunga corsa - Tre supporti - Valvole raddrizzate - Raffreddamento a mezzo pompa e ventilatore - Cuscinetti a sfere F. & S.
 luci BOSCH - Cerchi smontabili e pneumatici Michelin - Indicatori di velocità - Carrozzerie di gran lusso - Fari, fanali, tromba elettrica
 orno Wagner per illuminazione e messa in moto automatica elettrica ecc

ORRO - Concessionario esclusivo per l'Italia - Via xx Settembre, 42 - **Genova**

1914

no aperto e ingombro. E il merito ne spetta al Club di Sicilia, sotto il cui patronato si disputa la volta la Targa e al suo presidente, il cav. Vin- che è l'anima e il cuore della magnifica e grande lui e all'Automobile Club di Sicilia giungano in to di vittoria le nostre felicitazioni. m. m.

LA CLASSIFICA GENERALE

GUIDATORE	1. TAPPA Km. 435		2. TAPPA Km. 547		GIRO COMPLETO Km. 982	
	Tempo	Media Km.	Tempo	Media Km.	Tempo Totale	Media complessiva
E. Ceirano	7.40.31	56,414	9.10.59	59,627	16.51.31	58,071
Gloria	8.39. —	50,958	10.02.16	54,394	18.41.16	52,387
Lopez	8.55.19	48,338	10.59.10	50,287	19.45.29	49,511
Colombo	8.55.36	50,335	11.09.57	48,899	19.45.33	49,546
Cortese	7.57.24	54,464	12.03.29	55,279	19.58.11	49,024
Lacchi	9.04.43	47,265	10.53.29	50,093	19.58.12	49,003
Trombetta	8.59.27	50,999	11.35.41	47,262	20.1.0	48,900
De Prosperi	9.32.18	45,385	12.56.43	44,467	21.49.1	44,873

Strepitosa vittoria di DUNLOP

lo ottenuto da Dunlop a Palermo riveste un ca- speciale ed ha tale significato che non potrebbe to sotto silenzio.

in periodo di calma, di lavoro commerciale e am- o, la grande Casa Dunlop, attua in Italia la sua sidente organizzazione, con l'istituzione della So- na Dunlop in Roma, presieduta da quell'eminente che è sir Repton, con filiali a Milano e a Bologna, con giovanile slancio e con prodotti superlativi ote sportive. Si è gettata nella mischia con l'a mbattente che sa di poter contare sulle sue armi ltrito alla vittoria.

la baldanzosa ripresa è stata segnalata dalla più le e smagliante serie di vittorie che si possa de- rano le grandi vittorie motociclistiche nel Italia, oggi è la splendida vittoria automobilistica i Sicilia e ciclistica nel Giro d'Italia.

i campi, Motociclismo - Automobilismo - Cicle- xp con i suoi pneumatici da motocicletta, da au- la bicicletta, afferma un brillante e indiscutibile a una enorme vittoria sui concorrenti. E la vittoria nel Giro di Sicilia è tanto più insigne, tanto più e, in quanto questa corsa per il durissimo percorso e la sua lunghezza e per il caldo costituisce la severa in cui possa essere misurata la buona un pneumatico. Bisogna pensare che i più forti o ceduto per le scosse e gli urti della strada, i hanno ceduto gli inflessibili pneumatici Dunlop la vittoriosa Scat di Ceirano.

aveva in corsa pochissime vetture, era la prima partecipava al Giro di Sicilia, ed eccolo al primo osto del trionfatore!

contento del primo prende il quarto e quinto posto. resistenza dei suoi Dunlop se Ceirano nella se a ha potuto sostenere senza intoppi la sua marcia su Palermo.

le BOSCH l'universale trionfatore

ell'automobile un organo decisivo sull'andamento scita di una macchina, ed è il magnete. E' l'organo ante, più delicato di un motore, è il supremo fau- vittoria.

una volta di più la Targa Florio è stata vinta e Bosch, l'invincibile. E' il magnete Bosch che ha uribilmente la miracolosa scintilla di vita che ha ter due giorni consecutivi, la macchina del 1° arri- vatore, la Scat di Ceirano, quella del 2°, la vinta di Gloria, quella del 3° la Fiat di Lopez, quella di Colombo e quella del 5° la Nazzaro di Cortese. clusione è semplice: si può anche non vincere col per vincere occorre il magnete Bosch.

Chi ha sfiorato più da vicino la vittoria

LA SUPERBA CORSA DELLA "DE VECCHI"

Non soltanto noi, ma quanti hanno assistito allo svolgi- mento delle due tappe del Giro di Sicilia e ne hanno fatto il palpitante racconto, sono unanimi nell'esprimere l'ansiosa commozione provata ai due superbi slanci di Sivocci e di Gloria, i due valenti corridori della De Vecchi e nel dichiarare come la De Vecchi di Sivocci sia la vettura che più è andata vicino alla vittoria e che più appariva in grado di conquistarla.

Tra la massa dei concorrenti la De Vecchi di Sivocci e emerge fin dalla prima tappa classificandosi seconda a Siracusa; e nella seconda tappa le energie della forte vettura sono così sane che in breve tratto prende il comando della corsa e procede tutti i rivali di quasi trenta minuti.

Malaguratamente una specie di voragine aperta nella strada ne stronca la corsa vittoriosa.

L'altra De Vecchi di Gloria che aveva fatto da prima una marcia di prudenza, si avvanza allora e le è sufficiente la metà dell'ultima tappa per portarsi dal nono al secondo posto, dando così la dimostrazione decisiva che ambedue le De Vecchi erano le vetture più atte a contendere la vittoria al vincitore e a dominare gli altri concorrenti.

Il fatto deve essere registrato e ricordato a titolo d'onore dell'antica e proba Casa Milanese, la quale ha conseguito tale importantissimo successo anche in questo anno, con due vetture normalissime, assolutamente di serie, due vetture identiche, del tipo 20-30 HP con motore a 4 cilindri di soli 90 mm. di alesaggio per 140 mm. di corsa, fornito di magnete Bosch e carburatore Zenith.

La De Vecchi è una Casa che accoppia la serietà alla modestia, rifugge dalle chiosose esteriorità per lavorare con raccoglimento e con iscrupolo a tutto vantaggio della sua clientela, e la prova ne è che da due sue vetture comuni da consegna si trovano ad avere la più perfetta e sicura miss au point per vincere una corsa come il Giro di Sicilia.

La prova di valore della DIATTO

La più piccola vettura nell'imponente gruppo e tra le formidabili equipaggi della Targa Florio, era la Diatto la robusta e nervosa macchina della Società Automobili Diatto di Torino.

Orbene questa valorosissima vettura è stata l'eroina del Giro di Sicilia.

Unica partita della sua marca, affidata alla guida di uno sportsman il cav. De Prosperis, essa, mentre le squadre dei competitori venivano decimate dallo sforzo della corsa, mentre le più forti e veloci equipaggi composte di tre e di quattro vetture scomparivano dalla gara, essa la più piccola, che nulla aveva di speciale, che era del tipo ordinario di serie, compiva senza alcun incidente, senza alcun intoppo, senza bisogno della minima riparazione, il lungo e insidioso giro di 1000 chilometri, e si classificava all'ottavo posto su 31 partenti, nel tempo straordinario di ore 21 e 49 minuti.

Si consideri che questa Diatto ha un motore a 4 cilindri di 80 per 120 e cioè di soli litri 2,500 di cilindrata, mentre gli altri concorrenti arrivavano fino a litri 6,500 di cilindrata. Essa era quindi la più piccola vettura della corsa, ma una tra le più animose e valide.

Si consideri che il tempo; 21 ore e 49 minuti, fatto dalla Diatto, implica una velocità media di circa 50 all'ora su quelle strade, e che esso batte di due ore il tempo del vincitore nel 1912.

Non si poteva far di più e di meglio.

Dopo la vittoria della Coppa di Turismo (km. 3190) in Francia, sul miglior rendimento, la Diatto ha dato ora nella Targa, la più splendida prova della sua regolarità e resistenza, e contemporaneamente nella Corsa in Salita di Barcellona, la dimostrazione della sua energia e della sua capacità di insuperabile grimpasse prendendo il 1° posto della sua categoria.



AUTOMOBILISMO

La stagione automobilistica si è iniziata, nel 1926, col Concorso Nazionale di Sanremo, che ha dato i seguenti risultati:

1° a pari merito: Conte Vistarino (SAM) e Crespi Gino (SAM); percorrenze km. 1700 alla media di chilometri 34.982; punti 37,9.

3° Ambrosini (Fiat 509); percorrenza km. 1412 alla media di km. 35.

Classe 1100 cmc.: 1° Rubino (Amilcar), km. 193 alla media di km. 34.812, punti 21,8; 2° Pestalozza (Fiat 509), km. 300 alla media di km. 32.963, punti 20,95.

Classe 1500 cmc.: 1° Canessa (Fiat), km. 671 alla media di km. 34.410, punti 26,8; 2° Belloni (Fiat 502 taxi), km. 800 alla media di km. 34.078, punti 23,1; 3° Rasi (O.M.), km. 153, punti 22,55; 4° Conelli (O.M.), km. 523.

Classe 2000 cmc.: 1° Carissimo (Bianchi), km. 1387 alla media di km. 28.011, punti 27,9; 2° Brocchieri (Fiat), chilometri 152 alla media di km. 35, punti 22,55.

Classe 3000 cmc.: 1° Savaglia (Lancia), km. 1006 alla media di km. 35, punti 30,1; 2° Cleogna (Ceirano), chilometri 200 alla media di km. 34.387, punti 23,4.

Il Circuito del Motore di Napoli ha

organizzato, sempre all'inizio della primavera, il «mezzo chilometro lanciato», con la partecipazione di S. A. il Duca di Spoleto. Ecco la classifica della prova:

Categoria fino a 900 cmc.: 1° Mazzeccaro (Citroen) in 26"½, alla media di km. 67.100; 2° Ricca (Citroen) in 29"½, media 60.400.

Categoria fino a 1100 cmc.: 1° Imberte (Amilcar) in 19"½, alla media di km. 92.780; 2° Serafini (Fiat) in 21"½, media 84.900; 3° Viola (Amilcar), in 22"½, media 71.440.

Categoria fino a 1500 cmc.: 1° Vaccaro (Bugatti) in 13"½, alla media di km. 83.300; 2° Dello (O.M.) in 22"½, media 83.300; 3° Albanese (O.M.) in 23"½, media 79.640; 4° Mazzeccaro (Ceirano) in 24"½, media 69.760; 5° Perretti (Ceirano) in 38"½, media 47.370.

Categoria fino a 2000 cmc.: 1° Sirtogata (Diatlo) in 18"½, alla media di km. 98.900; 2° Richlin (O.M.) in 19"½, media 93.850; 3° Acip (O.M.) in 21"½, media 83.300.

Categoria 3000 cmc.: 1° Caffis (Alfa Romeo) in 16"½, alla media di chilometri 109.750; 2° S. A. R. il Duca di Spoleto (Alfa Romeo), media 105.880; 3° Caretto (Cannà) in 18", media 100; 4° Lamberti (Alfa Romeo) in 18", media 100.

Categoria oltre i 3000 cmc.: 1° Duca Avati (Isotta Fraschini) in 13"½, alla

(3 maggio 1925); 2° Minola (Bugatti oltre 2000 cmc.) in ore 7.36'49"; 3° Goux (Bugatti oltre 2000 cmc.) in ore 7.35' e 56"; 4° Materassi (Itala oltre 2000 cmc.) in ore 7.44'26"; 5° Dubonnet (Bugatti 2000 cmc.) in ore 7.44'58"; 6° Wagner (Peugeot oltre 2000 cmc.) in ore 7.52'25"; 7° Balestrero (O.M. oltre 2000 cmc.) in ore 8.20'35"; 8° Candrilli (Steyr oltre 2000 cmc.) in ore 8.35'55"; 9° Maserati (Maserati 1500 cmc.) in ore 8.37'11"; 10° Croce (Bugatti 1500 cmc.) in ore 8.45'21"; 11° Caliri (Bugatti 1500 cmc.) in ore 8.50'46".

Giro più veloce: Costantini (il 5°), km. 108 in 1.26' (velocità media oraria km. 75,348). Partiti 36; arrivati 10.

Classifiche di categoria:

Prima categoria, 1100 cmc.: 1° Borzaccini (Salmson) compiendo i 3 giri del circuito, pari a km. 324, in ore 4.14'20"; alla velocità media oraria di km. 67,780; 2° Rullo (Salmson) in ore 5.33'56"; 3° Zubiaga (Austin-Martin) in ore 5.37'20"; 4° Geri (Salmson) in ore 5.47'42"; 5° Starabba (Amilcar) in ore 6.47'09".

Seconda categoria, 1500 cmc.: 1° Mabbonnet (Bugatti) compiendo i 5 giri del circuito, pari a km. 540, in ore 8.37'11", alla velocità media oraria di chilometri 62,600; 2° Croce (Bugatti) in ore 8.45'21"; 3° Caliri (Bugatti) in ore 8.50'46".

Terza categoria, 2000 cmc.: 1° Dubonnet (Bugatti) compiendo i 5 giri del circuito, pari a km. 540, in ore 7.44'58", alla velocità media oraria di km. 69,300.

Quarta categoria, oltre 2000 cmc.: 1° Costantini (Bugatti) compiendo i 5 giri del circuito, pari a km. 540, in ore 7.20'45" (nuovo record) alla velocità media oraria di km. 73,511; 2° Minola (Bugatti) in ore 7.30'49"; 3° Goux (Bugatti) in ore 7.35'56"; 4° Materassi (Ita-

la), in ore 7.44'26"; 5° Wagner (Peugeot) in ore 7.52'25"; 7° Balestrero (O.M.) in ore 8.20'35"; 7° Candrilli (Steyr) in ore 8.35'55".

La Sanremo-Sanromolo dava luogo a queste classifiche:

Classe 3000 cmc.: 1° Schiapparelli (Lancia) in 20'11", alla media di chilometri 44,532; 2° Maglio (Ceirano) in 20'22".

Classe 2000 cmc.: 1° Ricci (O.M.) in 20'23", alla media di km. 44,424.

Classe 1500 cmc.: 1° Barilaro (Fiat) in 20'15", alla media di km. 44,052; 2° Canopa (Fiat) in 21'14".

Classe 1100 cmc.: 1° Morandi (Fiat) in 22'2", alla media di km. 40,801; 2° Rubino (Amilcar) in 22'30".

Categoria corsa: 1° Bona Gaspare (Bugatti) in 16'33" (miglior tempo), alla media di km. 54,334; 2° Grasso (O.M.) in 17'45"; 3° Bianchi (Bugatti) in 18'13".

Si giunge così al 2° Circuito di Messina per la disputa della Coppa Vinci, che dà l'esito sottoindicato:

1° Balestrero-Renato (O.M.) di Lucca, percorrendo km. 260 in ore 3.41'31" alla media oraria di km. 70,422 (battendo il record precedente); 2° Cutelli Giovanni (Bugatti) di Messina in ore 3.36'15"; 3° Musumeci Salvatore (Bugatti) di Catania, in ore 3.57'46"; 4° Tricomi Antonino (Fiat) di Messina in ore 5.23" (fuori tempo massimo); 5° Cucinotta Letterio (Sam) di Messina in ore 5.1'10" (fuori tempo massimo); 6° Candrilli Saverio (Steyr) di Palermo in ore 5.4" (fuori tempo massimo).

Giro più veloce: Fasone Salvatore di Messina (Diatto) che ha impiegato a compiere i 52 chilometri del circuito 41'5", alla velocità media oraria di km. 75,943 (battendo il record precedente).

SOCIETÀ ELETTRICA BERGAMASCA
BERGAMO

La 2ª Coppa Etna ha dato i seguenti risultati:

1° Maggi Aymo (Bugatti) che ha compiuto i km. 360 in ore 3.54'5", alla media oraria di km. 89,700; 2° Giusti Angelo (Bugatti) in ore 4.13'56"; 3° Balestrero Renato (O.M.) in ore 4.18'39"; 4° Irrera (Bugatti) in ore 4.21'9"; 5° Maravigna (O.M.) in ore 4.21'50"; 6° Marano (Fiat) in ore 4.27'8"; 7° Borzacchini (Salmson) in ore 4.34'18"; 8° Notaro (O.M.) in ore 4.38'20"; 9° Patanè (Bugatti) in ore 4.48'50"; 10° Puglisi (Diatto) in ore 5.6'47"; 11° Candrilli (Steyr) in ore 5.23'4".

Classifica per categorie:

Categoria oltre 2000 cmc.: 1° Balestrero; 2° Puglisi; 3° Candrilli;

Categoria sino a 2000 cmc.: 1° Maggi; 2° Maravigna; 3° Notaro.

Categoria sino a 1500 cmc.: 1° Giusti; 2° Irrera; 3° Marano; 4° Patanè.

Categoria sino a 1100 cmc.: 1° Borzacchini.

La Sorrento-Sant'Agata dava, invece, i risultati che seguono:

Categoria da corsa: 1° De Sterlich (Diatto) in 10'11", alla media di chilometri 70,103 (1° assoluto); 2° Croce Pasquale (Bugatti) in 10'25", alla media di km. 69,075 (2° assoluto); 3° Cortese (Itala) in 11'15", alla media di km. 64 (3° assoluto); 4° De Vittis (Bugatti) in 11'36"½, alla media di chilometri 62,015 (4° assoluto).

Non arrivati: Astarita, Forte, Piacella e Grossi.

Categoria 750 cmc.: 1° Orilla (Peugeot) in 17'19"½, alla media di chilometri 41,516.

Non partito: Mars.

Categoria 1100 cmc.: 1° Fondi (Citroën) in 13'23"½, alla media di chilometri 53,894.

Ritirati: Sangricca, Pepe e Viola.

Categoria 1500 cmc.: 1° Cattaneo (Ceirano) in 11'44"½, alla media di chilometri 61,346 (1° classificato nelle macchine di serie e 5° assoluto); 2° Fourquet (Fiat) in 12'20"½, alla media di km. 58,362; 3° Finamore (Fiat) in 16'47", alla media di km. 42,884.

Non partito: Caruso.

Categoria 2000 cmc.: 1° Callish (Itala) in 11'54"½, alla media di chilometri 60,470; 2° Turrellia (Alfa Romeo) in 14'25"½, alla media di km. 49,919.

Non partito: Santagata. Ritirati: Fondi e Caso.

Categoria 3000 cmc.: 1° Callish (Alfa Romeo) in 11'47"½, alla media di chilometri 61,068 (2° delle macchine di serie e 5° assoluto); 2° De Rosa (Diatto) in 12'24"½, alla media di km. 58,017; 3° Lamberti (Alfa Romeo) in 12'54"½, alla media di km. 56,529; 4° Duca d'Arenella (Alfa Romeo) in 13'59"½, alla media di km. 51,404.

Ritirati: Mazza e De Blasis.

Categoria oltre 3000 cmc.: 1° Contaldi (Itala) in 11'53", alla media di km. 60,589 (3° delle macchine di serie e 7° assoluto); 2° Avati (I.F.) in 12'16", alla media di km. 58,595.

Un successo grandioso ha ottenuto il Circuito del Savio. Ecco le classifiche:

Concorso di economicità: 1° Weber (Fiat 501), carburante Motol (nafta) con punti 1107; 2° Longoni (Puch), carburante Motol (nafta) con punti 895; 3° Fiorini (Fiat), carburante Nafta con punti 814; 4° Minguzzi (O.M.), carburante Elcosina con punti 245; 6° Passarelli (O.M.), carburante Bizzarri con punti 168.

Gara di velocità - Categoria oltre 2000 cmc.: 1° Brilli-Peri conte Gastone (Ballot) che compie km. 290 in ore 2 21'23", alla media di km. 123,067; 2° Foroni (Foroni) in ore 2.34'30"½.

FARINA LATTEA NESTLÉ

CAMPION E LETTERATURA A SEMPLICE RICHIESTA

ALLA SOCIETÀ NESTLÉ, VIA ARCO N. 1

MILANO (110)

TELEFONO N. 87-930

Giro più veloce: Brilli Peri al 13° in 6'41"½, alla media di km. 129,980.

Partiti: 4.

Categoria 2000 cmc.: 1° Stefanelli Ugo (Bugatti) che compie km. 290 in ore 2.25'18", alla media di km. 119,747; 2° Rosli (Bugatti) in ore 2.25'42"; 3° Montanari (Bugatti) in ore 2.31'30"; 4° Testi (Diatto) in ore 2.58'5"; 5° Pedroni (Ansaldo) in ore 2.58'34"; 6° Corà (Ansaldo) in ore 2.58'35"; 7° Daolio (Ansaldo) in ore 3.7'19".

Giro più veloce: Stefanelli al 7° in 6'55", alla media di km. 125,783.

Partiti: 15.

Categoria 1500 cmc.: 1° Serboli Roberto (Chiribiri) che compie km. 290 in ore 2.45'36", alla media di chilometri 105,073; 2° Platè (Chiribiri) in ore 3.4'48"; 3° Bacchilega (Fiat) in ore 3.12'36". Fermati al 19° giro: Tonucci (Fiat) e Negri (Bugatti).

Giro più veloce: Serboli al 17° in 7'58"½, alla media di km. 109,022.

Partiti: 5.

Categoria 1100 cmc.: 1° Clerici Abele (Salmson) che compie km. 290 in ore 2.6'34", alla media di km. 103,127; 2° Zanelli (Fiat 509) in ore 2.40'19"; 3° Belloni (Amilcar) in ore 2.42'1"; 4° Bondini (Fiat 509) in ore 2.47'23".

Giro più veloce: Clerici al 7° in 8'13"½, alla media di km. 105,794.

Partiti: 6.

La III Coppa della Perugina ha dato luogo a una lotta combattuta ed emozionante e si è risolta con la vittoria dei migliori. Ecco le classifiche:

Categoria oltre 2000 cmc.: 1° Materassi E. (Itala) in 2.37'41"½, coprendo i km. 295,200 (pari a 18 giri del circuito) alla media di km. 112,316; 2° Presenti (Alfa-Romeo) in ore 2.51'28"½; 3° Avanzo Maria Antonietta (Mercedes) in ore 3.25'21"½.

Giro più veloce: il 10° di Materassi

in 8'36"½, alla media di km. 114,329.

Categoria 2000 cmc.: 1° Rosti (Bugatti) in ore 2.54'29"½, alla media di km. 101,217; 2° Zamiratti (Bugatti) in ore 3.1'2"½; 3° Nicoli (O.M.) in ore 3.3'36"½.

Giro più veloce: il 9° di Stefanelli in 8'58"½, alla media di km. 109,576.

Categoria 1500 cmc.: 1° Croce Pasquale (Bugatti) in ore 2.51'23"½, alla media di km. 103,341; 2° Serboli (Chiribiri) in ore 2.57'6"½; 3° Péter (Bugatti) in ore 3.20'55"½; 4° Durazzo (Bugatti) in ore 3.31'9"½.

Giro più veloce: il 7° di Croce in 9'16"½, alla media di km. 106,034.

Categoria 1100 cmc.: 1° Clerici Abele (Salmson) in ore 3.12'8"½, alla media di km. 92,162; 2° Borzacchini (Salmson) in ore 3.22'57"½; 3° Graziani (Fiat 509) in ore 3.33"½.

Giro più veloce: il 13° di Borzacchini in 9'47", alla media di km. 100,579.

Neila Terni-Passa della Somma tutti i records sono stati battuti nella categoria corsa e quasi tutti nella categoria turismo. Le classifiche sono state così stabilite:

Categoria turismo - Classe fino a 1500 cmc.: 1° Belli Rigoletto (Fiat 509) in 12'36"½, alla media di km. 65,644; 2° Anselmi Pietro (O.M.) in 12'51"½ (1° delle macchine oltre i 1100 cmc.); 3° Leonardi Gioacchino (Ceirano) in 13'02" e ½; 4° Pavesio (Ceirano) in 13'25"; 5° De Bernardinis (Fiat) in 13'42"½; 6° Alarrani (Fiat) in 13'58"½; 7° Garavita (Ceirano) in 14'33"½; 8° Della Porta (Fiat 509) in 15'07"; 9° Tartaglia (Amilcar) in 15'16"½; 10° Tassini (Fiat 509) in 16'14"½; 11° Franceschini (Fiat 509) in 16'15"½; 12° Napoleone (Ceirano) in 17'14"½; 13° Morelli (Fiat) in 18'46".

Classe oltre i 1500 cmc.: 1° Mancinelli Oscar (Alfa-Romeo) in 11'53", alla



media di km. 67,677; 2° Gani Edoardo (Alfa-Romeo) in 12'29"; 3° Contaldi (Itala) in 12'43" $\frac{1}{2}$; 4° Bonaiaceo (Diatto) in 12'53" $\frac{1}{2}$; 5° «Maramco» (O.M.) in 12'57" $\frac{1}{2}$; 6° Anselmi (O.M.) in 13'43" $\frac{1}{2}$.

Record della classe turismo: Mancinelli Oscar (Alfa-Romeo) in 11'53", alla media oraria di km. 69,677.

Categoria corsa - Classe fino a 1100 cmc.: 1° Borzacchini Bacolla (Salmson) in 10'24", alla media di km. 79,615; 2° Faccelli Luigi (Salmson) in 11'30" $\frac{1}{2}$; 3° Alessandrelli (Salmson) in 13'4"; 4° Toti (Amilcar) in 13'21" $\frac{1}{2}$; 5° Del Re (Harley Davidson) in 13'26".

Classe fino a 1500 cmc.: 1° Serboli Roberto (Chiribiri) in 10'53", alla media di km. 76,079; 2° Pegoraro Giuseppe (Bugatti) in 10'53" $\frac{1}{2}$; 3° Rabitti (Silvani) in 11'1" $\frac{1}{2}$; 4° Torriani (Bugatti) in 11'34"; 5° Orognaio (Bugatti) in 13'11" $\frac{1}{2}$.

Classe fino a 2000 cmc.: 1° Stefanelli (Bugatti) in 10'58" $\frac{1}{2}$, alla media di chilometri 75,478; 2° Montanari (Bugatti) in 11'5"; 3° Astarita (Bugatti) in 11'47" e $\frac{1}{2}$; 4° Forte (Bugatti) in 11'50" $\frac{1}{2}$.

Classe oltre i 2000 cmc.: 1° De Sterlich Diego (Diatto) in 10'8" $\frac{1}{2}$, alla media di km. 81,656; 2° Foroni (Itala) in 11'8" e $\frac{1}{2}$; 3° Angelini (Alfa-Romeo) in 11'53" e $\frac{1}{2}$; 4° Paporini (Austro Daimler) in 12'47" $\frac{1}{2}$.

Record della categoria corsa e assoluto: De Sterlich (Diatto) in 10'8" $\frac{1}{2}$.

Il G. P. di Francia, vinto da Goux su Bugatti, non ha avuto alcun interesse, perchè disputato da una sola marca. Ricorderemo, invece, il chilometro a lancio di Brescia, che ha dato i risultati sottosegnati:

Categoria corsa - Macchine fino a 1100 cmc.: 1° Marino (Marino) alla velocità di km. 139,012; 2° Clerici (Salmson) a 135,338.

Macchine fino a 1500 cmc.: 1° Ferrari (Bugatti) a 139,012.

Macchine fino a 2000 cmc.: 1° Maggi Aymo (Bugatti) a 187,500; 2° Rosti (Bugatti) a 176,470.

Macchine fino a 3000 cmc.: 1° Bertoli (Bugatti) a 137,400.

Categoria sport: 1° Compagnoni (Al-

fa-Romeo) a 129,965; 2° Marchesi (Ansaldo) a 109,109.

Categoria Turismo - Macchine fino a 1100 cmc.: 1° Rieppi (Salmson) a chilometri 105,882; 2° Nember (Peugeot) a 79,883.

Macchine fino a 1500 cmc.: 1° Peron (Bugatti) a 110,093; 2° Sivani (Fiat) a 104,348; 3° Puccini (O.M.) a 92,683; 4° Schironi (Fiat) a 91,370; 5° Padua (Fiat) a 85,205.

Macchine fino a 2000 cmc.: 1° Manfredi (O.M.) a 116,500; 2° Cantoni (Lancia-Lambda) a 101,194; 3° Monti (Lancia-Lambda) a 93,509.

Macchine fino a 3000 cmc.: 1° Piccoli (Alfa-Romeo) a 118,508.



Campari

Nel 4° Gran Premio d'Europa, disputato a S. Sebastiano, la battaglia è stata ardente fra la Bugatti e la Delage e si è risolta con la vittoria della prima, che trionfò ancora con Goux, il quale nella classifica ufficiale, precedeva Costantini.

Sui dieci chilometri del classico percorso Gubiasco-Monte Ceneri, svolgentesi sopra una salita che ha una pendenza media del 7% ed una massima pendenza dell'8%, si è svolta, la domenica dell'11 luglio, con grande successo, l'annuale grande gara internazionale. Per merito dell'Alfa-Romeo 3000 cmc. del pilota svizzero Kessler, non soltanto si è ottenuto il miglior tempo della giornata, ma si è anche stabilito un nuovo record sul difficile percorso, mentre Ansaldo e Chiribiri hanno ottenuto degli ottimi successi. Abele Clerici

media di km. 130,130; 2° Montefredini (Fiat) in 18"½, media di km. 98,300.

Categoria corsa (classe unica): 1° Astarita (Bugatti) in 11"½, alla media di km. 157,800; 2° Forte (Bugatti) in 13"½; 3° Croce (Bugatti) in 14"½, media 126,400.

Scarso interesse destava il Circuito Automobilistico del Pozzo, effettuato a Verona e che dava luogo al seguente ordine d'arrivo:

1° assoluto: Consonno Alessandro di Milano (Bugatti) che compie il percorso di km. 254,400 in ore 2.14'49" alla media di km. 112,888; scarto totale minuti secondi 159 e ¾; 2° Serboli in ore 2.20'40", scarto totale min. sec. 118 e ½, vincitore della Coppa Verona; 3° Saccomani in 2.21'48"; 4° Cacciatori in 2.26'30"; 5° Ancilotto in 2.46'35"; 6° Mattioli in 2.49'31"; 7° Venturi in 2.51' e 12"; 8° Bradanigo in 2.57'33"; 9° Zironda in 3.18'9"; 10° Dal Re in 3.41'8"; 11° Panicucci in 4.17'49".

Giro più veloce: Tassara in 6'9", alla media di km. 118.

Il Criterium di Regolarità di Sanremo, dava, invece, questi risultati:

Classe 1100 cmc.: 1° Girotti (Fiat 509), somma delle differenze 34"½; 2° Rubino (Amilcar), 47"½; 3° Traverso (Amilcar), 13"½; 4° Cereseto (Fiat), 1'2" e ¾; 5° Moalli (Fiat 509), 1'31"½; 6° Barilaro (Fiat), 1'52"½.

Classe 1500 cmc.: 1° Clario (Fiat), somma delle differenze 38"; 2° Santinelli (O.M.), 1'3"; 3° Gifarelli (Ceirano), 1'4"; 4° Laura (Fiat), 1'31"; 5° Conelli (O.M.), 1'45"½; 6° Calvo (Cuiribiri), 2' 1"½; 7° Canessa (Fiat), 2'17"½; 8° Belgir (Fiat), 2'24"½; 9° Rossati (Ceirano), 3'15"½.

Classe 2000 cmc.: 1° Girardo (Diatto), 1'23"½; 2° Pagliano (Bugatti), 1'55" e ¾; 3° signora Lepori (Delage), 3'7".

Classe oltre 2000 cmc.: 1° Marchese Monticelli (Alfa Romeo), 1'5"½; 2° Cro-

vella (Lancia), 1'5"½; 3° Holleri (Lancia), 1'11"½.

Categoria corsa (classe unica): 1° Buzio (Gar), 1'34"; 2° Aslengo (Bugatti), 2'6"½. Buzio (Gar) ha fatto il percorso di km. 98 in 1 ora 38'6"½, alla media di km. 59,934.

Seguiva il Premio Romano del Turismo, con una prova diurna e una notturna, dopo le quali la classifica generale veniva così stabilita:

Categoria 3000 cmc.: 1° Tortima Arnaldo (Austro Daimler) in 5.46'50"½, alla media di km. 77,879.

Categoria 2000 cmc.: 1° Anselmi Pietro (O.M.) in 5.52'36"½, alla media di km. 76,560; 2° Sorrentino Oscar (O.M.) in 6.10'44"½, alla media di km. 73,821.

Categoria 1500 cmc.: 1° Gallaneo (Ceirano) in 5.44'17"½, alla media di km. 78,436; 2° Ceirano Ernesto (Ceirano) in 5.58'22"½, alla media di chilometri 75,339; 3° Lettieri Guglielmo (Fiat 501) in 6.53'3"½, fuori tempo; 4° Maraini Nicolò (Fiat 501) in 7.5'48"½, fuori tempo.

Categoria 1100 cmc.: 1° Tortima Roberto (Salmson) in 6.25'18", alla media di km. 76,993; 2° Trivellato Alberto (Fiat 509) in 6.48'46"½, alla media di km. 67,706; Della Porta Arduino (Fiat 509) in 7.6'10" e Benigni Mario (Fiat 509) in 7.1'21"½ non sono classificati perché fuori tempo.

Un grande successo ha ottenuto la XVII Targa Florio, che, peraltro, ha voluto la sua vittima nel conte Giulio Masetti, l'appassionato sportivo fiorentino. L'esito della grande prova è stato il seguente:

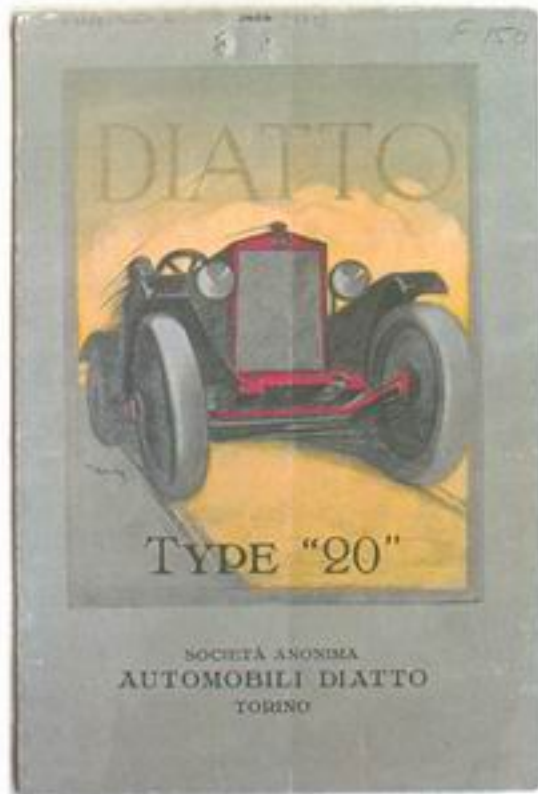
Classifica generale: 1° Costantini Meo (Bugatti oltre 2000 cmc.) compiendo i 5 giri del circuito pari a km. 540 in ore 7.29'45", alla velocità media oraria di km. 73,511 (record precedente: Costantini su Bugatti 2000 cmc., 7.32'27"½).

FARINA LATTEA NESTLÉ

CAMPIONI E LETTERATURA A SEMPLICE RICHIESTA
ALLA SOCIETÀ NESTLÉ, VIA ARCO N. 1

MILANO (110)

TELEFONO N. 87-930



LA DIATTO CHE PIACEVA AGLI INGLESI

La Diatto Tipo 20, come del resto molte altre vetture italiane di quegli anni era forse più conosciuta all'estero che in patria. Particolarmente interessato ai prodotti di cosa nostra fu il mercato anglosassone, Gran Bretagna e Australia in testa. La Tipo 20 era venduta a prezzi non proprio bassissimi (da 495 a 850 sterline nel 1924) ma com-

pensava ampiamente il maggior costo con la qualità del prodotto. All'epoca (n. 1592) *Autocar* scriveva: «... la vettura tiene la strada estremamente bene, mentre la guida è leggera, possiede ampia azione auto-accentratrice e permette di collocare la vettura esattamente al posto ove la si desidera.» Ecco una rara copertina a colori del dépliant di vendita (inglese) della Tipo 20 in Gran Bretagna.

(Collezione Museo dell'Automobile di Torino).



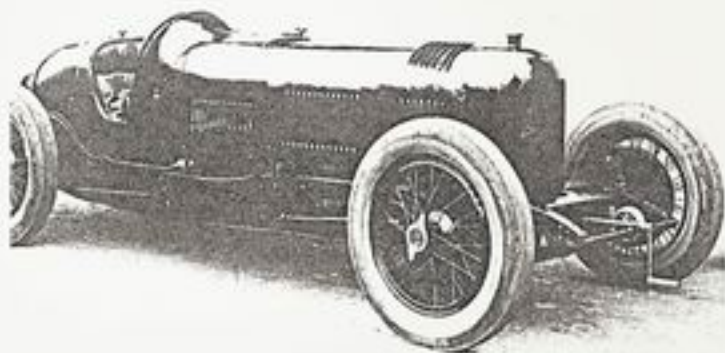
La Diatto del 1925 di Gianni Macerì all'arrivo a Lanslebourg.

Diatto

La specialista in cronoscalate



Sotto: la Diatto Tipo 20 da corsa al circuito del Mugello del 1922; a destra: la Tipo 20 S impegnata sui tornanti della Parma-Poggio di Barco del 1924. In basso: la Diatto Grand Prix 20 S che partecipò al G.P. d'Italia del 1922. Il suo motore di 1996 cc sviluppava 75 cv.



Museo dell'Automobile di Torino

La Diatto era una vecchia azienda torinese che costruiva fin dal 1835 carrozze a cavalli. Dopo settant'anni di fiorente esercizio decise di volgersi all'attività automobilistica. Fu così che nel 1905 si costituì, fra la Vittorio e Pietro Diatto e la francese Clément-Bayard, la Società Diatto-A. Clément Vetture Marca Torino, per la costruzione di auto su licenza Clément. La produzione regolare iniziò nel 1906.

Nel 1909 Adolphe Clément lasciava la società e venivano sciolti i legami con la Casa francese con conseguente variazione della ragione sociale, divenuta Officina Fonderia Frejus-Vetture Diatto. Sempre nel 1909 comparve il primo monoblocco a 4 cilindri, di concezione originale, mentre a partire dal 1911 e fino al 1915

la produzione si orientò sulla « Tipo Unico », una quattro cilindri di 2212 cc passati poi a 2413 cc. Nel 1920 la sede sociale della Diatto, sino allora a Torino, fu trasferita a Roma.

Al Salone dell'Automobile di Milano del 1922 fu presentato il nuovo modello 20. La 20 con la sua versione sportiva 20 S si rese ben presto popolare. Si trattava di una vettura a 4 cilindri di 1996 cc (80x100 mm), con valvole e asse a camme in testa; la 20, poi sostituita nel 1924 dalla 20 A con un lieve incremento di potenza, erogava 40 cv mentre la 20 S arrivava a 75 cv.

La partecipazione sportiva delle Diatto era iniziata sin dal 1906 e si intensificò nel dopoguerra raccogliendo buoni risultati. Nel 1906 una 20/25 HP fu premiata con targa e meda-

glia d'oro alla Coppa Herkomer, importante gara tedesca di regolarità. Alla Targa Florio del 1919 la Diatto si piazzò al terzo posto, mentre per tre anni consecutivi (dal 1922 al 1924) si affermò al Circuito del Garda. Molte invece le sue vittorie nelle cronoscalate italiane di maggior prestigio nel periodo 1921-1927.

Nel 1924 ci fu anche un tentativo di inserirsi nella massima formula realizzando una vettura da Gran Premio la cui progettazione è attribuita ad Alfieri Maserati. Si trattava di una otto cilindri in linea di 2 litri, fornita di compressore, che prese parte, alla guida di Materassi, al G.P. d'Italia del 1925, ma non riuscì a portare a termine la gara per guasti meccanici.

In seguito la Diatto sospese la produzione di automobili per dedicarsi ad altre costruzioni meccaniche; la sua attività terminò nel 1955.

chi ha più coraggio e freni migliori. Vedremo ora come si sono comportati i singoli concorrenti nelle varie tratte.

Le partenze da Parma vennero date a partire dalle ore 10 al N. 1, Deo Chiribiri a distanza di due minuti e con cinque minuti di distacco tra ogni categoria.

Le macchine da Turismo erano divise in due categorie. In quella fino a 1500 cmc. sono partite due Chiribiri con Deo e Cornero; in quelle da 1501 a 3000 cmc. sono partiti Bocchetti su Ansaldo, Slavitz su Bianchi, Minozzi e Ferrari su Alfa Romeo.

Le macchine da corsa erano divise in quattro

Queste altissime medie sono ancora più importanti per il fatto che aveva piovuto tutta notte ed il tratto piano non era quindi nelle migliori condizioni.

Sulle Scale il tempo migliore 4'0"1,5 venne tenuto da Materassi su Itala con motore H. S. tipo aviazione di 3300 cmc. che fa risaltare ancora di più i tempi bellissimi di 4'45" di Marconcini su Chiribiri da corsa 1500 cmc., e di Clerici su Salmson 1100, e quello di 5'2" di Deo Chiribiri da turismo di 1500 cmc.

La classifica generale è stata la seguente:

Cat. 1500 cmc. Turismo: 1. Chiribiri Deo su Chi-



L'arrivo di Maserati su «Diatto», vincitore della categ. corsa da 1500 a 3000 cmc.

categorie: Cyclecars, con Silvani, Conelli e Binda su Amilcar, Clerici e Bonmartini su Salmson, Anzani su Anzani, e Brambilla su Gar.

1500 cmc., con Marconcini su Chiribiri e Platè e Prete su Fiat; 1501 a 3000 cmc., con Maserati, Trevisan e Beechi su Diatto, Canestrani su O. M., Bernardi su Itala, Lenti su Alfa Romeo e Bianchi su Ansaldo.

Oltre 3000 cmc., con Ascari e Mussini su Alfa Romeo, Materassi e Foroni su Itala, e Tanzi su Nesseldorf.

Nei 22 Km. di pianura i tempi migliori sono stati fatti dalle due Chiribiri di Deo e Marconcini giungendo perfino alla media di 107.462, da Clerici che su Salmson ha raggiunto i 103.125, da Maserati su Diatto con 112.660 e da Ascari alla fulminea velocità di 135.338.

ribiri che compie il percorso in 43'54"2/5, alla media di Km. 69.438; 2. Cornero Luigi su Chiribiri, in 52'57".

Cat. 1501 a 3000 Turismo: 1. Bocchetti Carlo su Ansaldo, che compie il percorso in 44'8"4/5, alla media di Km. 69.076; 2. Slavitz Rienzo su Bianchi in 45'10"2/5; 3. Ferrari Gius. su Alfa Romeo in 45'30".

Cat. Cyclecars Corsa: 1. Clerici Abele su Salmson che compie il percorso in 39'39"3/5, alla media di Km. 76.891; 2. Conelli Caberto su Amilcar in 42'7"2/5; 3. Binda Giulio su Amilcar in 42'34"3/5; 4. Brambilla Cesare su Gar in 43'48"3/5; 5. Silvani Eugenio su Amilcar in 48'1"2/5.

Cat. 1500 cmc. Corsa: 1. Marconcini Abele su Chiribiri che compie il percorso in 40'38" alla media di Km. 75.049; 2. Platè Gigi su Fiat in 43'



1. Foroni su «Itala», in virage - 2. Maserati su «Diatto» - 3 e 4. Marconcini su «Chiribibi» - 5. L'arrivo di Tebaldi su «Bugatti».

LA BOLOGNA-ROCCA DI ROFFENO

Indetta dall'Automobile Club di Bologna ha avuto luogo il 31 maggio la corsa in salita da Bologna a Rocca di Roffeno, attraverso una delle regioni più varie e pittoresche dell'Appennino.

Dobbiamo compiacerci di questo ottimo risveglio sportivo della città che ha saputo organizzare nel passato corse rimaste famose negli annali dell'automobilismo italiano.

Come caratteristica del percorso rileviamo che la Rocca di Roffeno ha molti punti di somiglianza con la Parma-Poggio di Berceto: dapprima un falso piano con larghe curve, che s'inizia a Casalecchio, ov'è il traguardo di partenza, e prosegue fino a Vergato, per circa 30 km.; poi la salita e le Scale, con frequentissimi, anzi innumerevoli tourniquets per altri 20 km. fino alla Rocca di Roffeno.

Bisogna però rilevare che, nella salita, la strada è ancor più tormentata di quel che non sia la Parma-Poggio di Berceto dopo Fornovo: le curve si susseguono ininterrottamente e non lasciano respiro al conduttore, e in alcuni punti esse mettono a ben dura prova l'abilità dei concorrenti. Non sempre poi la strada è sufficientemente larga da permettere ai con-

correnti di sorpassarsi; per cui le partenze devono susseguirsi a intervalli piuttosto lunghi, ciò che rende lento lo svolgimento della gara.

L'esito della corsa fu ottimo sotto ogni riguardo: dei 24 partenti nella corsa automobilistica, 17 sono arrivati in tempo



Alfieri Maserati, il vincitore assoluto categ. corsa massimo, e, tenendo conto delle difficoltà del percorso, le medie raggiunte sono state veramente altissime.

Il miglior tempo della giornata fu stabilito da Maserati, con la *Diatto* tre litri. Reduce dagli allori francesi, il bravo Alfieri Maserati ha riportato una nuova ben meritata vittoria, in quella Bologna dove egli ha oramai preso cittadinanza: dopo la guigne che lo ha perseguitato a Cre-

mona come a Parma-Poggio di Berceto, questo valente, calmo e audace guidatore, ha riconfermato le sue qualità con una performance veramente superba.

Secondo assoluto nella categoria otto macchine da corsa, e primo della sottocategoria (oltre i 3000 cmc.), s'è piazzato Foroni su *Itala* che ha pure fatto un ottimo tempo, mentre il terzo posto veniva preso da Marconcini sulla *Chiribibi*, primo classificato delle 1500 cmc.

Assai bene hanno corso Spadoni, che su *Ansaldo* ha conquistato il primo posto tra le due litri e Allegri su *Nazario*, che, secondo della categoria massima, ha vinto la Targa offerta dall'Auto-Moto-Ciclo.

Tra le macchine da turismo il vincitore assoluto Meregalli su *Duo* due litri, e secondo assoluto l'ottimo Tarabusi, pure su *Diatto*, che all'ultimo momento sostituì il giovane Schlegoni, attualmente militare e trattenuto a Milano per ragioni di servizio.

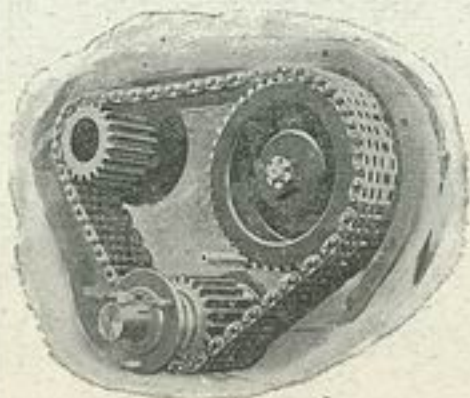
Meregalli ha fornito in questa giornata una luminosa prova del suo valore: la bella vittoria di Bologna aggiunge veramente un nuovo titolo d'onore al popolare campione milanese; ma sarebbe giusto non associare al suo successo la bella macchina che, nervosa e veloce, ha portato il suo carico di ben quattro persone alla Rocca di Roffeno in poco più di 46 minuti!

Vincitore della categoria turismo otto due litri, risultò Capirone su *Nazario*.

Catene a rulli per

AUTO
MOTO
CICLO

RENOLD



Catene silenziose
per applicazioni
industriali per di-
stribuzione motori
d'automobili.

Rappresentanti Generali per
l'Italia e Colonie:

G. Ruini & Figlio

MILANO (5)

Corso Italia, 1 - Telef. 12-750

Nella

**COPPA AUTOMOBILISTICA
.. FIERA DI MILANO ..**

LA NUOVA

DIATTO

Tipo 30

Gomme **DUNLOP** - Freni **DIATTO PERROT**
Carburatore **ZENITH** Magnete **OSCH**

dimostra le sue doti di
velocità e poco con-
sumo, raggiungendo
la maggiore velocità
fra tutti i concorrenti
(Km. 107,376 in 1 ora)
e compiendo Km. 162
con una sola latta di
benzina

CLASSIFICANDOSI

PRIMA

per la velocità

PRIMA

per la media velocità-consumo

Soc. An. Autocostruzioni DIATTO

Strada della Venaria, 73 - TORINO

Il Circuito del Garda

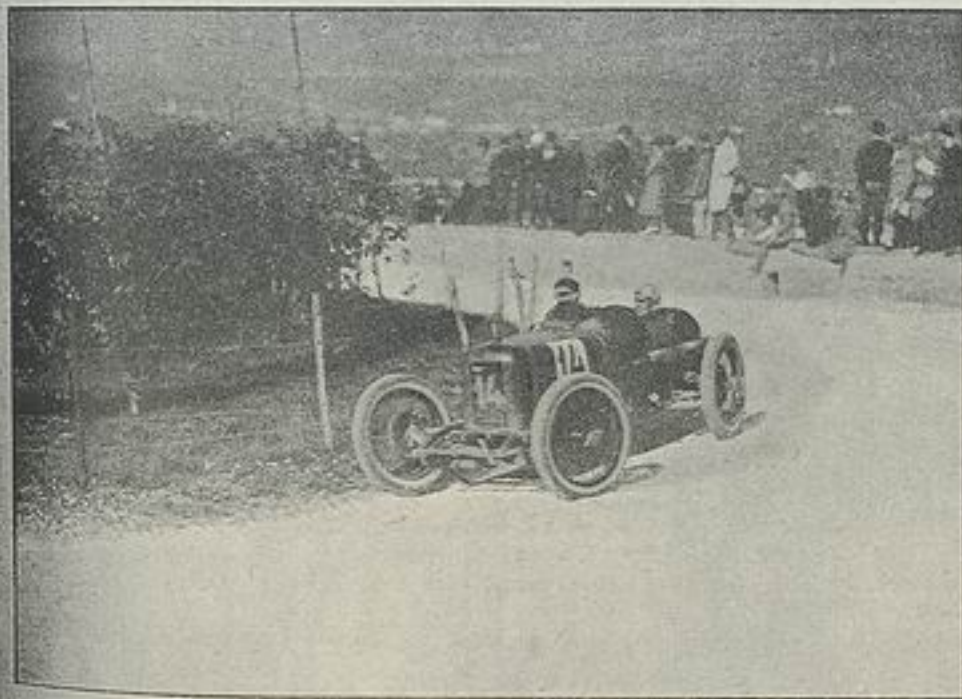
vinto dalla vettura DIATTO con gomme PIRELLI magnete BOSCH olio OLEOBLITZ :: ::

La O.M. prima delle vetturette

Domica 15 ottobre si è svolta favorita da un tempo mite nel più incantevole dei paesaggi la II Coppa del Garda per vetture leggere e vetturette, promossa dall'Ente turistico bresciano e accolta con tanto favore dal pubblico e dai concorrenti, come lo dimostra prima ancora dell'interessante sviluppo della corsa, un fatto oggi più che mai degno di essere segnalato e meditato. La gara aveva riunito 17 iscritti in due categorie, orbene senza bisogno di misure coerci-

lò — Zette — Tormini — Canettone — Sabb, 12 chilometri con un percorso totale di 247 chilometri.

Tribune, posti di rifornimento, quadro di segnalazione, sono stati eretti nella angusta piazza Roma, dove si può aver soltanto una pallida impressione di cosa è questa corsa interessante e difficile nel suo percorso. Alle 9.30 i sedici partecipanti sono allineati; i cronometristi stabiliscono di dare la partenza di 30 in 30 secondi con l'intervallo di un minuto



Meregalli vincitore del Circuito del Garda su vettura Diatto, pneumatici Pirelli, magnete Bosch, olio Oleoblitz.

di mezzi energici, di minacce, di multe, (sempre inefficaci ancora, nocive in questo campo) dei 17 iscritti ben 15 sono presentati alla partenza; un solo *forfait* vi è stato fatto dal Petromilli. Il che dimostra che in via normale i concorrenti sono una rara eccezione, e che quando invece diventano una regola vuol dire che l'eccezione consiste nella causa determinata.

La gara come è noto comprendeva 20 giri del circuito Sa-

fra le due categorie. L'inizio della gara subisce un ritardo di 20 minuti, perchè alle 10 le strade non sono completamente sbarrate. Soltanto alle 10.30 parte il primo e alle 10.28 i concorrenti hanno lasciato il traguardo in quest'ordine:

Cat. 1500 cmc: Ricci Aurea; Maasperi O. M.; Testoni Fiat; Tornielli Bugatti; Bertoli Fiat; Deo Chivivieri; Maggi O. M.; Minoja O. M.; Morandi O. M.; Lombardi Fiat; Franz Conel li Fiat.

È l'avvenimento sportivo maggiore e più imminente — nel campo dell'automobilismo. Già fin dal gennaio scorso se ne parla e discute; ed in quattro mesi s'è compiuto tutto un gigantesco lavoro di studi, di preparazione, di organizzazione.

Dal giorno in cui l'Automobile Club lanciava come una sonante fanfara il titolo della nuova gara: *Circuito italiano di resistenza per la Coppa d'Oro*. — quanta febbrile attività è stata spesa dai fabbricanti, dai produttori! Quanta minuziosa e paziente cura usata dagli organizzatori!

A misurare l'entusiasmo, basti ricordare come crebbero e si moltiplicarono i premi. Al bel trofeo che reggerà la massima coppa aurea, destinata al vincitore primo, se ne aggiunsero mano mano di nuovi, dei Soci dell'Automobile Club, a quello della *Città di Milano*, al Premio Reale, a quelli dei Ministri e via via, fino a formare un vero e proprio museo di oggetti di valore e di opere d'arte, che si ammira nel sontuoso stand dell'Automobile Club nell'attuale Esposizione, dove accanto alla ricchezza del gran premio della *Coppa* il nostro premio de *L'Automobile* — di cui meglio è detto in altra parte del giornale — sta a rappresentare la bellezza dell'Arte.

Nel febbraio, il Dott. Aldo Weill-Schott, sfidando i pericoli della stagione e lo stato delle strade — gettava, con un suo ardito viaggio sul percorso stabilito — le prime basi dell'organizzazione: ed oggi si può dire che tutto è pronto: i parchi chiusi, i controlli fissi, i posti di rifornimento in ogni parte d'Italia. E pronta è anche la falange dei concorrenti, impazienti di lanciarsi alla conquista della *coppa*... e delle annesse 25,000 lire. Tutte le principali case italiane ed estere, vogliono cimentare i loro prodotti preferiti, sul nuovo percorso, ricco di tutte le difficoltà che l'automobile si propone di superare, vera *sessione di esami* di nuovo genere, per costruttori e conduttori. Ed ai migliori conduttori loro le case si sono rivolte: cosicché avremo anche una vera *élite* di *chauffeurs*, da Vincenzo Lancia a Gianfranco Tommaselli, da Lionel De Dion a A. E. Macdonald, da Alessandro Cagno a W. Schlosshauer. *Élite* composta non solo di veri professionisti del genere, ma ricca altresì di dilettanti del miglior mondo, desiderosi di portare alla vittoria la macchina da loro liberamente prescelta, la *marca* del loro cuore.

Le iscrizioni, che si sono chiuse il 20 aprile, mostrano quale stia per

Val dunque la pena di riprodurre qui integralmente gli iscritti alla Coppa d'oro:

N.	MARCA DELLA VETTURA	FORZA IN HP.	LOCALITÀ	CONDUTTORE	PROPRIETARIO
1	Fiat 1	24	Torino	Lancia Vincenzo	Fiat
2	Fiat 2	24	Torino	Nazzaro Felice	Fiat
3	Fiat 3	24	Torino	—	Fiat
4	Isotta & Fraschini 1	28	Milano	Vincenzo Trucco	Isotta & Fraschini
5	Isotta & Fraschini 2	28	Milano	Vittorio Giovanzani	Isotta & Fraschini
6	Isotta & Fraschini 3	28	Milano	Vittorio Gremo	Isotta & Fraschini
7	Isotta & Fraschini 4	28	Milano	Ferdinando Minoia	Isotta & Fraschini
8	Isotta & Fraschini 5	28	Milano	Vincenzo Fraschini	Isotta & Fraschini
9	Diatto A. Clément 1	20-24	Torino	Giacomo Bussolotti	Soc. Diatto-Clément
10	Diatto A. Clément 2	20-24	Torino	Henry Nasi	Soc. Diatto-Clément
11	Diatto A. Clément 3	20-24	Torino	Gregorio Vercellone	Soc. Diatto-Clément
12	Diatto A. Clément 4	20-24	Torino	W. Schlosshauer	W. Schlosshauer
13	Benz Parsifal 1	35-40	Mannheim	Clemente De Boiano	Benz & C.
14	Benz Parsifal 2	35-40	Mannheim	Jean Pfanz	Benz & C.
15	Benz Parsifal 3	35-40	Mannheim	R. De Pasquali	Benz & C.
16	Bianchi & C. 1	24	Milano	G. Tommaselli	Tommaselli
17	Itala 1	24	Torino	Fabry Maurice	Itala
18	Itala 2	24	Torino	Alessandro Cagno	Itala
19	Itala 3	24	Torino	Ettore Graziani	Itala
20	Florentia 1	40-50	Firenze	Ing. Gino Galli	Florentia
21	Florentia 2	40-50	Firenze	Cav. Spinelli	Florentia
22	Züst 1	28	Intra	Enrico Maggioni	Enrico Maggioni
23	Züst 2	28	Intra	Marco Conti	Marco Conti
24	Züst 3	28	Intra	Vincenzo Marsaglia	Vincenzo Marsaglia
25	Sangiorgio (Napier) 1	40	Genova	A. E. Macdonald	Sangiorgio
26	Sangiorgio (Napier) 2	40	Genova	Clifford Earp	Sangiorgio
27	Marchand 1	18-32	Piacenza	G. B. Raggio	Marchand
28	Marchand 2	28-32	Piacenza	G. Tamagni	Marchand
29	Marchand 3	28-32	Piacenza	C. San Donnino	Marchand
30	De Dion & Bouton 1	24	Puteaux	Lionel De Dion	De Dion & Bouton
31	De Dion & Bouton 2	24	Puteaux	Cormier	De Dion & Bouton
32	De Dion & Bouton 3	24	Puteaux	—	De Dion & Bouton
33	Aries 1	30-40	Villeneuve	Coquard	Ariès
34	Daimler Motor Ltd. 1	35	Coventry	Allen D. Grigg	Allen D. Grigg
35	Soc. A. Lomb. (Sal) 1	—	Bergamo	—	L. A. L.
36	Soc. It. Krieger 1	—	Torino	Ing. Giov. Canova	Soc. It. Aut. Krieger
37	Martini 1	30-40	St. Blaise	G. Beutler	Martini Ltd.
38	Martini 2	30-40	St. Blaise	A. Von Lude	Martini Ltd.
39	Martini 3	30-40	St. Blaise	—	Martini Ltd.
40	Diatto A. Clément 5	24-30	Torino	Conte la Manna	Diatto A. Clément
41	Diatto A. Clément 6	35-45	Torino	Achille Basevi	Diatto A. Clément
42	Diatto A. Clément 7	12-16	Torino	Giovanni Gagliardi	Diatto A. Clément
43	Diatto A. Clément 8	35-45	Torino	Léon Colenet	Francesco Arbitrio
44	Mercedes 1	—	Untertürkheim	—	—



MACCHINA DIATTO-CLEMENT GUIDATA DA VERCELLONE - PNEUMATICI PIRELLI
(Fot. dall'Auto d'Italia — Riproduzione vietata)

LA DIATTO CLEMENT ALLA COPPA D'ORO



ING. DIATTO CON MACCHINA "DIATTO CLEMENT",

Il banchetto della "Diatto Clement",

1906

Torino, 12 giugno.

Feri gli addetti della Casa Fabbricante Automobili Diatto Clement si sono riuniti in sontuoso banchetto al nuovo e lussuoso Hôtel du Parc, sito in una incantevole posizione presso il Valentino.

La Casa Diatto Clement, giovane e già tanto gozzarda e molto innanzi nella via della celebrità mondiale, ha voluto in questo modo, esprimere la sua soddisfazione a quei benemeriti che l'aiutarono nei successi della Corsa della Coppa d'Oro dove la marca *Diatto Clement* fu una vera trionfatrice.

Tra gli intervenuti ho notato: il cav. Pietro Diatto, il cav. Vittorio Diatto, avv. Capponi Trecca, Aventino Biglioni, Magni, Marcellino, ing. Gonello, avv. Paolo Cattaneo, ingegnere Silvio Bertola, Bosco, Brussalotti, ing. Prata, ing. Donati, ing. Marino, avv. Battista Vercellone, ing. Falletto, Bazio, Gagliardi, Gregorio Vercellone, Basevi, Fabbre, Schossanar, conte Lamanna, Ugo Beiruti, ed altri dei quali mi s'incere il nome ed ai quali domando scusa.

Inutile dirvi che regnò la più grande cordialità e la più viva festevolezza. Il menu era ricco e scelto, i vini squisiti, lo champagne di prima marca. Geniale anche il cartoncino del menu con un'automobile gastronomica di effetto irresistibilmente comico.

Allo champagne, rivolgendosi ai 111... coperti che costituivano il banchetto, prese la parola il cav. Vittorio Diatto, il quale, con frasi immaginose e commoventi, ringraziò i vincitori della grande gara e annunciò che il presidente della società, signor Clement, trattenuto a Parigi da imperiose necessità, offriva a tutti i corridori della casa Diatto una grande medaglia d'oro. Ricordò con legittimo orgoglio il magnifico piazzamento dell'equipe Diatto Clement, le cui macchine — sia detta la verità — hanno con eccessiva probità osservato i regolamenti della corsa....

Applausi formidabili accolsero il discorso del cav. Vittorio Diatto.

A lui succedette Vercellone, il trionfatore, colui che seppe acquistarsi una enorme quantità d'invidiati premi con la macchina « Torino » *Diatto Clement*, uscite in tanta gloria che gli veniva trionfata, Vercellone ringraziò per conto proprio e dei suoi colleghi.

Il conte Lamanna parlò per ricordare la proposta da lui lanciata e approvata da tutti, di offrire una medaglia d'Oro all'A. C. di Milano, così benemerito dell'automobilismo nazionale.

Fu quindi mandato il seguente telegramma:

On. Silvio Crespi, Presidente dell'A. C.

MILANO.

Kaluzati per festeggiare il successo delle vetture Diatto Clement alla Coppa d'Oro, mandiamo all'on. Crespi, magnifico donatore della Coppa, ambito nostro trofeo, ringraziamenti vivissimi e saluti cordiali.
Vercellone ».

Vivissimi applausi accolsero la lettura del telegramma.

Un applauso speciale fu pure tributato al sig. Schossanar presente al banchetto, valoroso e simpatico rappresentante in Italia della gloriosa marca germanica « Peter's Union ».

Così finì la serata, che resterà a lungo nella memoria degli intervenuti. Noi dal canto nostro mandiamo alla casa Diatto Clement i più sinceri auguri dell'*Auto d'Italia*.



L'ING. DIATTO A ROMA



I SIGNORI FARA, CONTE LAMANNA
ING. DIATTO A ROMA

Le Macchine che hanno **trionfato** nella grande
CORSA DELLA COPPA D'ORO
sono, a giudizio di tutti i competenti, le Vetture marca

"TORINO"

DELLA SOCIETÀ AUTOMOBILI

DIATTO - A. CLÉMENT

Vetture di **metà potenzialità** delle altre concorrenti

FELICE BUZIO guidando una Diatto-Clément di soli 12 cavalli guadagna il

GRAN PREMIO della CITTÀ di MILANO

GREGORIO VERCELLONE guidando una Diatto-Clément di soli 20 cavalli guadagna

- 1.° Premio unico di lire cinquemila.
- 2.° Coppa del Presidente dell'A. C. di Milano.
- 3.° Medaglia d'Oro del Presidente dell'A. C. di Napoli.
- 4.° Premio della Società Darracq Italiana.
- 5.° Premio dell'Automobile Club di Roma.
- 6.° Premio del Veloce Club di Perugia.

Vetture montate con Pneumatici **PIRELLI**

AGENZIA GENERALE DI VENDITA PER L'ITALIA

SOCIETÀ FABBRE & GAGLIARDI

Garages a Milano, Torino, Roma e Genova

ECHI DELLA COPPA HERKOMER



BAUR guidando la "Diatto-Clement", alla Coppa Herkomer arriva a Monaco ultimando la Corsa, 1800 km., senza alcuna penalizzazione ottenendo così la Medaglia d'oro Herkomer.



BAUR guidando la "Diatto-Clement", (medaglia d'oro) alla Coppa Herkomer completa il suo equipaggio con un quarto Commissario prima dell'ardua prova in salita al Sencarnio.

Fonderie Officine Frejus

— TORINO —

Vetturetta **DIATTO**

12-15 HP a 4 cilindri monobloc

LA RIVELAZIONE DEL SALON 1910



La vettura DIATTO al ritorno della corsa Milano-Sanremo.

La vettura **Diatto** di soli 12-15 HP malgrado la bufera di neve e le strade orribili ha **compiuto l'intero percorso** della Milano-Sanremo alla pari delle grosse vetture di 40 e 50 HP.

Agente per la Vendita: E. MAURELLI

TATTERSALL AUTOMOBILISTICO - MILANO

Via Gian Battista Vico, 14

IL "GRAN PREMIO D'INVERNO" A ROMA

DAL NOSTRO INVIATO SPECIALE - ROMA, 17 gennaio 1921.

La vita sportiva nazionale, dopo un brevissimo periodo di raccoglimento e di inattività, ha ripreso nuovamente impulso, in una forma veramente magnifica, in questa prima manifestazione motoristica dell'annata, indetta, organizzata e curata minutamente dall'A. C. di Roma. Che la nuova scintilla di vita sia partita da Roma è veramente significativo, poichè dimostra come anche nel-

Frascati, Squarciarelli, Rocca di Papa, presso cui, alla Madonna del Tufo, era fissato il traguardo: il percorso stesso di Km. 14,500, era tutto cintato di filo di ferro spinoso, onde renderlo completamente libero e sgombro.

Notati al traguardo il direttore della Fiat, cav. Luciani, il direttore della filiale Pirelli di Roma, Ing. La Guidara, il cavalier Fornari e Slosser della Diatto, Sabarrini della Scat, Nenci della Buick, i fratelli Fracassi della Ford e della In-



SILVANI su Packard.

l'Italia centrale e meridionale la vita sportiva comincia a diffondersi, rafforzando gli sfiducati e facendo nuovi proseliti realmente entusiasti.

Infatti il «Gran Premio di Roma» ha visto lungo tutto il suo percorso, amenissimo per bellezze naturali e per la gaia festosità dei magnifici castelli, una calca



ARRIZZONI su Ansaldo.

immensa di popolo plaudente al passaggio delle vetture e delle motocicletture lanciate a velocità fantastiche. Il percorso da Vermicino, sulla via Tuscolana, su strada a curve ed a dislivelli sensibili specialmente nell'ultimo tratto, passava per



Il servizio d'ordine e di sicurezza era magnifico per esuberanza, tanto che i punti non sbarabili con filo spinoso erano occupati da agenti e carabinieri, che vietavano in modo assoluto il transito a chiunque.

Ottimo il servizio telefonico, fornito dal genio militare.

Funzionarono da cronometristi, gli ingegneri Theoli di Roma e Carlo Legnazzi di Milano.

Ottima l'organizzazione diretta da Mario Tuccimei, coadiuvato dai Principi Carlo del Drago e Carlo Caffarelli, commissari di corsa per il servizio di ordine a Frascati, e il prof. Tifi, l'avv. Favia, il conte Suardi e il Principe Barberini, per il resto del percorso.

dian, Trivellato ed Orlandi per la Harley Davidson, Urgesi per la B.S.A., il cav. Chiribiri, molti giornalisti romani e



GAMBONI su Diatto.

ACCESSORI PER AUTOVEICOLI

FORNITURE GENERALI PER OFFICINE E GARAGES

"I MIGLIORI ARTICOLI AI MIGLIORI PREZZI"

Richiedere: Offerte e Listino confidenziale A.

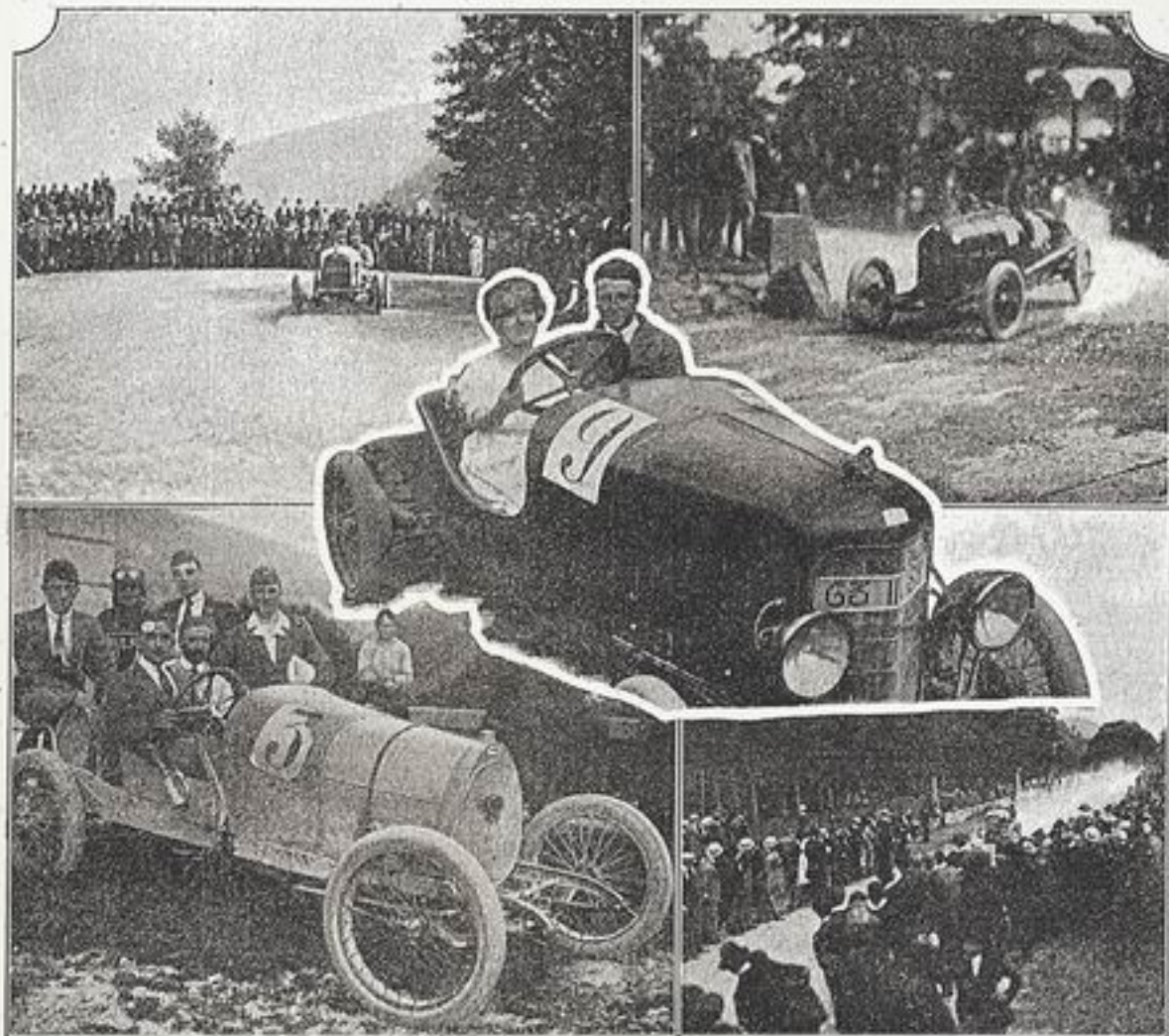
M. BALSAMO - MILANO Via Moscova, 39
TELEFONO 45-36

Categoria 3000 cmc.

1. GAMBONI Domenico (Diatto) in 13'56" (media Km. 62,440).
2. Fracassi Pietro (Ford), 16'35"1/5.
3. Avanzo M. Antonietta (Diatto), 17'16"4/5.
4. Martini Giuseppe, 17'24" ; 5. Lancellotti 18'20"1/5; 6. Crabbendan Enr.co 18'52"3/5;
7. Tattini Luigi 19'38" .

Ritirato: Santucci.

LA CORSA AUTOMOBILISTICA



In alto a sinistra: l'arrivo del vincitore assoluto Gamboni sulla «Diatto». — A destra: Testoni sulla «Fast» in viaggio.
 In basso a sinistra: CLERICI su «Bugatti», primo arrivato della categoria 2000. — A destra: al traguardo d'arrivo.
 Al centro: La Signorina Cattaneo su «Chiridisi».



NEGOZIO DI VENDITA
 VIA TORMASO GROSSI, 3

MILANO AUTO MOTO GARAGE
 VIALE GARIBALDI, 6
 OFFICINA VIA PALESTRINA, 6

Automobili.

Cat. 3000 cmc.

- 1° GAMBONI (Diatto) in 11'41" 3/5.
- 2° Testoni (Fast) in 13'7" 4/5.
- 3° Morano (Ford) in 17'1" 2/5.

Campari (22'45" 1/5), Ascari (23'13" 3/5), Cattaneo (24'16" 2/5), F. Conelli (24'25" 4/5), Sivocci (24'29" 2/5), Costantini (25'3" 3/5), C. Conelli (25'9" 2/5), Silvani (25'30"), Caiselli (25'30" 3/5), Galleani (25'41" 4/5), Ardizzone (27'8" 3/5), Martinelli (28'34" 2/5), Matetti (28'50" 3/5), Griffini (29'55"), Alberti (29'48" 4/5).

La selezione si compie rapida.

Nella prima categoria Maserati ha tre minuti di vantaggio in confronto di Sivocci che precede Cattaneo, Costantini, C. Conelli, Silvani.

Nella seconda Brilli Peri ha 45 secondi di vantaggio su

Da qui comincia il tenace inseguimento di Maserati, fermatosi una seconda volta non riesce subito, per quanti sforzi faccia, a ripartire, e perde oltre 6 minuti. Sivocci lo supera di oltre due minuti e mezzo, ed anche Cattaneo lo precede di qualche secondo, ma Maserati è superiore di velocità: ed ad ogni giro recupera terreno, vede Cattaneo ritirarsi, guadagna secondi su secondi fin che giunge alla calcagna di Sivocci e lo supera riconquistando il primo posto della classifica nella prima categoria. Nella seconda invece Dubonnet procede in testa, Niccolini ha rallentato, dal tubo di scappamento della sua vettura escono talvolta lunghe fiamme.



Maserati con vettura Diatto, pneumatici Pirelli, maglie Bosch, 1. arrivato della prima categoria

Dubonnet che Campari minaccia dopo aver superato Niccolini uscito con la sola paura da un'impressionante giravolta alla curvetta che ha tenuto per un istante in angoscia gli spettatori. Al quattordicesimo giro Brilli-Peri rallenta, così che al giro successivo, che sarà il suo ultimo, dal primo è passato al dodicesimo posto. Dubonnet ha in tal modo afferrato il comando continuando nella sua regolare marcia, senza un arresto né per rifornimenti, né per incidenti. Lo insegue Niccolini che, approfittando di un arresto breve di Maserati gli ha tolto il secondo posto nella classifica generale, seguito da F. Conelli sulla *Ballot* e Campari il quale, dopo aver fornito il giro più veloce (4.14' 1/5 media 141.613), colpito da qualche incidente, si ritira. Sivocci è uscito incolore da una scivolata alla curvetta ed è ripartito. C. Conelli sulla *Bianchi* si è rovesciato sul tratto stradale senza danni alla persona, ma impossibilitato a proseguire.

A metà corsa, 200 chilometri, le posizioni sono le seguenti Dubonnet (1.30'27" 2/5); Niccolini (1.33'19" 4/5); F. Conelli (1.34'30"); Sivocci (1.35'53" 2/5); Cattaneo (1.37'7" 2/5); Maserati (1.37'38" 3/5); Costantini (1.38'29" 1/5); Silvani (1.39'3" 4/5); Ascari (1.40'0" 1/5); Galleani (1.40'53" 2/5); Alberti (1.50'59"); Matetti (2.0'34" 2/5); Griffini (2.1'50"); Ardizzone (2.2'47" 4/5); Martinelli (2.4'26" 1/5); Caiselli (2.7'55" 3/5).

Conelli sulla *Ballot* viene gradatamente accelerando, e conquista il secondo posto.

A pochi chilometri dalla fine della corsa l'inseguimento di Maserati ottiene il suo successo non ostante l'incertezza e l'agitazione di Sivocci, e mentre Dubonnet taglia vittoriosamente il traguardo, Maserati riesce per pochi secondi a prendere il primo posto nella sua categoria.

Ed ora l'ordine dei tempi e degli arrivi.

Prima categoria: 1. Maserati (*Diatto*) in ore 3.11'13" 5/5 (media 125.439); 2. Sivocci (*Alfa Romeo*) in 3.11'29" 2/5 (media 125.330); 3. Costantini (*Bianchi*) in 3.22'26" 1/5 (media 118.553). Fuori tempo: Matetti in ore 4.14'42". Giro più veloce: 90' di Maserati in 4'15" 4/5 (140.734).

Seconda categoria: 1. Dubonnet (*Hispano Swiza*) in 3.27'1/5 (media 131.180); 2. F. Conelli, in 3.5'23" 2/5 (media 122.436); 3. Niccolini in 3.11'55" 2/5 (media 123.045); 4. Galleani (*Hotchkiss*) in 3.27'30"; 5. Ardizzone (*Fiat*) in 3.45'56" 3/5. Tempo massimo: Caiselli in 4.8'37" 1/5; Martinelli in 4.9'12".

L'*Hispano Swiza* vittoriosa, di cui nell'articolo di ieri abbiamo accennato al tipo, ha un motore a 6 cilindri a 4 valvole in testa di 100 mm. di alesaggio per 140 di corsa, una cilindrata quindi di oltre 6 litri e mezzo; pistoni in alluminio camicie in acciaio riportate, accensione doppia a scintille.

ufficiale hanno implicitamente riconosciuto la regolarità del fatto compiuto. Ma forse la faccenda non è così semplice, ne tutti saranno di questo parere.

Avvenuta la partenza la corsa si è svolta con perfetta regolarità almeno fino all'arrivo di Bordino e di Nazzaro.

Le due Fiat imbattibili, inarrivabili, insuperabili, hanno preso immediatamente il comando, in testa Bordino e al secondo posto Nazzaro, e non lo hanno più lasciato fino in ultimo. Per queste due macchine infallibili la corsa non ha storia. I giri di Bordino si alternano tra un massimo di 4' e 28" e un minimo di 4' e 5", quelli di Nazzaro tra un massimo di 5' e 8" e un minimo di 4' e 7". Soltanto al 46° giro

Le due *Diatto* guidate da Maserati e Meregalli hanno, validamente preso il secondo posto, e la loro marcia regolare e sostenuta ha conciliato loro vive simpatie. Maserati, calmanava veloce e impavido non lasciandosi distaccare troppo da Nazzaro; Dopo 50 km. (in 23' e 31") era a un secondo da Nazzaro; faceva i 100 km. in 46' e 22" e i 200 in 1 ora 28' e 33" a soli due minuti da Nazzaro ma con un anticipo di oltre 6 minuti sulla *Bugatti*. Malauguratamente al 27 giro, mentre procedeva sempre regolare, ma accelerando, nella curva di Lesino ha urlato contro i sacchetti posti all'orlo della pista, ha fatto tre giravolte e se egli col meccanico sono rimasti incolumi, la vettura però non ha più potuto proseguire. Meregalli ha continuato un po' meno veloce del compagno fino a 300 km. da lui compiuti in 4 ore 10' e 28"; il



La vettura Diatto di Meregalli che dopo una buona marcia di oltre 300 km. ha dovuto fermarsi per un lieve incidente a una valvola.

Bordino impiega 6' e 16" perché si ferma a fare il rifornimento di benzina e al 71° 6' 33" perché si ferma a cambiare le ruote posteriori. Nazzaro fa una sola fermata al 48° giro per il rifornimento e il suo tempo è di 7' 46". La marcia delle due macchine è stata quella di due cronometri. E non vi è altro da dire. Cioè no, vi è qualche cosa di importante da dire, il rilievo di un fatto che si verifica per la prima volta e che solo la eccezionale perfezione e resistenza di queste Fiat ha potuto porre in essere. Questo fatto unico è il progressivo elevamento della velocità media dal principio alla fine della corsa, durante il percorso degli 800 chilometri. In tutte le corse a misura che i chilometri si sommano, la velocità media cala, qui invece aumenta. Nei primi 20 giri 200 km. è di km. 139,380, su 300 chilometri è di km. 139,878 su 600 è di km. 140,481, su 700 di km. 140,500. E se poi negli ultimi 100 chilometri la media è lievemente discesa si è perché, sicuro ormai della vittoria, Bordino non ha più forzato la marcia. Ambedue le macchine, come due congegni magici non hanno avuto il minimo incidente, nulla. E su 800 chilometri è prodigioso.

Un qualche movimento è avvenuto al seguito delle Fiat.

che dimostra la eccellente andatura della sua *Diatto* ma al 50 giro anche lui doveva abbandonare la gara per un fatto incidente a una valvola.

Le *Diatto* oltre alla troppo breve e affrettata preparazione hanno avuto la fortuna contraria, ma viceversa, lo ripetiamo, molto favorevoli l'impressione e il giudizio del pubblico.

La *Bugatti*, che è la 8 cilindri con magnete Bosch, già veduta a Strasburgo interamente modificata come carrozzeria, avendo ripreso il solito normale aspetto delle vetturine *Bugatti*, e revisionata nella parte meccanica, ha dato prova di notevole velocità. Ha guadagnato assai dopo Strasburgo e avrebbe anche potuto far meglio se non avesse dovuto nella prima metà della corsa fermarsi varie volte per riparare alcuni piccoli inconvenienti. E' da notare però che non ostante il suo miglioramento, il distacco che la separa dalla Fiat resta quello di Strasburgo. Dopo 700 Km. la *Bugatti* è indietro di 33 minuti dalla Fiat, e non si dimentichi che la Fiat non si è mai impegnata a fondo.

Le *Heiss* non sono mai esistite in corsa. Dopo il 6° giro una di esse è irrimediabilmente ferma: l'altra prosegue calma a 90 all'ora fino al 19° giro, dopo il quale si arresta.

IL MUGELLO



Nazzaro, 1° su macchina da fucina.

Ma la corsa più importante della riunione fu il Circuito del Mugello. Questa corsa, pur essendo solamente alla sua terza edizione, deve essere annoverata fra le più quotate prove italiane e gli organizzatori fiorentini possono vantarsi di aver ottenuto la sua iscrizione nel calendario internazionale.

Il percorso non la cede in difficoltà a quello conoscitissimo della Targa Florio, ma essa vanta sulla corsa siciliana il vantaggio di richiedere minori spese di



Il Commissario Generale
Cav. Avv. Luigi Lodi Focardi

spostamento ai concorrenti ed agli appassionati che da ogni parte d'Italia convergono in quest'occasione sulle strade di Toscana. Quest'anno il pubblico era ancora più numeroso degli scorsi anni su ogni parte dell'interessantissimo percorso. La pioggia, caduta abbondantemente

fino alla vigilia, ha reso ancor più difficile la marcia dei concorrenti ed ostacolato l'assalto ai records, ciò nonostante dobbiamo registrare delle ottime performance che tornano a tutto onore dei vincitori.

E' mancata alla prova l'importanza internazionale, perchè nessuna casa straniera è venuta a tentare la sorte, ma la presenza della Mercedes del campione italiano Giulio Masetti, poteva far temere in una nuova affermazione della marca teutonica.

Si attendeva con passione di vedere se gli altri nostri ottimi gentleman montanti vetture italiane sarebbero finalmente riusciti a battere il fortissimo binomio Masetti-Mercedes ed assicurare ad una nostra marca il primato assoluto. E l'attesa non fu vana. Dopo un inizio velocissimo, nel quale riusciva a battere il record sul giro col tempo magnifico di 53'44" 1/5, il campione italiano fu costretto al ritiro da una panne irrimediabile, che gli toglieva le molte probabilità di vittoria sulle strade a lui più familiari.

I risultati sportivi della manifestazione sono stati regolari e superbi. Battuto il record del giro, battuto il record asso-



Maserati, 2° su macchina da corsa.



Guido Meregalli, 1° categoria 2000.

Il quadro dei tempi che pubblichiamo, servirà a dare un'idea precisa dello svolgimento della corsa e delle posizioni mantenute dai concorrenti giro per giro.

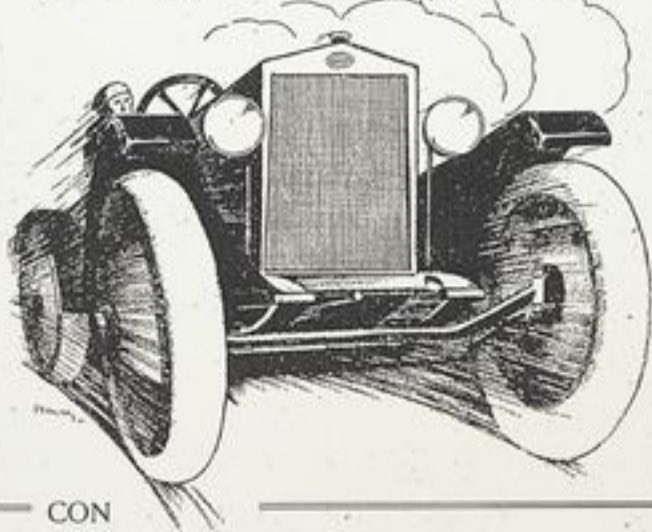
Dopo la scomparsa di Masetti e Campari, protagonisti del duello iniziale, il primato è stato vivamente conteso tra Brillì-Peri e Maserati che ha avuto la meglio. Il brillante pilota bolognese, che già fece trionfare i colori italiani in una Susa-Moncenisio, ha compiuto una corsa regolarissima, mantenendosi sempre nelle prime posizioni. Ma la rivelazione della giornata — se rivelazione si può chiamare — fu Felice Nazzaro, l'unico guidatore nostro a cui si addica il titolo di Re del volante. Dopo una corsa condotta con la massima calma ai primi giri, egli migliorò costantemente la propria posizione fino a minacciare colla sua vettura di serie inferiore ai quattro litri di cilindrata, i colossi da corsa. Se si tien conto della enorme differenza di potenza fra la macchina del vincitore e quella di Nazzaro, il tempo del nostro grande guidatore appare ancora migliore.

luto di Campari (6.13'26") per parte dei primi 8 classificati, la maggior parte dei quali montava macchine di cilindrata inferiore, battuti tutti i records di categoria. Le medie ottenute dalle macchine di serie attestano che ogni tipo ha dato la prova migliore, ad ogni aumento di cilindrata corrisponde un aumento di velocità. Ottime le cose della Nazzaro, giunta ai primi posti ed « au grand complet » col suo nuovo tipo sport e della Ceirano portata alla vittoria dal bravo Cattaneo nella categoria dove più contesa era la vittoria. La Diatto, la O. M. e la Fiat non hanno avuto campo di far risaltare meglio le loro qualità per mancanza di concorrenti temibili nelle loro rispettive categorie.

L'organizzazione fu ottima ed il successo mondano ha completato il successo sportivo. Ne va data lode ai soci dell'A. C. Firenze ed al solerte segretario avv. Lodi Focardi. Presenziava alla manifestazione il segretario della C. I. A. C. I. dott. cav. Moldenhauer. Il servizio di cronometraggio fu disimpegnato dal cav. Legnazzi.

LA DUE LITRI

DIATTO



CON

GOMME PIRELLIDOPO LE NETTE VITTORIE DELLA
PARMA-POGGIO E DELLA *CONSUMA*

AL

CIRCUITO DEL MUGELLO

Km. 389,400

si **CLASSIFICA PRIMA** della Cat. 2000 cmc.

con GUIDO MEREGALLI

Soc. An. DIATTO

VIA FREIUS, 21 - TELEFONI 24-94 - 61-83

TORINO

Soc. An. PIRELLI

VIA PONTE SEVESO

MILANO

LA PROVA DI CHIUSURA SULLA PISTA DI MONZA

MASERATI SU « DIATTO » E DUBONNET SU « HISPANO-SUIZA » VINCONO IL GRAN PREMIO D'AUTUNNO

Il ciclo delle manifestazioni inaugurali dell'Autodromo di Milano è terminato con una prova molto ben riuscita e che ha tenuto vivo l'entusiasmo degli spettatori

Nella categoria superiore le macchine più interessanti erano: la Ballot 8 cilindri di Franz Conelli, la sei cilindri Hispano di Dubonnet, le due Fiat Indianapolis di

fermazione per la Diatto che in questa settimana ha raccolto larga messe di allori vincendo al Circuito del Garda, alla Rocca di Papa ed alla Coppa Turistica del



Maserati Alfieri



Dubonnet André



Sivocchi Ugo

dal primo all'ultimo giro. Malgrado il tempo pessimo non abbia voluto favorire questa corsa di chiusura, pure il pubblico non ha fatto difetto, si può dire anzi che tutti gli automobilisti appassionati, e non quelli di Milano soltanto, non hanno voluto mancare all'ultima contesa di velocità della stagione. Il regolamento della gara divideva i concorrenti in due categorie: fino a tre ed oltre i tre litri di cilindrata. La lotta è stata molto più interessante nella prima che nella seconda categoria, dove in maggioranza erano iscritte vecchie macchine di gentilemens desiderosi di provarsi sul veloce cemento del Parco di Monza. Nella prima categoria troviamo alla partenza cinque Case italiane, una Scat ed una Bugatti pilotate da privati. La Chiribiri con una macchina tipo G. P. Vetturette, la Bianchi colle tre «due litri» che non furono pronte per il Gran Premio d'Italia, la Diatto, la Ceirano e l'Alfa con due macchine ciascuna da tre litri di cilindrata. In totale un agguerrito lotto di dodici partenti decisi a vendere cara la vittoria.

Brilli-Peri e Ciccolini, la vecchia 40-60 Alfa di Campari e la Mercedes 6 cilindri sport di Galeani.

La corsa ha segnato un'altra bella af-



Costantini dopo l'arrivo.

Lazio. In questo G. P. d'Autunno ha dato l'impressione di essere notevolmente superiore in velocità alle rivali. Condotta magistralmente da quell'eccellente pilota che è Alfredo Maserati che ha riconfermato con una nuova brillante vittoria le sue precedenti affermazioni dell'annata, la Diatto ha dimostrato di saper ben resistere agli sforzi più prolungati. Durante due inseguimenti il bravo Maserati ha dovuto tutto chiedere alla sua macchina per raggiungere Sivocchi che manteneva la testa a grande andatura. In questi inseguimenti abbiamo potuto rilevare che i tempi sul giro di Maserati erano uguali se non inferiori a quelli del vincitore Dubonnet, che pilotava una macchina molto più potente. Si è potuto anche calcolare che se il Maserati avesse potuto compiere tutta la corsa come il francese, senza mai arrestarsi, forse avrebbe mantenuto il primo posto in classifica generale. Ad ogni modo questo motore creato dall'ing. Coda per le grandi velocità non avrebbe potuto rivelarsi meglio che in questa corsa.

Al secondo posto troviamo l'Alfa-Ro-



La partenza della prima categoria.



La partenza della seconda categoria.



L'ique « Alfa Romeo ».



Maserati si rilancia per la seconda volta.

meo, battuta di misura proprio negli ultimi giri. La sei cilindri R. L. dell'ing. Merosi molto ben disegnata e costruita, ha superato brillantemente la prova del fuoco per merito di un ottimo e modesto pilota: Ugo Sivocci. Questo nuovo tipo di macchina ha compiuto una corsa meravigliosa di 400 chilometri senza fermarsi, con una regolarità di marcia stupefacente. Basta questa affermazione per demolire molte dicerie sul tipo R. L. che ha affrontato la lotta con macchine che già erano state studiate e collaudate per il G. P. I. L'altra macchina, guidata da Ascari, non ha potuto pugnare bene perché provata da numerose panne di gomme ed alla fine costretta a ritirarsi per guasti.

La Bianchi, piazzata al terzo posto per merito di Meo Costantini, ha debuttato felicemente coi suoi tipi da corsa. Leggermente inferiore in velocità alle rivali avrebbe potuto affermarsi molto meglio se Conelli non fosse stato colpito dalla sfortuna e dovesse presentato tre macchine identiche. Ma Caberto Conelli può dirsi sfortunato fino ad un certo punto, perché uscire di strada in piena velocità, ribaltarsi e cavarcela col solo spavento è una fortuna che capita rare volte.

La Ceirano colpita duramente dalla girone dopo 20 giri di aspra contesa colla Diatto e Alfa non ha potuto dare una misura esatta del valore dei suoi nuovi motori a valvole laterali.

Nella categoria delle macchine grosse abbiamo visto i bolidi marciare a velocità insospettite. Più che nella vittoria di Dubonnet credevamo in quella di Conelli perché lo stesso sig. Merosi aveva espresso dei dubbi circa la vecchia Alfa con la quale Campari ha saputo battere il record del giro. Forse Franz Conelli non ha chiesto tutta la velocità di cui era capace la sua potente Ballot, oppure la macchina non era a punto bene. Questa ipotesi però è la meno fondata perché negli ultimi giri la velocità dell'Hispano è stata sempre inferiore a quella della macchina di Conelli. Il duello fra queste due macchine è stato interessante tanto quanto quello svoltosi tra Maserati e Sivocci.

Speravamo in una miglior corsa di Niccolini, ma si è visto che la sua potente Fiat non era ben registrata e quindi non poteva dare il massimo rendimento. Brillieri su una macchina uguale ha fatto fin che è rimasto in gara dei giri velocissimi ed impressionanti. Una buona prova di regolarità ad alta andatura ha compiuto Galleani sulla Mercedes 6 cilindri tipo Sport.

Non vale la pena di parlare delle altre macchine che hanno fatto da riempitivo perché o troppo vecchie o notevolmente inferiori a quelle a cui abbiamo sin qui accennato. Non si può passare sotto silenzio la bella prova fatta dal carburatore Menini applicato sulla Diatto di Maserati.

L'organizzazione, curata personalmente

dal Grand'Uff. Mercanti, coadiuvato dai Commissari cav. Momo e Vaccarossi e comm. rag. Galli, e di Nino Besana, è stata ottima.

H. P.

CLASSIFICA

Categoria fino a 3000 cmc.

1. MASERATI Alfieri (Diatto) che copre i 40 giri del Circuito, pari a Km. 400 in ore 3.11'19" 3/5, alla media di Km. 125.439.
2. Sivocci Ugo (Alfa-Romeo) in ore 3.11'29" 3/5 alla media di Km. 125.330.
3. Costantini Meo (Bianchi) in ore 3.22' 26" 1/5 alla media di Km. 118.555; 4. Mateti (Scaf) in ore 4.14'42" (fuori tempo massimo).

Giro più veloce: Maserati (30) in 4'15" e 4/5 alla media di Km. 140.737.

Categoria oltre 3000 cmc.

1. DUBONNET André (Hispano-Suiza) in ore 3.2'57" 1/5 alla media di Km. 131.180.
2. Conelli Franz (Ballot) in ore 3.5'23" e 2/5 alla media di Km. 129.456.
3. Niccolini P. C. (Fiat) in ore 3.11'55" e 3/5 alla media di Km. 125.045; 4. Galleani Mario (Mercedes) in 3.27'30" alla media di 115.662; 5. Ardizzone (Fiat) in 3.48'54" 3/5 alla media di 104.844.

Giro più veloce: Campari (10) in 4'14" e 1/5 alla media di Km. 141.605.



Maserati complimentato dalla sua signora dopo la vittoria.



U. Sivocci che ha portato alla vittoria l'Alfa-Romeo tipo R. L.

LA COPPA DEL GARDA



Deo « Chiribiri » (7) la curva.

Gigi Piate la curva.



Al centro: lungo le tortuose salite.



Guido Meregalli (14), la curva, 1ª categoria 2000, su « Diatto ».



Bertoli su « Fiat 501 ».

Nell'evolo: l'arrivo di Meregalli al traguardo.



Meregalli inseguito da Minoia.



Minoia, 2ª cat. 1500 su « O. M. ».

Il Circuito del Garda è senza dubbio una corsa indovinata, una piccola grande corsa alla quale è riservato un brillante avvenire. Nata senza grandi pretese, portata a compimento con l'attività e la competenza indiscussa degli organizzatori bresciani riuniti, dopo la rotissima questione del Gran Premio, nell'Ente Sportivo Bresciano, essa ha avuto un lusinghiero successo.

Come non potrebbe sortire buon esito una manifestazione che si svolge in un angolo d'Italia fra i più incantevoli per bellezza paesistica, a poca distanza da importantissime città, che può disporre di un percorso breve ed interessantissimo? Si ritorna sempre volentieri sul Garda perché non si può restare insensibili al sorriso di questi luoghi deliziosi, e quando si riparte è forte la nostalgia di abbandonare questo lago profumato. Il Garda sportivo è nato, ora deve vivere. Sia-

mo sicuri che gli sportsmen della Leonessa non mancheranno al loro impegno.



Questo secondo circuito benacense non ha avuto un lotto numeroso di iscritti, ma i pochi che han dato il loro nome alla corsa erano fra i nostri migliori elementi. Si contavano nei sedici partenti: 4 O. M., 4 Fiat 501 S., 1 Bugatti, 1 Chiribiri ed 1 Aurea nella prima categoria e nella seconda 3 Ansaldo e 2 Diatto. A quattro fra queste era stato, accordato il favore del pronostico, sia per le qualità speciali delle macchine sia per le guide alle quali erano affidate. Intendiamo accennare alla Diatto tipo Gran Premio 1922 di Meregalli, alla Chiribiri tipo Gran Premio Veturlette 1922 di Deo ed alle O. M. di Minoia e Morandi.

Due di queste non hanno potuto terminare la corsa per incidenti, la Chir-

ibiri e la O. M. di Morandi, mentre le altre due hanno vinto le loro categorie.

La vittoria perciò è stata regolarissima e meritata sia dagli uomini che dalle macchine. Fra i due vincitori, nella classifica generale, Nuvolari è riuscito a piazzare la sua Ansaldo facendo appello a tutta la sua abilità ed alla sua audacia senza limiti.

Il miglior guidatore che noi abbiamo visto in corsa è stato certamente Ferdinando Minoia del quale non è certamente il caso di tessere l'elogio. Ma egli sapeva bene fin dalla partenza che non avrebbe potuto aspirare al primato assoluto, data la differenza di potenza che esisteva tra la sua macchina e la « due litri » Diatto. Meregalli invece ha fatto la sua corsa. Fornito del mezzo più veloce e più adatto alle caratteristiche del percorso, egli ha sorpassato giro per giro i suoi avversari facendo riflettere le

Cat. sino a 2000 cme.

1. Meregalli (Diatto) in 46'18", media km. 63.209; 2. Schieppati (Diatto) in 48'37" 4/5; 3. Melloni (Ansaldo) in 50'15" 1/5.

Partiti 3. Miglior tempo sul tratto Casalecchio-Vergato: Meregalli in 23'41", media km. 76.722.

in 45'49" 1/5; 4. Ipsilon (Spa, in 47'41".

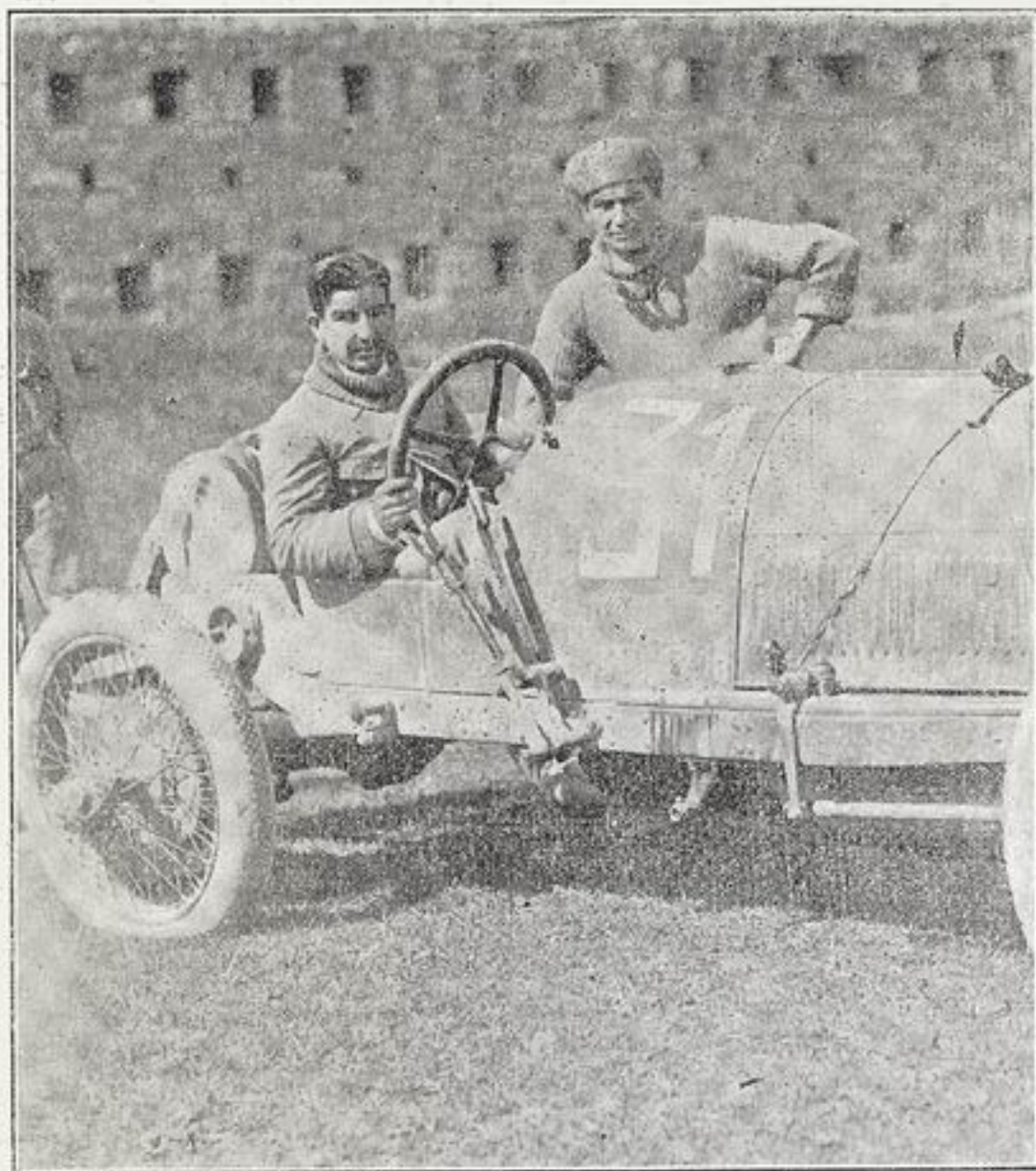
Partiti 7. Miglior tempo sul tratto Casalecchio-Vergato: Maserati in 20'17", media km. 89.582.

Cat. fino a 2000 cme.

1. Spadoni (Ansaldo) in 46'37" 3/5,

La gara motociclistica

La corsa motociclette non ha ottenuto il numero dei partenti che gli organizzatori speravano, e questo certamente per la coincidenza del 1. Circuito di Busto che ha raccolto il fior fiore del



ALFIERI MASERATI
vincitore della Bologna-Rocca di Roffeno

AUTOMOBILI DA CORSA

Cat. oltre 3000 cme.

1. Foroni (x) in 42'35" alla media di km. 80.467; 2. Allegri (Nazzaro) in 44'16" 1/5; 3. Steffanelli (Fiat) in 50'34" 2/5.

Partiti 6. Miglior tempo sul tratto Casalecchio-Vergato (km. 30.294): Brilli-Peri in 19'28" 1/5, media chilometri 93.303.

Cat. fino a 3000 cme.

1. Maserati (Diatto) in 29'54" 3/5, media km. 73.848; 2. Saccomani (Ceirano) in 43'34"; 3. Pagani (Ceirano)

media km. 63.267; 2. Corà (Ansaldo) in 53'29".

Partiti 2. Miglior tempo sul tratto Casalecchio-Vergato: Spadoni in 24'9" 3/5, media km. 75.320.

Cat. fino a 1500 cme.

1. Marconcini (Chiribiri) in 42'27" 3/5, media km. 69.420; 2. Tebaldi (Bugatti) in 43'24"; 3. Weber (Fiat) in 44'21".

Partiti 4. Miglior tempo sul tratto Casalecchio-Vergato: Marconcini in 21'43" 1/5, media km. 83.718.

nostro motociclismo specie nella categoria 500.

Nella 1000 cme. Ruggeri, che avrebbe desiderato il gruppo dei suoi numerosi rivali, per cercare di strappare una nuova vittoria in casa propria, ha dovuto invece vincere facile per mancanza di concorrenti. Tre furono i partiti e due gli arrivati. Il secondo poi, Cesari, è giunto a 15 minuti di distacco dal campione bolognese, che anche senza lotta è salito a Rocca di Roffeno in 42'45" alla media di km. 69 e 915.

La categoria 500 cme è stata di faci-

Alcune fasi della Parma Poggio di Berceto

1. - Becchi su Diatto.
2. - I concorrenti attendono l'apertura del percorso per il ritorno.
3. - L'arrivo di Slavite su Bianchi.
4. - Materassi su Itala.



VISIONI DEL CIRCUITO DEL GARDA



A sinistra e dall'alto in basso: Meregalli taglia vittorioso il traguardo posto nella piazza di Salò. - Clerici insegue Silvani alla svolta di Termine. - Morandi sulle Zette inseguito da Antonelli. - A destra, in alto: Meregalli inizia velocissimo la salita delle Zette. - In basso: Passaggio di un concorrente a Cunetione.



IL COPPA DELLA PERUGINA

Elenco completo degli iscritti

Categoria fino a 1500 cmc.

Maserati Alfieri su Maserati
Croce Pasquale su Bugatti
" Peter „ su Bugatti
Durazzo Enrico su Bugatti
Antici Marchese Adalberto su Bugatti
Rosti Carletto su Bugatti
Bona Gaspare su Bugatti
N. D. Firpo Vozi Emma su *Covasse Speciale*
Serboli Roberto su Chiribiri
Panerai Alberto su Chiribiri
Sbraci Vasco su Chiribiri
Mazzacurati Mario su X
Alloati Giovanni su X
Ciriaci Guido su Fiat
Rabitti Luigi su Silvani
Vagnarelli Luigi su Mathis
Berretta Alfredo su Aurea
Princ. Del Drago Rodolfo su Amilcar
Graziani Omero Fiat 501 tipo *Nezza*
Clerici Abele su Salmson
Borzacchini Baconin su Salmson
Spongia su Salmson
T. A. su Salmson
Ricci Sandro su Salmson
Fagioli Luigi su Salmson

Categoria oltre 1500 cmc.

Bar. Maria D'Avanzo su Mercedes
Antonelli Conte Domenico su *Itala*
Stefanelli su Bugatti
Zaniratti Ferruccio su Bugatti
Spinozzi Luigi su Bugatti
Ponno Antonio su Bugatti
" Tribi „ su Bugatti
Brilli-Peri conte Gastone su Ballot
Anselmi Pietro su O. M.
Presenti Bruno su Alfa Romeo
Nicoli su X
Materassi Emilio su Itala
Aymini Giulio su Diatto
De Sterlich Marchese Diego su Diatto
Tartaglia su Diatto
Baroncini Giulio su Diatto

PREZZI D'INGRESSO :

Ingresso al Circuito	. . . . .	L 10	
Tribune di traguardo	. . . . .	„ 40	compreso l'ingresso
Tribune di curva	. . . . .	„ 40	
Automobili	. . . . .	„ 40	escluso l'conduzione
Motociclette	. . . . .	„ 10	

Le tribune saranno completamente coperte

La XVI Corsa in salita Coppa della Consuma.

VISIONI DI GARA:

1. L'arrivo di un concorrente della categoria Turismo, 2. Damiano Rogal l'asso motociclistico e recordman della Consuma, ha debuttato come automobilista ed ha incontrato un nuovotriciovin-



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

(Fot. Locchi).



La XVI Coppa della Consuma, Km. 14,930, si è svolta quest'anno il 22 corr. sotto una incessante pioggia che aveva reso il fondo stradale quasi impraticabile specialmente sui torniquets. Devesi a questo fatto se il record che appartiene al Conte Giulio Masetti ha potuto resistere al fiero attacco portatogli dal vincitore Materassi che su "Itala", ha ottenuto il miglior tempo della giornata.

Interessante è stato il debutto di Damiano Rogal che con la "Diatto", 3 litri ha vinto la sua categoria e si è classificato terzo assoluto.

Ecco la classifica:

Cat. 1500 cmc.: 1. Marconcini (Chiribiri) in 14' 31" 2/5.

Cat. 2000 cmc.: 1. Antonelli (Bugatti) in 13' 19" 2/5.

Cat. 3000 cmc.: 1. Rogal (Diatto) in 13' 24" 1/5.

Categoria oltre 3600 cmc.: 1. Materassi (Itala) in 13' 17" 2/5.

Cat. Turismo fino a 2000 cmc.: 1. Cercignani (Diatto) in 16' 54" 1/5.

Cat. Turismo oltre i 2000 cmc.: 1. Presenti (Alfa Romeo) in 14' 37" 3/5.



LA DIATTO AL GRAN PREMIO D'ITALIA

LA SUA DUE LITRI DA CORSA

Tra le case italiane concorrenti al Gran Premio d'Italia figura la Diatto di Torino, e se qualche tempo addietro si dubitava del suo effettivo intervento, oggi il dubbio sembra essersi dileguato, data tutta l'appassionata e fervidissima opera di preparazione a cui l'antica gloriosa casa torinese si è dedicata per approntare le sue vetture alla data del Gran Premio.

La Diatto porterà due vetture sul Circuito di Milano guidate da Alfieri Maserati, il vincitore del Mugello, della Sisa Moncalisio, dell'Aosta Gran S. Bernardo e Guido Meregalli. Ed è con vero compiacimento che notiamo l'entrata alla Diatto di un lavoratore e di un tecnico serio e valente e di un espertissimo corridore come il Maserati, il quale mercherà certamente un proficuo contributo all'allestimento e alla riuscita delle vetture da corsa.

Ci congratuliamo di questa scelta felice con i dirigenti della Diatto ed in particolare con l'ottimo rag. Pozzi cui si deve oltre ad un'altra scelta non meno oculata, quella del valorosissimo tecnico, signor Coda, l'attuale rigogliosa restaurazione e rinnovazione e l'ardente risveglio sportivo della Diatto, brillantemente segnato e affermato dalla creazione della nuova vettura Diatto tipo 20 con motore da 2 litri di cilindrata e valvole in testa, tanto ammirata alla sua prima apparizione nell'Aprile all'esposizione di Milano e dalle vittorie che già nelle gare disputate fin qui, dalla Parma-Berceto in poi la nuova macchina ha rapidamente conseguito.

È ben naturale che disponendo di un tipo nuovo di vettura egregiamente riuscito, dotato di ogni più moderno pregio, e proprio di 2 litri di cilindrata, incoraggiata dai successi riportati dal tipo stesso fin dalle sue prime prove, la Diatto abbia deciso la sua partecipazione al Gran Premio d'Italia. Ma appunto dai motivi che la hanno determinata si disegna altresì l'intento quasi pratico della partecipazione della Diatto, nel senso che vuole essere tenuta nell'ordine di quelle che si dicono prove di dimostrazione, prove comandate al carattere della vettura posta in gara, non tanto per una vettura assolutamente da corsa e mirante unica-

mente alla vittoria, ma una vettura derivata dal fondo e dal tipo comune di serie e adattata con opportuni ritocchi al compito speciale della corsa. In altre parole non una vettura speciale ma una vettura del tipo normale, modificata per il compito speciale della corsa come la si modificherebbe per un compito diverso. Talchè il risultato che essa darà non andrà tanto a merito delle modifiche occasionali quanto della sostanza non mutata del tipo normale.

Si intende non ciò che la Diatto concorrerà nel Gran Premio con vetture ricavate dal suo nuovo tipo 20 da 2 litri espressamente ritoccate più che nel motore, nello chassis (per ottenere il massimo alleggerimento); e nella carrozzeria.

Il peso dello chassis è stato ridotto a 700 chilogrammi.

In quanto al motore le sue caratteristiche sono le seguenti: 4 cilindri di mm. 79, 7 di alesaggio per 100 mm. di corsa — 2 valvole in testa per cilindro, del diametro di 40 mm. e dell'altezza di 9 mm. comandati da un albero a cames per mezzo di bilanciere; bielle tubolari; pistoni d'alluminio; diametro del collo d'oca 40 mm.

In confronto al motore normale questo per il Gran Premio, di diverso, presenta solo i pistoni più alleggeriti. Con questo alleggerimento e con qualche più spinto accorgimento di montaggio i 3500 giri normali raggiungono i 4500, elevandosi così la potenza da 63 HP a 75 HP o poco più. Non è il limite massimo già raggiunto da altre Case, con motori specialissimi, ma qui dato il punto di partenza il risultato è già notevole.

L'accensione è assicurata da un magnete semplice. E vi è una candela per cilindro. Il carburatore è unico e orizzontale. Per la lubrificazione questa 2 litri è munita di doppia pompa, dispositivo che ormai tende a generalizzarsi sui motori moderni di buona costruzione ed alto rendimento.

Frizione a disco unico di Ferodo. Cambio a 4 velocità e marcia indietro. Trasmissione a spina centrale. Passo m. 2,50; carreggiata m. 1,30. Ruote Rudge; gomme straight side.

I freni sono sulle 4 ruote, compensati, brevetto Diatto, comandati a pedale. Quelli posteriori possono venir comandati, indipendentemente, a leva.

TUBI

ACCIAIO SENZA SALDATURA TRAFILATI A FREDDO

“MANNESMANN” di precisione per
“AUTOMOBILI” - costruzioni AERONAUTICHE

(in tutti i diametri e spessori)

mm. 10 x 7 - 10 x 8 - 12 x 10 - 14 x 10 - 14 x 12 - 15 x 14 - 15 x 13 -
mm. 20 x 18 - 20 x 15 - 20 x 13 - 20 x 10 x - 21 x 15 - 21 x 10 -
mm. 22 x 18 - 25 x 21 - 25 x 24 - 25 x 15 - 25 x 16 - 27 x 21 - 28 x 22 -
mm. 28 x 28 - 30 x 30 - 30 x 25 - 33 x 25 - 35 x 25 - 35 x 28 - 35 x 29 -
mm. 38 x 30 - 38 x 32 - 38 x 33 - 40 x 33 - 44 x 39 - 45 x 40 - 50 x 48 ecc.
sino a 300 mm.

FRANCESCO MOSCHENI & C.

(Agenti per Piemonte Soc. della An. Stabilimenti di Dalmine)

TORINO



UFFICIO - Corso Re Umberto, 44 - TELEFONO N. 40-220
DEPOSITO - Via Cernusco, 18.

Alla Terni-Passo della Somma

- 1 - Il tavolo dei cronometristi.
- 2 - Il pittoresco percorso.
- 3 - L'arrivo di De Stallich su Fiatto, primo assoluto.
- 4 - Borzacchini su Salmson ad una curva.
- 5 - Borzellini su Chrysler.
- 6 - Belli su Fiat 509, all'arrivo.

(Civ. Del Povo. Foto G. Gatti)



9 Maggio = tre vittorie "Diatto,,

Circuito di Alessandria

(turismo) 1° Assoluto Signor Aymini in 1 48' 53" $\frac{1}{5}$ alla velocità oraria di Km. 88,152. - Cat. oltre 1500: 1° Signor Aymini; 2° Signor Giraud.

Sorrento - San'Agata

(Corsa in salita Km. 12) 1° assoluto (Cat. corsa e turismo) Marchese Diego di Sterlich in '10'11" che stabilisce il nuovo record assoluto della prova.

Scalata della Rabassada

(Barcellona - Km. 4,900) Cat. 3000 turismo: 1° Signor Garcia in 4'55" $\frac{9}{10}$ (Nuovo record) - Tutti su



La Diatto monta in serie Ruote Rudge Whitworth - Candele Champion - Ammortizzatori Hartford

Società Anonima Autocostruzioni DIATTO

Via Venaria, 73 - TORINO - Via Venaria, 73

Prove e consegne sollecitate presso tutte le Agenzie



1



2



3



4



5



6

AL CRITERIUM DI REGOLARITA' DI S. REMO.

1. Le macchine pronte per la partenza. - 2. Busio su Gar. - 3. Girotti su Fiat 509. - 4. Chiaro su Fiat 501, vincitore categ. 1500. - 5. Girardo su Daimler, vincitore categ. 2000. - 6. Marchese Monticelli su Alfa Romeo, primo assoluto.

(Fot. Oscar Finelli)

ALCUNE RECENTI VITTORIE DELLE



MILANO

Coppa Automobilistica Fiera di Milano - Velocità e consumo: **PRIMO DIATTO** (Signor Giudici) con il Nuovo 2 litri Tipo 30 (media oraria Km. 107,376 - Consumo una normale litra di benzina per Km. 162)

RABASSADA

(Barcellona) Corsa in salita della Rabassada - Categoria 2 litri turismo; **PRIMO DIATTO** (Signor Garcia) col nuovo 2 litri tipo 30 in 5'7¹¹/₁₆ RECORD - Categoria 3 litri corsa **PRIMO DIATTO** (Signor Garcia) in 4'33¹¹/₁₆ RECORD

MUGELLO

Circuito del Mugello (Km. 374,200) categoria 2 litri: **PRIMO DIATTO** (Sig. Stefanelli) con il Nuovo 2 litri Tipo 30 in ore 5,33'48¹¹/₁₆ alla media oraria di Km. 67,224

TREVISO

Coppa Consiglio - Categoria oltre 1500 cmc. **PRIMO DIATTO** (Sig. Stefanelli) col nuovo 2 litri Tipo 30 in 13'55¹¹/₁₆

LIMONEST

(Lione) - Corsa in salita del LIMONEST - Categoria 3 litri corsa. **PRIMO DIATTO** (Signor Lecot) in 2'22¹¹/₁₆ - RECORD

SUSA

Corsa in salita Susa Moncenisio - categ. oltre 2000 cmc. **PRIMO ASSOLUTO DIATTO** (Marchese De Sterlich) in 18'48¹¹/₁₆ alla media oraria di Km. 70,506 stabilendo il nuovo **RECORD ASSOLUTO**

AOSTA

Corsa in salita Aosta - Gran S. Bernardo - Cat. oltre 2000 cmc. **PRIMO ASSOLUTO DIATTO** (Marchese De Sterlich) in 32'51¹¹/₁₆ alla media di Km. 62,642

Presso tutte le Agenzie Italiane ed Estere si possono provare i nuovi tipi 1925 **20 A** e **30**



FASI E PROTAGONISTI DELL'AOSTA-G. S. BERNARDO
 1. De Sterlich all'arrivo. - 2. De Sterlich trompe vltteriano con la Diatto verso il traguardo. - 3. Peyrot su Fiat, primo della categ. 1500. - 4. Abile Clerici, recordman su Salomon della categ. 1100 c.c. - 5. I vincitori di categoria; da sinistra a destra, Peyrot, Palmavichni, De Sterlich, Clerici. - 6. Jacod, vincitore su Bianchi della categ. 2 litri. - 7. Marsengo su SPA, primo della categ. Turismo.



Scene della 1^a Coppa del Consumo e Regolarità.



1. I concorrenti pronti per la partenza;
2. La partenza di Tassara su Bugatti;
3. L'arrivo di Giudici su Diatto;
4. Giordano su Ansaldo lungo la Circonvallazione a Mare;
5. L'arrivo di Tarozzi su Spa.

(Foto Guarnati, Lupo Capelli).



Le due COPPE INTERNAZIONALI (regolarità, consumo e velocità)
FIERA DI MILANO - Pista di Monza - e COMUNE DI GENOVA - per-
corso stradale - sono state vinte brillantemente dalla due litri



1. COPPA INTERNAZIONALE AUTOMOBILISTICA FIERA DI MILANO

1° per velocità (media oraria Km. 107,376) 1° per consumo
(Km. 162 con una normale latta di benzina) il gentlemen G. Giudici
con DIATTO tipo 30 di serie

1. COPPA INTERNAZIONALE DEL CONSUMO E REGOLARITÀ

(Coppa Comune di Genova)

1° ASSOLUTO il gentleman Aymini alla velocità media oraria di
Km. 64,282 su DIATTO tipo 30 di serie battendo macchine di
minore e superiore cilindrata, e vincendo inoltre la Coppa del giornale
"IL CAFFARO.."

Società Anonima Autocostruzioni Diatto

TORINO - Via della Venaria, 73 - TORINO

Presso tutte le Agenzie consegne immediate dei TIPI 30 carrozzati torpedo

ALCUNE RECENTI VITTORIE DELLE



MILANO

Coppa Automobilistica Fiera di Milano -
Velocità e Consumo: 1° **DIATTO** (Sig.
Giudici) con il **Nuovo 2 litri tipo 30**
(media oraria Km. 107,376 - Consumo
una normale latta di benzina per Km. 162)

MUGELLO

Circuito del Mugello (Km. 374,200) ca-
tegoria 2 litri: 1° **DIATTO** (Sig. Stefa-
nelli) con il **Nuovo 2 litri tipo 30** in
ore 5,33'48" $\frac{2}{5}$ alla media oraria di Km.
67.224

LIMONEST

(Lione) - Corsa in salita del Limonest -
Categoria 3 litri corsa: 1° **DIATTO**
(Signor Lecot) in 2'22" $\frac{1}{5}$ - RECORD.

RABASSADA

(Barcellona) Corsa in salita della Rabas-
sada - Categ. 2 litri turismo: 1° **DIATTO**
(Signor Garcia) col **nuovo 2 litri tipo 30**
in 5'7" $\frac{4}{10}$ RECORD - Categoria 3 litri
corsa 1° **DIATTO** (Signor Garcia) in
4'33" $\frac{4}{10}$ - RECORD

TREVISO

Coppa Cansiglio: Cat. oltre 1500 c.c. -
1° **DIATTO** (Sig. Stefanelli) col **nuovo**
2 litri tipo 30 in 13'55" $\frac{1}{10}$.

Presso tutte le Agenzie Italiane ed estere si
possono provare i nuovi tipi 1925 - **20 A** e **30**

Alcune recenti vittorie della



- 12 Settembre • **Chilometro lanciato di Pesaro** - 1° Assoluto Macchine da Turismo: Signor GIOMBINI.
- 12 Settembre • **Scalata al Monte Pellegrino** (Km. 8.500) - Sottoclasse 4 - Turismo aperte: 1° Sig. CUCCIO in 10'28" - Sottoclasse 4 - Turismo chiuse: 1° Sig. PILLITTERI in 10'53".
- 18 Settembre • **Circuito Laziale-Sabino** - Prova di Turismo di Km. 650 circa - L'équipe BONAMICO-DE LELLIS-STOPPANI e la sola giunta al completo.
- 19 Settembre • **Susa-Moncenisio** - Corsa in salita di Km. 22.100 per Macchine da Turismo: 1° Assoluto Sig. AYMINI in 20'56"1/5 (Nuovo record) - 2° Assoluto Sig. GIRAUDO in 21'16"1/5.
- 19 Settembre • **IV Coppa Collina Pistoiese** - Corsa in salita di Km. 15.500 - Turismo Categoria 2000 cmc.: 1° Signor BERNARDINI in 15'32"1/5.
- 26 Settembre • **Vermicino-Rocca di Papa** - Corsa in salita di Km. 14.400 - Turismo 2000 cmc.: 1° Sig. BONAMICO in 12'1"3/5 (Nuovo record) - 2° Signor PANCALLI in 13'32" - Corsa oltre 2000 cmc.: 1° Sig. TARTAGLIA.
- 3 Ottobre • **Spoletto-Forca di Cerro** - Corsa in salita di Km. 9 - Corsa Categoria oltre 1500 cmc.: 1° Sig. TARTAGLIA.
- 3 Ottobre • **Bologna-Loiano** - Corsa in salita di Km. 27 - Categ. Turismo - 1° Assoluto Sig. TESTI in 23'49"1/5 (Miglior tempo - Record).
- 3 Ottobre • **Adunata dell'A. C. di Sicilia** per il giro più veloce sul Circuito delle Madonie (Km. 108): 1° Assoluto (corsa e turismo) Sig. VALDES con macchina da Turismo (2000 cmc. in 1,46'13"4/5.
- 17 Ottobre • **Tolentino - Colle di Paterno** - Km. 5 in salita: 1° Categ. Corsa e 1° Assoluto: Marchese DE STERLICH in 4'17" - Velocità oraria Km. 70,039.

Candele CHAMPION - Ruote RUDGE-WHITWORTH
OLIO OLEBLITZ - Ammortizzatori HARTFORD

S. A. Autocostruzioni DIATTO - Via Venaria, 73 - TORINO

Le vittorie più convincenti sono quelle che si ripetono!

IL CIRCUITO DEL GARDA

è vinto per la TERZA VOLTA da
GUIDO MEREGALLI su

DIATTO

TIPO 20 SPORT

con Carburatore MEMINI - Magnete
BOSCH - Candele KLG, che compie
pure il GIRO PIÙ VELOCE

**e si aggiudica definitivamente la
Coppa del Garda**

Soc. Anon. Auto-Costruzioni DIATTO

Sede e Stabilimenti: TORINO - Via Venaria N. 73

Agenzia per TORINO e Piemonte: Piazza S. Carlo, 11
(Casella Postale 378)

Agenzia Lombarda: Via Lazzaro Papi, 14 - MILANO

Corsa in salita
COPPA DELLA COLLINA PISTOIESE

6 Luglio 1924

I Pneumatici Straight - Side **GOOD-YEAR**



Il gentleman / Amleto Orlandi

AMLETO ORLANDI

su Lancia tipo "LAMBDA" di 2000 cme.,
 che partecipava nella cat. 3000 cme.,
 classificandosi brillantemente **secondo**
 a pochi secondi dal primo (che pilotava
 una 3000 cme.) e battendo diverse vet-
 ture di cilindrata superiore.

Domandate presso le nostre FILIALI
 preventivi per ruote (Rudge) e pneu-
 matici Straight-Side GOOD-YEAR

AGENZIA GENERALE ITALIANA PNEUMATICI

GOOD-YEAR

ORLANDI, LANDUCCI & LUPORI
LUCCA ————— MILANO



Damiano Rogai

portano alla vittoria
Damiano Rogai
 su DIATTO, che
 vince la 5ª categoria
 3000 cme. corsa.

Filiali in: BOLOGNA - FIRENZE - GENOVA - TO-
 RINO - MESSINA - ROMA - PADOVA
 UDINE.

DUE SUCCESSI

La 25 HP DIATTO al "Salon di Bruxelles," La 10 HP DIATTO al "Concorso di Ginevra,"

293

Le vetture *Diatto* hanno certi pregi loro propri di costruzione e di funzionamento, e i secondi in derivazione del primo, a cui noi abbiamo altra volta cercato di dare una definizione precisa, ma che gli intenditori e gli automobilisti tutti conoscono e indicano di solito con le seguenti espressioni generiche: « La *Diatto* è una vettura simpatica, robusta, sale bene, cammina forte, ha slancio, consuma poco ». Noi per esperienza diretta sappiamo che queste espressioni significano assai più di quanto dicano, hanno un valore reale più elevato del loro valore verbale. Le *Diatto* sono vetture costruite da veri tecnici meccanici, da costruttori che sono meccanici per tradizione, per vocazione e per arte. In esse quindi l'architettura della macchina vi è realizzata nel modo più schietto e sicuro. Qualunque ne sia il tipo, grosso o piccolo, la *Diatto* ha sempre l'aspetto di una vera macchina, e non ne ha soltanto l'aspetto e l'estetica, ma anche la natura e le virtù: potenza e robustezza, semplicità e regolarità. A prima vista la *Diatto* ce ne dà la sensazione nel suo stile sobrio vigoroso senza esuberanze né complicazioni. Si capisce immediatamente che questa macchina a benzina

come le buone e solide macchine a vapore ed elettriche è fatta per l'uso pratico, per fornire il lavoro più energico e continuativo, per funzionare da sé col minimo di disturbo, di dispendio, di consumo. E alla prova le vetture *Diatto* risultano veramente così, resistenti, instancabili, gagliarde, vanno sempre animose, senza richiedere cure speciali, e consumano quasi niente. La loro genuina costruzione meccanica è la fonte copiosa delle loro eccellenti qualità meccaniche.

Questa costruzione è stata particolarmente rimarcata in Belgio al Salon di Bruxelles, dove la *Diatto* esponeva una delle sue classi che 25 HP, carrozzata con un elegante *torpedo* leggero.

I belgi in fatto di meccanica sono dei fini conoscitori, e per ciò mentre non è loro sfuggita la qualità eminente della *Diatto* su cui si sono a lungo intrattenuti e interessati,

la loro approvazione ha un significato altamente elogiativo e costituisce un giudizio di un'indiscutibile competenza.

Nel 1919 la *Diatto* aveva fatto una magnifica comparizione al Salon di Parigi, si era fatta notare per la modernità, l'eleganza, la finezza delle

sue vetture, per la ricchezza del suo stand; in quest'anno al Salon di Bruxelles, senza il concorso di elementi esteriori, senza alcun contorno di adornamenti o di vistose attrattive, l'ammirazione è venuta egualmente, di per sé, per l'intrinseca bontà della macchina. Una sola vettura, la *Diatto*, aveva presentato al Salon la sua 25 HP, ma non occorre di più. In quell'unica macchina gli osservatori intelligenti hanno capito quale molteplice attitudine creativa era accumulata, e quale laboriosa e selezionata evoluzione era venuta a concludersi, tesaurizzando la più ingente somma di maestria e di progresso.

Se al Salon di Bruxelles sono apparsi e sono state giustamente apprezzati i pregi costruttivi della *Diatto*, nel recente classico concorso del *5000 de 5 litres*, concorso turistico e pratico, di resistenza di consumo tenutosi a Ginevra il 20 Novembre scorso si sono manifestati luminosamente i

pregi funzionali della macchina stessa. A Bruxelles l'esponente ne era la *Diatto* 25 HP, a Ginevra la nuova piccola *Diatto* 10 HP.

I due successi si corrispondono, il primo ha trovato la sua consistenza nell'ammirazione dei competenti, il secondo in una importantissima vittoria, che mette la piccola *Diatto* in prima linea, tra le vetture oggi più convenienti e vantaggiose.

Come lo dice il suo titolo il Concorso di Ginevra che si ripete da più anni, è essenzialmente un criterio di rendimento il quale viene a mostrare la vettura che sa meglio utilizzare l'energia rappresentata dal carburante. E se questa prima era soltanto una misura del progresso tecnico oggi ai prezzi elevatissimi della benzina diventa la più preziosa indicazione del progresso e dell'utilità pratica.



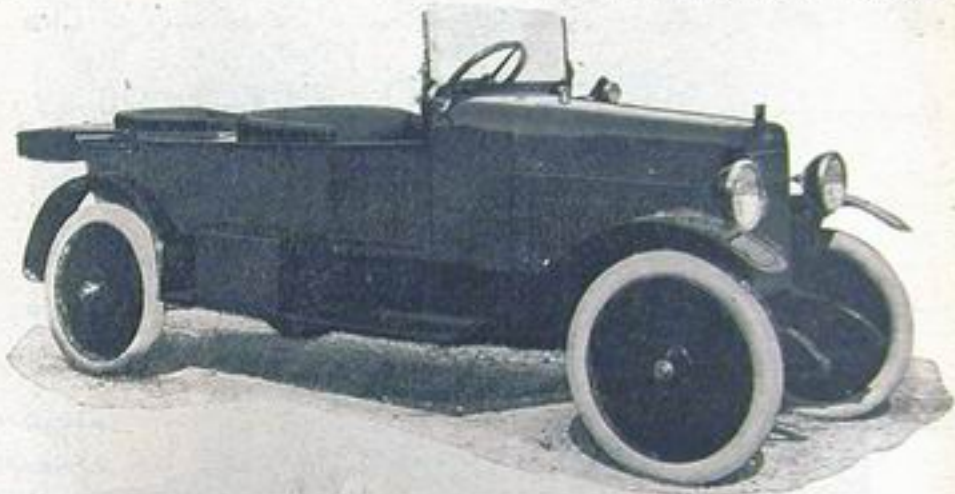
La vettura Diatto 25 HP esposta al Salon di Bruxelles.

Il concorso di Ginevra si disputava su un circuito di circa 30 chilometri su strade piuttosto difficili e con frequenti dislivelli. Vi hanno partecipato 28 vetture di ogni marca e paese, italiane, belghe, francesi, americane. Le partenze sono cominciate alle 8 e mezza del mattino, con temperatura assai fredda e non quindi troppo favorevole alla prova, la quale però si è compiuta regolarmente e senza incidenti. Ogni corrente disponeva di una provvista di benzina di 5 litri nel serbatoio debitamente controllato e piombato.

Una sola vettura *Diatto*, a tre posti la piccola *Diatto* 10 HP partecipava alla gara ed essa si è brillantemente clas-

Ma la *Diatto* 10 HP, come la sua maggiore sorella da 25 HP ha un motore a 4 cilindri che è un piccolo gioiello ammirabilmente disegnato e costruito, e trattato con cura e modernità, come del resto tutti gli altri suoi organi. Esso ha un rendimento eccellente pari a quello divenuto proverbiale del 25 HP.

La *Diatto* 10 HP per le ridotte dimensioni del suo motore era già la vettura più economica e ricercata, come quella che tra le vere vetture paga la minor tassa, adesso questo primato di più economica si conferma e si estende anche rispetto al consumo, facendo della *Diatto* 10 HP una delle



La vettura *Diatto* 10 HP vittoriosa nel Concorso di Ginevra del bidon de 5 litres

sificata prima con un percorso di Km. 88.151 compiuto con soli 5 litri di benzina superando di ben 10 Km. la vettura classificata seconda con un percorso di Km. 78.300.

Il risultato è più che incoraggiante meraviglioso. Esso ci offre rispetto alla *Diatto*, una percorrenza di 18 chilometri per ogni litro di benzina e con tre posti occupati. Il che significa un consumo di meno di 6 litri per ogni cento chilometri.

È un record di economia. Un record tanto più significativo quando si tenga presente che la *Diatto* 10 HP è una vera vettura di aspetto e di sostanza, con tutti gli organi di un automobile completo e col peso relativo, non è una vettura o un quadriciclo di struttura oltremodo semplificata e di peso minimo.

vetture assolutamente più convenienti e pratiche da tutti i punti di vista. È il modello del giorno.

E infatti di giorno in giorno essa viene spesseggiando nelle vie delle nostre città, tanto sotto forma di elegante vettura quanto di piacente furgoncino.

La *Diatto* forniva questo suo modello con carrozzerie in serie aperte e chiuse a 2 a 3 a 4 posti e anche a furgoncino, ora in seguito precisamente ai rilevanti risultati di economia sta mettendo in serie anche il tipo *taxi* per servizi pubblici urbani. In questo campo dove il rendimento e l'economia d'esercizio costituiscono con la resistenza il requisito principale la *Diatto* 10 HP si presenta come il tipo più idoneo, quello che può sostituire con maggior vantaggio e perfettamente le vetture a cavalli.

LA SFOLGORANTE E MOLTEPLICE VITTORIA DELLA DIATTO



La vittoria della vettura *Diatto* nel *Gran Premio d'Inverno* è così superba e complessa che merita di essere illustrata e analizzata nei suoi particolari, ognuno dei quali le attribuisce un titolo di elogio in più.

Lasciamo stare le condizioni del percorso difficile ed aspro per pendenze e svolte, del terreno pesante e faticoso per il fango e dell'atmosfera sfavorevole perchè umida e fredda, condizioni tanto più avverse per una vettura di peso e di struttura normale e di forza media in confronto alle potenti macchine da corsa.

Ma insistiamo invece sul tipo della vettura. E' questo l'importante. La *Diatto* pilotata dal valente Gamboni è una vettura normale di serie del solito tipo 25 HP con motore a

La *Diatto* ha vinto nella sua categoria di 3 litri di cilindrata ma in un tempo tale che la mette in primissima linea tra le più cospicue macchine della giornata. Il suo tempo straordinario di 13' 56", batte di circa 3 minuti il secondo arrivato della stessa categoria, batte i vincitori della prima e della seconda categoria e avvicina a pochi secondi i vincitori con forti macchine da corsa delle due categorie superiori.

La *Diatto* normale è al 3° posto della classifica generale, ma un terzo posto specialissimo e gloriosissimo perchè dista solo 1' e 7" dal primo assoluto preso da una vettura esclusivamente da corsa e da records a 12 cilindri e di oltre 5 litri di cilindrata, e soli 25" da un'altra vettura da corsa di 4 H-



Gamboni su vettura Diatto - 25 HP prima della sua categoria e prima assoluta delle vetture da turismo.

4 cilindri di 80 mm. di alesaggio per 110 di corsa. Tranne per qualche lieve ritocco alla registrazione e allo scappamento reso esterno, e alla vasca della benzina posta dietro i sedili, la macchina è identica a quelle consegnate alla clientela. Per tanto la sua vittoria si deve unicamente alle sue splendide qualità caratteristiche e intrinseche, comuni a tutte le vetture *Diatto*, e che noi appunto abbiamo illustrato ancora pochi giorni or sono. Da anni la *Diatto* è designata come la più veloce e la più economica per consumo tra le vetture del suo tipo, ed è apprezzata come una delle più famose ed energiche arrampicatrici. Il che significa la superiorità del suo rendimento. Sicuro questo motore *Diatto* 25 HP ha una prerogativa invidiabile, ha uno scatto, un brio, una gagliardia senza pari, non conosce stanchezza, più è lo sforzo più tira. E tutta la vettura è così opportunamente stabilita e proporzionata da assecondare questo energico impulso e da trarne il miglior profitto. Così è che se la *Diatto* sia rapidamente sul piano, si arrampica con meravigliosa velocità in salita.

E' questa una fama ormai consolidata, una qualità universalmente riconosciuta, che si è affermata in infinite prove e che questa gara di Roma ha posta in nuova ed abbagliante luce.

Di fatti la *Diatto* con la sua vittoria ha vinto parecchie magnifiche vittorie ne ha raccolto un vero fascio sfolgorante,

4 e mezzo di cilindrata. Tutte le altre vetture sia da corsa sia da turismo appartenenti anche alle due categorie superiori di cilindrata e di forza sono state superate e con notevole distacco dalla *Diatto*, talchè spetta a questa vettura oltrechè la vittoria nella sua categoria, anche la vittoria assoluta per le vetture da turismo.

Più ancora che dal confronto dei tempi è dal confronto della velocità che risulta in tutto il suo valore la marcia della *Diatto*.

La velocità massima raggiunta nel *Gran Premio d'Inverno* è stata di km. 67.802, con la Packard da corsa a 12 cilindri, viene poi la Fiat del *Gran Prix* a una media di Km. 64.604, e terza la *Diatto* 25 HP da turismo a km. 62.440. Poco più di 5 chilometri all'ora separano la modesta vettura da 25 HP da turismo dall'impetuosa macchina da corsa!

62 chilometri e mezzo di media all'ora su strada fangosa in piena salita e a *fourwheeler*, ecco la performance della *Diatto* in tutta la sua semplicità, ma in tutta la sua sorprendente realtà!

Quantunque consapevoli delle qualità dell'ottima macchina torinese, questa sua ultima corsa appare anche a noi come una rivelazione, la rivelazione di una virtù che quanto più si esplica tanto più si dimostra insigne, e di cui siamo i primi a congratularci con i valentissimi suoi contrattori.

Primi successi 1919

Puri sangue



DIATTO

Corsa Parma - Poggio di Berceto

II^a CATEGORIA

I^a Classificato: **Tipo 30 (Bugatti)**

II^a Classificato: **Tipo 4DC.**

Esclusiva di vendita per l'Italia

AGENZIA COMMERCIALE ITALIANA AUTOMOBILI DIATTO

Sede Centrale: ROMA, Viale Castro Pretorio, 124

Filiali:

TORINO: VIA BERTOLA, 21

FIRENZE: PIAZZA SAN MARCO

MILANO: VIA BOGGOSCUOVO, 20

NAPOLI: PIAZZA VITTORIA, 11-12

VERONA: VIA DUOMO 15

GENOVA: VIA CESAREA, 10

BOLOGNA: VIA ARTIGI, 2

S. A. I.

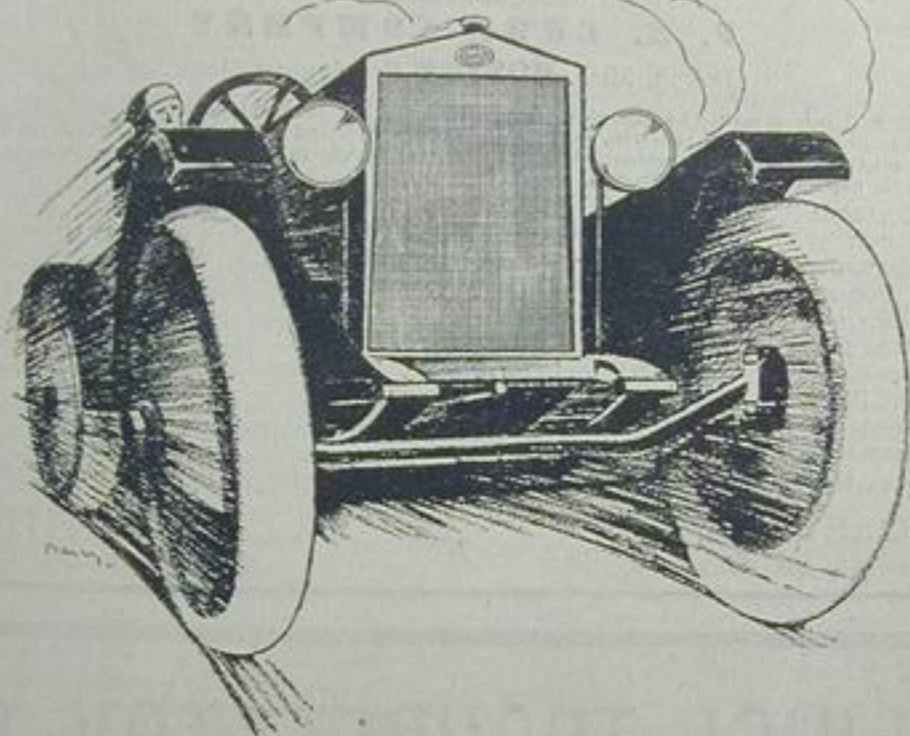
SOCIETÀ AUTO INDUSTRIALE, CASSELLA POSTALE 29 e BORGO S. FELICE 76-77 VICENZA.

AGENTE PER LE PROVINCE DI UDINE, BELLUNO, FRIULI e TERRE REDENTE

ENRICO DE MICHELI - PIAZZA VITTORIO EMANUELE II, COPPARO

AGENTE PER LE PROVINCE DI TREVISO, PADOVA, VENEZIA e ROVERETO

DIATTO



Ancora nell'ultima corsa del 1921
la **DIATTO** emerse classificandosi

Prima assoluta nella Rocca di Papa

e **PRIMA** nella sua categoria (3 litri) battendo macchine di qualsiasi cilindrata comprese quelle di oltre 4500 centimetri cubi.

Automobili Diatto

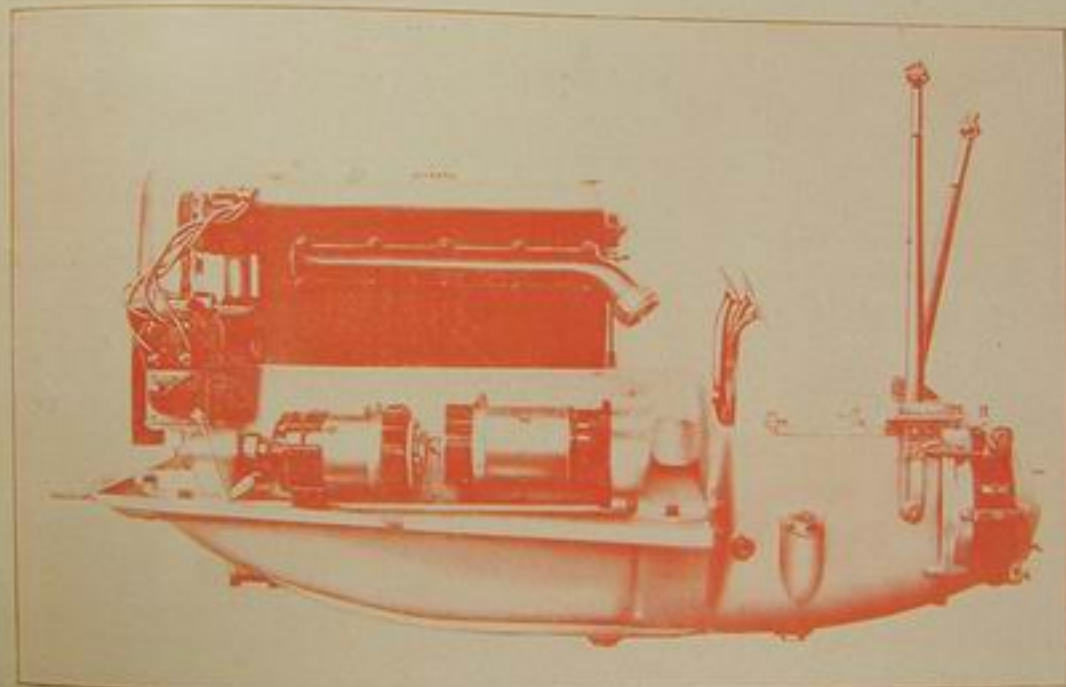
VIA FREYUS, 21 - TORINO - VIA FREYUS, 21

LE VITTORIE DELLA DIATTO

Dopo la Parma - Berecto e la Coppa della Consuma
sul difficile e severo percorso del

CIRCUITO DEL MUGELLO

la nuova DIATTO tipo 20 di serie
si classifica prima della sua categoria



Il magifico gruppo « motore Frizione » cambio - del nuovo tipo DIATTO 20 sport

Unica vettura partita e prima arrivata

Automobili Diatto

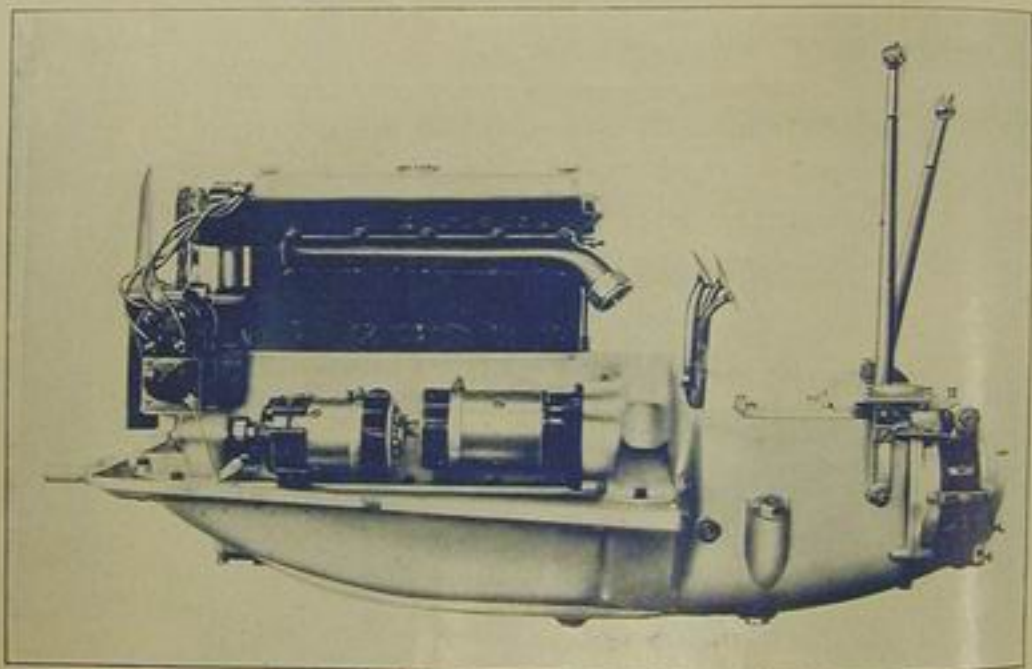
VIA FREYUS, 21 - TORINO - VIA FREYUS, 21

LE VITTORIE DELLA DIATTO

Dopo la Parma - Berceto e la Coppa della Consuma
dopo la brillante vittoria nel Circuito del Mugello
::: Anche nell'aspro percorso della :::

SUSA - MONCENISIO

la nuova DIATTO tipo 20 di serie
riafferma le sue magnifiche qualità di rendimento



Il magnifico gruppo - motore frizione e cambio - del nuovo tipo DIATTO 20 sport

Tempo impiegato dalla **DIATTO 20** nella salita 22' e 5"
::: battendo di 1' e 42" il record precedente :::

Automobili Diatto

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

Alla II COPPA DELLE ALPI

L'unica vettura

DIATTO

(Tipo 4 D.A. rigorosamente di serie)

che vi ha partecipato pilotata da

CESARE SCHIEPPATI

senza scorte nè macchine di rifornimento
ha compiuto egregiamente il duro per-
corso di Km. 2730.

arrivando a soli 40' dal primo classificato

*Al gran Premio dell'Automobile Club di Milano
(Circuito di Monza) la "DIATTO", concorre con
motore di serie*

Società Anonima Automobili "DIATTO",

Via Frejus, N. 21 - TORINO - Telet. 24-94 - 61-30

Rappresentanza per Milano: CARROZZERIA SCHIEPPATI - Via Lazzaro Papi, 14

Nella Coppa Automobilistica " FIERA DI MILANO "

(CIRCUITO DI MONZA)

Il nuovo TIPO 30 - Litri 2

DIATTO

si afferma **PRIMO ASSOLUTO**

nella prova di Velocità-ora

col *gentleman* Sig. **CAMILLO GIUDICI**, dimostrando le sue doti di velocità e poco consumo, raggiungendo la maggiore velocità fra tutti i concorrenti, (Km. 107,376 in un'ora) e compiendo Km. 162 con una sola latta di benzina.

Gomme **DUNLOP**

Freni **DIATTO-PERROT**

Carburatore **ZENITH**

Equipaggiamento **BOSCH**

Lubrificante **VEEDOL**

Società Anonima Autocostruzioni " DIATTO "

TORINO - Strada della Venaria N. 73 - TORINO

Agenzia per la vendita in PIEMONTE

TORINO - Piazza S. Carlo - TORINO

Agenzia per la Lombardia: CARROZZERIA SCHIEPPATI

Via Lazzaro Papi N. 14 - MILANO

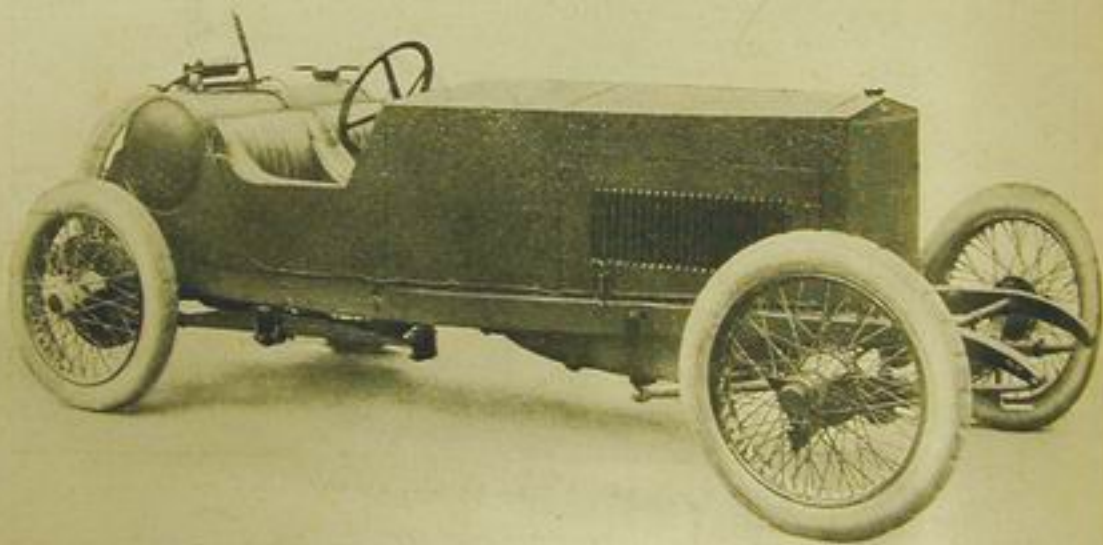
ALTRE AGENZIE DI VENDITA:

LIGURIA: Garage Bogliolo - Genova. — EMILIA: Garage Testi - Bologna. - Garage Villa - Piacenza. — VENETO: Garage G. Trani - Udine. - Garage Muneris - Treviso. - F.lli Bernuzzi, Via Pradavalle, 12 - Verona. — Per le Province di Padova - Venezia - Rovigo: Agenzia Automobilistica, Via Garibaldi, 4 - Padova. — VENEZIA GIULIA: Garage Apollonio - Trieste. — VENEZIA TRIDENTINA: Garage Polo, Trento. — TOSCANA: Garage Brandini, Firenze. — LAZIO: Rag. Trapani, Via Nazionale - Roma. — CAMPANIA: Garage Partenopeo, Piazza Vittorio - Napoli. — SICILIA: Garage Biliperi - Palermo.

DIATTO

ha partecipato al Gran Premio d'Italia
con 2 vetture del tipo 20
motore da 2 litri di serie

dimostrando ai veri intenditori le sue serie qualità
di velocità e di buona costruzione



Vettura Diatto tipo 20 con motore da 2 litri a 4 cilindri a valvole in testa

La Vettura **Diatto** guidata da Maserati ha percorso i 100 Km
in 46' e 22" e i 200 in 1 ora 32' e 33"

La Vettura **Diatto** guidata da Meregalli ha percorso i 500 Km
in 4 ore 10' e 26"

Automobili Diatto

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

Nel II CIRCUITO del GARDA

K.M. 247

uno dei più severi circuiti-misti - atto a porre a dura prova ogni organo della macchina - la 2 litri

DIATTO

Gomme PIRELLI - Olio OLEOBLITZ - Magnete BOSCH

intervenuta ufficialmente in corsa con UNA SOLA MACCHINA, afferma la propria superiorità su tutte le vetturette e vetture leggere in gara, classificandosi

Prima Assoluta

con Guido Meregalli alla media oraria di Km 80,835



Anche sulla classica salita di ROCCA di PAPA nella categoria 2000 cmc. la

DIATTO

è portata PRIMA alla VITTORIA da Domenico Gamboni alla media oraria di Km 73,228.

Automobili Diatto

VIA FREYUS, 21 TORINO - VIA FREYUS, 21

4 GARE e 4 VITTORIE delle macchine

DIATTO

Pneumatici **PIRELLI**

MUTANO GLI UOMINI

ma le macchine **DIATTO** confermano sempre meravigliosi risultati:

CIRCUITO DEL GARDA

(Km. 247) Guido Meregalli si classifica primo della sua categoria e primo assoluto in ore 3,1'38" 3/5 alla velocità media di Km. 80,887 su **DIATTO** tipo 20, motore di serie 2000 cmc.

CRITERIUM DI ROMA

Sui 15 Km. di salita da Vermicino a Rocca di Papa, Gamboni su **DIATTO** vince la categoria fino a 2000 cmc. in 11'48" alla media oraria di Km. 75,285.

GRAN PREMIO D'AUTUNNO

Sul Circuito di Monza Km. 400 la **DIATTO** (gomme Pirelli) pilotata da Maserati Altieri si classifica prima nella categoria 3000 cmc. in ore 3,11'19" 3/5 alla velocità oraria di Km. 125,439, classificandosi inoltre prima assoluta delle macchine italiane.

CIRCUITO DELL'ITALIA CENTRALE

Gamboni su **DIATTO** è classificato primo della categoria fino a 3000 cmc.

Società Anonima "Automobili **DIATTO**."

21 - Via Prejus - **TORINO** - Via Prejus - 21



Nella II^a Coppa di Consumo **“Fiera di Milano,,**

il Signor Franco Francesco, Direttore Tecnico della Società Anonima l'Auto Fiduciaria e Credito Industriale, ha vinto brillantemente su “Diatto,, la propria categoria. L'ottima corsa compiuta da questo esperto guidatore ci rende sicuri che, senza il forzato ritardo in partenza, causato dalla non pronta accensione del motore e la rottura del tubo dell'olio, Franco avrebbe potuto conseguire la vittoria finale.

La I Coppa di regolarità e consumo a Genova

Com'era facilmente prevedibile la manifestazione genovese che nell'intenzione dei suoi organizzatori doveva costituire una gara di regolarità e di consumo, s'è risolta, al pari di tante altre consimili prove, in una corsa di velocità, e nient'altro.

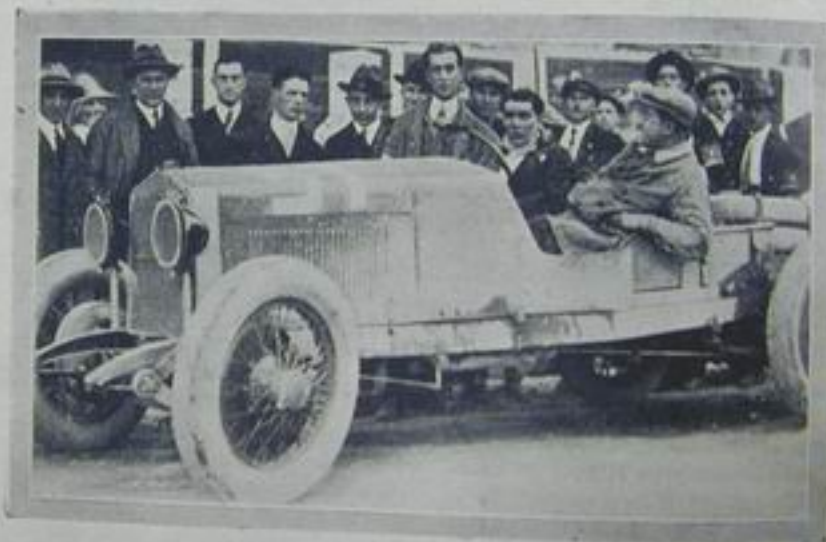
Appunto per questa ragione la gara è riuscita ad interessare il pubblico e a dare occasione a qualche Casa di dimostrare la bontà della propria costruzione e a qualche pilota d'affermarsi per audacia e perizia di guida; ma dal punto di vista tecnico della prova, bisogna riconoscere che il fiasco è stato completo, poiché lo scopo non è stato nemmeno lontanamente raggiunto.

Opportunamente un nostro confratello sportivo fa osservare che stabilendo le classifiche della gara in base al solo criterio della velocità, i risultati, almeno per i primi posti, non subirebbero alcun mutamento: il che dimostra — ma non v'era affatto bisogno di tale nuova dimostrazione per persuadersene — che l'algebra applicata allo sport

automobilistico rappresenta un inconcepibile assurdo.

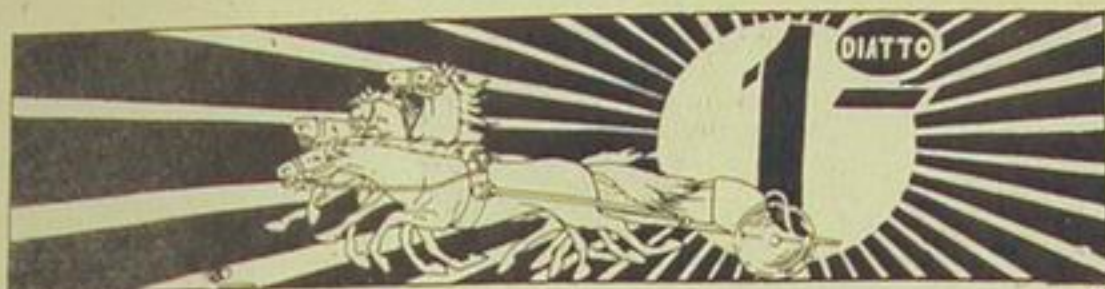
Ma per quanti errori si sieno ripetuti in alcuni decenni di sterili

tentativi, v'è sempre della brava gente che s'illude di aver trovata la « formula » magica con cui si possano razionalmente valutare i ri-



Almisi, il vincitore assoluto del "Diario..."

(Fot. Borgia - L'Espresso)



Ginevra, 22 marzo — CHILOMETRO LANCIATO — Cat. 2000 cmc. Turismo: 1° Sig. BOTTA su DIATTO TIPO 30 in 34"2/10 - Media oraria Km. 105,200.

Portorecanati, 5 aprile — CORSA IN SALITA DI PORTORECANATI (Chilometri 10,550) — Cat. 2000 cmc. Turismo: 1° Sig. L. MENGHI su DIATTO TIPO 30 in 7'41" (miglior tempo delle macchine da turismo).

Milano, 30 aprile — 1ª COPPA AUTOMOBILISTICA INTERNAZIONALE FIERA DI MILANO Velocità e Consumo. Vince la coppa il Signor C. GIUDICI con DIATTO 2000 cmc. TIPO 30 per essersi classificato 1° in velocità (media oraria Km. 107,376) e 1° per la media velocità-consumo (Km. 162) con una normale latta di benzina.

Firenze, 31 maggio — CIRCUITO DEL MUGELLO (Km. 374,020) — Cat. 2000 cmc. 1° Sig. STEFANELLI su DIATTO TIPO 30 in ore 5.33'48"2/5 alla media oraria di Km. 67,227.

Barcellona, 14 giugno — CORSA IN SALITA DELLA RABASADA (Km. 4,900) Cat. 2000 turismo: 1° Sig. GARCIA su DIATTO TIPO 30 in 5'7"4/10.

Vittorio Veneto, 22 giugno — CORSA IN SALITA VITTORIO-CANSIGLIO (Km. 14,500) — Cat. oltre i 1500 cmc.: 1° Sig. STEFANELLI su DIATTO 2000 cmc. TIPO 30 in 13'55"1/5.



Torino, 5 luglio — CORSA IN SALITA SUSÀ-MONCENISIO (Km. 22,100) Cat. Turismo 2000 cmc.: 1° Sig. AYMINI su DIATTO TIPO 30 in 24'12"; 2° Sig. C. GIUDICI su DIATTO TIPO 30 in 24'41".

Trento, 5 luglio — CORSA IN SALITA TRENTO-BONDONE (Km. 13) — Cat. 2000 cmc.: 1° Sig. VITTI su DIATTO TIPO 30 in 22'10"1/5; 2° Signor A. POLO su DIATTO TIPO 30; 3° Sig. G. PEDROTTI su DIATTO TIPO 30.

Volterra, 12 luglio — CORSA IN SALITA SALINE-VOLTERRA (Km. 11) Cat. 2000 cmc. corsa: 1° Sig. TAGLIONI su DIATTO TIPO 30 in 10'14"1/5.

Treviso, 23 settembre — CIRCUITO DEL TEMPIO CANOVIANO (Prova di regolarità su 400 Km.) — Cat. fino 2000 cmc.: 1° Dott. GANZINA su DIATTO TIPO 30.

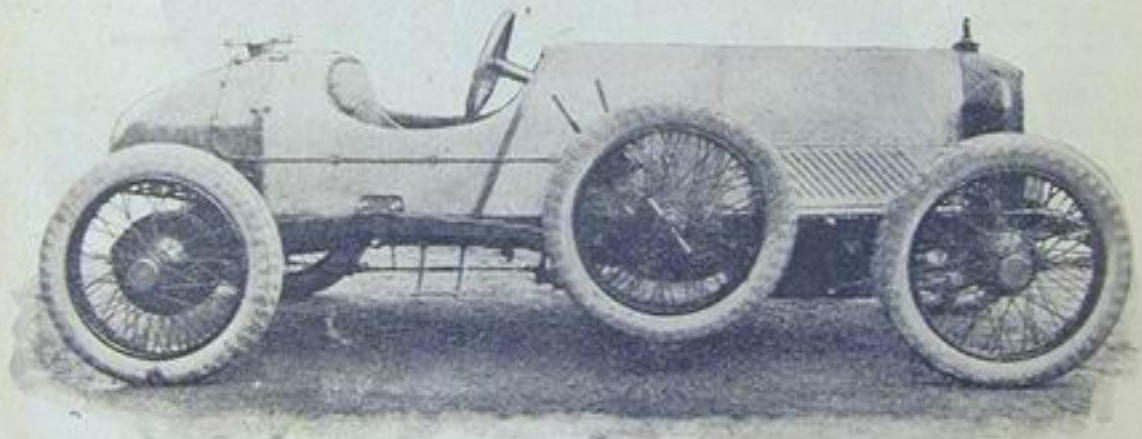
Genova, 25 Ottobre — 1ª COPPA INTERNAZIONALE DEL CONSUMO E REGOLARITÀ: 1° Assoluto Sig. AYMINI su DIATTO TIPO 30 alla media di Km. 64,282 — Cat. fino a 2000 cmc.: 1° AYMINI su DIATTO TIPO 30; 2° GIUDICI su DIATTO TIPO 30 — La COPPA COMUNE DI GENOVA e la COPPA DEL GIORNALE "IL CAF-FARO", sono vinte dalla DIATTO.



ECONOMIA E CONVENIENZA

DIATTO

offre nella sua produzione del 1921
la vettura leggera più veloce e di maggior rendimento
nel suo tipo **25 HP**
e la vettura più vantaggiosa e pratica
nel suo tipo **10 HP**



La vettura Diatto tipo 25 HP sport vittoriosa nelle corse del 1921.

Vittoriosa nei due ultimi Concorsi per il minor consumo
in Inghilterra e Svizzera

Automobili Diatto

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

COPPA DI TURISMO

(CHILOMETRI 3120 - DAL 19 AL 29 APRILE)

CLASSIFICA INTERCATEGORIE di RENDIMENTO

1^a

DIATTO

Alesaggio mm. 80, corsa mm. 120, cilindrata l. 2.500.

Forza 16-20 HP - Peso in ordine di marcia 1150 kg.

È stata riconosciuta la vettura **più economica**
 come spesa chilometrica (benzina, olio, pneumatici) in
 proporzione alla cilindrata e alla velocità :: :: ::

80 CHILOMETRI ALL'ORA

AUTOMOBILI **DIATTO**

Fonderie Officine Freyus - Via Freyus - TORINO

nella Corsa in Salita di Barcellona - 24 Maggio
(La più importante corsa della Spagna)

1^A DIATTO (cmc. 2500
di cilindrata)

nella Coppa di Turismo in Francia (km. 3120) - 19-29 Aprile

1^A DIATTO (cmc. 2500
di cilindrata)

nella Targa Florio - Giro di Sicilia (km. 1000)

DIATTO (cmc. 2500
di
cilindrata)

la più piccola macchina iscritta } *Unica partita, si classifica 8^a su
31 partenti di cilindrata fino
a 6500 cmc. facendo il percorso
senza il minimo incidente.*

Società Automobili DIATTO

TORINO - VIA FREJUS. 21 - TORINO

IL MASSIMO PREMIO
del Circuito Automobilistico Toscano
LA COPPA (CHALLENGE) DELL' AUTOMOBILE CLUB DI FIRENZE
PER LA PRECISIONE E LA REGOLARITA'
E' STATA VINTA DALLA VETTURA

DIATTO

————— **GUIDATA DA EUGENIO SILVANI** —————

mentre nella 2ª categoria (cilindrata litri 3.500) si classificava **PRIMA**
 alla pari per velocità media e **QUARTA** per il peso l'altra **vettura**

DIATTO

————— **GUIDATA DA SPADONI** —————

VINCENDO LA MEDAGLIA D'ORO

Società Automobili DIATTO

————— **TORINO - VIA FREJUS 21 - TORINO** —————

Automobili Diatto

Società Anonima — Capitale L. 6.000.000 interamente versato
(Casa fondata nel 1905 — Trasformata nel 1915)

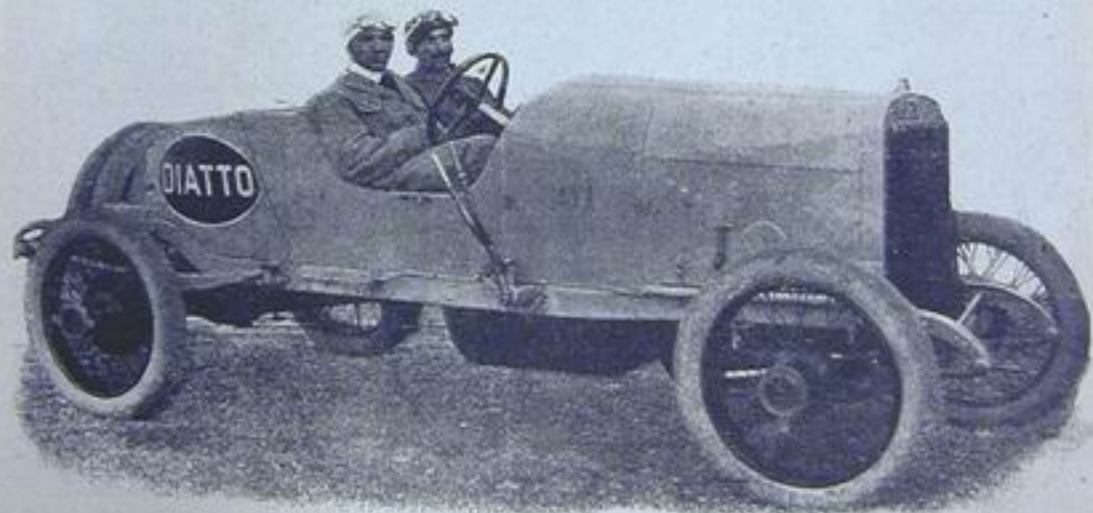
SOCIETÀ CONTROLLATA **GNOME & RHÔNE**

TARGA FLORIO 1919

I^o della sua categoria ::
III^o della classifica generale

Gamboni su **DIATTO**

VETTURA DI SERIE DA TURISMO DEL TIPO 4 DC - 25 HP



Gamboni su vettura Diatto 4 DC — I della sua categoria III della classifica nella Targa Florio

Esclusiva di vendita per l'Italia

AGENZIA COMMERCIALE ITALIANA **AUTOMOBILI DIATTO**

Sede Centrale: ROMA, Viale Castro Pretorio, 124

Filiali:

TORINO: VIA BERTOLA, 24
FIRENZE: PIAZZA SAN MARCO

MILANO: VIA BORGONUOVO, 20
NAPOLI: PIAZZA VITTORIA, 11-12
VERONA: VIA DUOMO, 15

GENOVA: VIA CESAREA, 10
BOLOGNA: VIA ARTIGER, 2

S. A. I. - SOCIETÀ AUTO INDUSTRIALE, CASELLA POSTALE 26 e BORGO S. FELICE 70-77 VICENZA
AGENTE PER LE PROVINCE DI UDINE, BELLUNO, FRIULI e TERRE REDENTE.
ENRICO DE MICHELI - PIAZZA VITTORIO EMANUELE II, COPPARO
AGENTE PER LE PROVINCE DI TREVISO, PADOVA, VENEZIA e ROVIGO

UNA VIRTU' CHE NON SI SMENTISCE MAI

La DIATTO alla TARGA FLORIO

La corsa avrà l'esito che forse il destino ha già segnato. La vittoria della Targa Florio spetterà a questa o a quella Casa. L'insigne trofeo sarà conquistato con un colpo di fortuna o guadagnato con una vera superiorità di valore. Noi non lo sappiamo, ed al momento in cui scriviamo nessuno certo potrebbe dirlo.

Ma qualunque sia l'esito, qualunque sia il vincitore, ciò non può e non deve diminuire o offuscare il merito reale di chi ha bene operato, di chi si è preparato con coscienza.

E che vetture da corsa! Due vetture che l'amatore più appassionato, più esigente, più meticoloso e di gusto più educato non riuscirebbe a escogitar di meglio.

Ecco qui la tipica prerogativa della Diatto, quella che tanto piace e che consiste nell'improntare di stile, di signorilità, di attraente decoro ogni suo atto, ogni sua cosa, tale che tutto ciò che si chiama Diatto porti il segno di quella cura vigile ed esperta che lo ha accompagnato fino in fondo fino al definitivo allestimento.



La vettura Diatto tipo 4 DC, preparata per la Targa Florio.

La Diatto non partecipa ufficialmente come Casa alla corsa, non ha una *équipe* di corsa, non ha corridori suoi propri, non ha costruito né vetture, né motori da corsa.

Due privati, i signori Ghia e Gamboni, hanno iscritto due vetture Diatto tipo 4 D C alla Targa Florio.

E poiché il suo nome figura per tanto nella lista delle iscrizioni e sulle vetture, la Diatto da quella scrupolosa ed eletta Casa che è, e con quella cura mirabile che essa pone sempre in ogni sua manifestazione, anche se non vi è implicata direttamente e per azione propria, ha tenuto subito a dare la sua caratteristica e pregevolissima distinzione alle due macchine che portano il suo nome nella gara siciliana.

Come lo abbiamo detto, così ripetiamo ancora che le Diatto sono due semplici e normali vetture da turismo, meccanicamente eguali a quelli che si consegnano ai clienti. Chassis motore frizione cambio e tutti gli altri organi sono rigorosamente quelli di serie. Eppure si guardino nelle fotografie qui pubblicate che due belle, che due attraenti vetture da corsa ne sono venute fuori! Sono qualche cosa di straordinariamente indovinato, grazioso e invogliante. C'è da scommettere che solo la fotografia basterà a suscitare più che l'ammirazione la cupidigia di tutti gli *sportemen*.

La trasformazione è riuscita splendida. Non si direbbero due magnifiche vetture da corsa nel pieno senso della parola!

Nulla è men signorile del provvisorio, del ripiego frettoloso, ed è proprio questo che è escluso da ogni manifestazione Diatto.

Qui nel caso di queste due vetture, poiché si trattava di due chassis da turismo inalterati, bastava mettervi alla meglio due seggiolini di tamiera e la macchina sarebbe stata pronta. Guardate invece che due squisite carrozzerie sportive elegantissime, curate e finite in ogni particolare ha elaborato la Diatto! Guardate che bel cruscotto inclinato! Guardate che armoniosa e fuggente linea formano i sedili con la coda retrostante della vettura in cui è sagacemente disposta la vasca della benzina!

Guardate ancora come è bella, imponente la forma del radiatore e del cofano, come è ben collocato e sagomato il tubo esterno di scappamento.

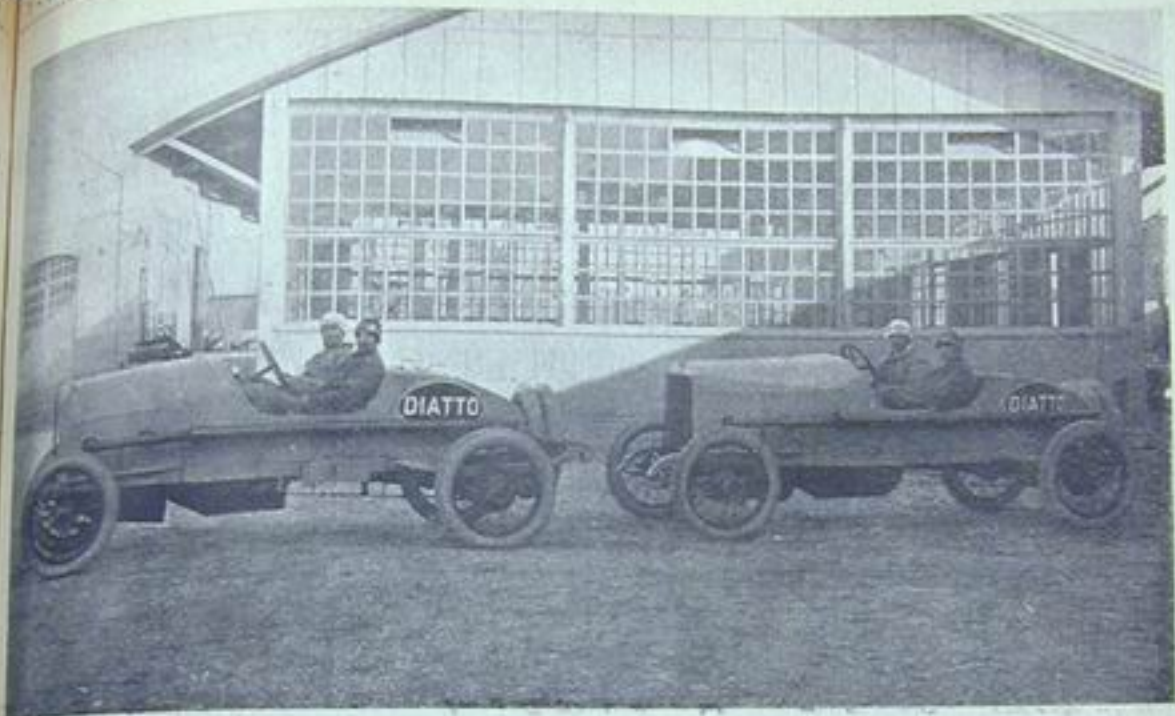
Guardate infine come tutta la vettura si mostra, salientemente basata sulle sue agili ruote.

E' una bellezza.

Raramente si è visto una più piacevole vettura da corsa. Tanto che ne vogliamo esprimere le più schiette congratulazioni ai costruttori.

Ne siamo rimasti colpiti in modo speciale a causa anche di un confronto che invincibilmente si è presentato al nostro spirito.

11 Novembre 1919



Le due vetture Fiatto montate da Ghia e Gamboni in partenza dalla Fabbrica per la Targa Florio.

Da una parte l'aristocratico e lussuoso coupé che su
 il nome Fiatto 4 D C era esposto al Salon di Parigi e dal-
 l'altra questa civettuola vettura da corsa ricavata dallo
 stesso. Due estremi e rispettivamente due perfe-

zioni, che ne rivelano una terza, quella dello chassis che,
 pregio raro invero in un tipo leggero come il 4 D C, si pre-
 sta a formare la più sfarzosa vettura chiusa di lusso e la
 più sportiva vettura da sport.



L'ammirevole aspetto delle due vetture Fiatto per la Targa Florio.

Le vetture Diatto della Targa Florio



GAMBONI SU VETTURA DIATTO TIPO 4 DC - 25 HP PER LA TARGA FLORIO.



GHIA SU VETTURA DIATTO TIPO 4 DC - 25 HP PER LA TARGA FLORIO.

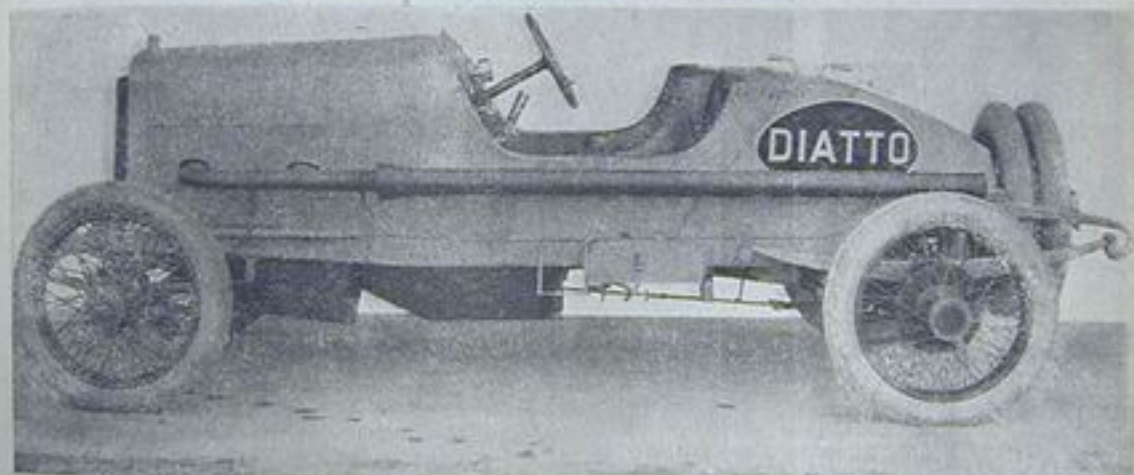
ECHI DELLA TARGA FLORIO

Ancora sulla corsa e sulla vittoria della "Diatto",

Negli ambienti automobilistici e sportivi ha cagionato viva impressione e lusinghieri commenti la prova eccellente fornita dalla *Diatto* nella corsa della Targa Florio.

Gli apprezzamenti e gli elogi che noi abbiamo scritto subito dopo la corsa, appena conosciuto il risultato per cui la *Diatto* prendeva il primo posto nella sua categoria e il

Questo motore *Diatto* da 25 HP ha un bel ritmo deciso, nitido, energico che rivela subito la sua sana natura, ha una ripresa pronta, velocissima, e al regime più spinto non accusa la più piccola vibrazione o anomalia. La curva della sua potenza ascende gradatamente giustificando il suo elevato rendimento. E' un motore che consuma poco e rende il mas-



La vettura *Diatto* tipo 4 DC, che ha corso e vinto nella sua categoria alla Targa Florio

terzo della classifica generale. L'abbiamo poi sentiti ripetere con piacere da molti *sportsmen*, intenditori e costruttori stessi.

Un valente tecnico, che per il suo lavoro abituale, è portato a esaminare e a conoscere nelle più intime fibre i vari tipi delle nostre macchine, da lui smontate e rimontate innumerevoli volte, ci diceva giorni sono, sottolineando appunto il successo della *Diatto*, che la vettura *Diatto* era a suo avviso una delle meglio costruite, e che l'intima struttura del suo motore si rivelava al confronto con altri motori anche famosi assai superiore per giuste soluzioni, per logica ingegnatura, per robustezza e precisione d'insieme.

Che questo piccolo ma valorosissimo motore da turismo, di soli 85 mm. di alesaggio, così seriamente calcolato e stabilito e così egregiamente eseguito, abbia potuto vittoriosamente lottare contro un numeroso gruppo di motori assai più forti, e di agguerriti motori da corsa, abbia potuto resistere per 8 ore a quello sforzo titanico e lavorare a pieno carico senza interruzione e senza il più lieve segno di stanchezza, non è affatto sorprendente.

Può solo sorprendere chi non lo conosce, chi non lo ha mai adoperato. Ogni automobilista che abbia camminato su una *Diatto* guidandola egli stesso ha avuto modo di capire che era saldo e sano cuore era animata.

Le sue qualità di gagliardia, la sua franca andatura e esplicano specialmente in salita e in piena velocità, allorché il motore si appunta nello sforzo o si allunga nella corsa.

Noi che personalmente ne abbiamo fatto a lungo l'esperimento sappiamo quanto vale.

Indubbiamente a questa sua meravigliosa compattezza e resistenza è dovuta la sua gloriosa vittoria nella Targa.

I concorrenti erano 21, vi erano macchine da corsa, macchine ben più potenti, motori da 60, da 70, da 100 e più HP. Di questi 21 alla fine della corsa la *Diatto* ne trova solo due davanti a sé, uno è una vettura da corsa, l'altra una vettura con motore di 105 mm. di alesaggio; gli altri 18 tra cui appunto vi sono motori a 6 e a 8 cilindri, da 70 fino a 110 mm. di alesaggio sono regolarmente battuti.

Ma non è solo lo slancio e la resistenza del motore *Diatto* che ci porgono argomento di ammirazione ma anche la sua cronometrica regolarità, che non si smentisce mai durante quell'inaudito travaglio.

E' stato notato che fra il tempo impiegato nel primo giro, 2 ore 8 minuti e 11 secondi, e quello impiegato nel quarto giro, 2 ore 8 minuti e 20 secondi, non passa che un divario di 9 secondi e ciò dopo otto ore di marcia e di quella marcia e su un percorso di 108 chilometri!

DUE GRANDI SUCCESSI della DIATTO alla FIERA di MILANO

e al Concorso di consumo in Inghilterra

LA NUOVA "DIATTO", TIPO 4 DS SPORT

Mentre lo stand Diatto desta sensazione nel Padiglione dell'Automobile alla Fiera Campionaria di Milano non minor sensazione destava in Inghilterra una vettura Diatto per la sua vittoria nella importante prova di consumo.

Tra questi una piccola Diatto 10, la quale almeno se ne era venuta da Torino su strada percorrendo oltre 1200 miglia, proprio in tempo per un così insigne successo compiendo nella gara un



Fac-simile del telegramma che annuncia la vittoria della Diatto 10 nel Concorso inglese per il minor consumo.

sumo organizzata dall'Junior Car Club a Stanmore, il 5 aprile. I due successi a tanta distanza di spazio e in così differenti condizioni si corrispondono e si completano.

Qui a Milano si ammirano le vetture Diatto esposte nella loro persuasiva meccanica nella loro irreprensibile esecuzione nelle loro bellissime e pratiche carrozzerie, qui si ammirano nella loro struttura e nella loro estetica; in Inghilterra si ammirano in funzione all'opera, nel preciso e perfetto svolgimento delle loro qualità. All'eccellenza statica che qui si vede corrisponde una pari eccellenza dinamica e funzionale.

Nella gara inglese, come lo annuncia il telegramma di cui pubblichiamo qui il facsimile, erano intervenuti 24 concorrenti a disputarsi l'ambita palma del minor consumo.

corso di 68 miglia con 1 gallone di benzina pari a 136 chilometri per ogni litro.

Se si aggiunge questo all'altro sorprendente risultato ottenuto a Ginevra con un percorso di 80 chilometri per 5 litri bisogna riconoscere che la Diatto ha qualche diritto al record dell'economia. È un risultato prezioso oggi più che mai, e che la impone all'attenzione della clientela specialmente per l'uso personale e per i servizi pubblici.

Nello stand Diatto si nota appunto un bel modello di taxi con una elegante carrozzeria a due posti su questo tipo 10, e adesso ci si può rendere conto della straordinaria convenienza di questa confortabile vettura. È il taxi più vantaggioso nello stand Diatto, che è uno di quelli che possono



Economica nel consumo comoda ed elegante la Diatto 10 offre uno dei tipi più convenienti per taxis da servizi pubblici.

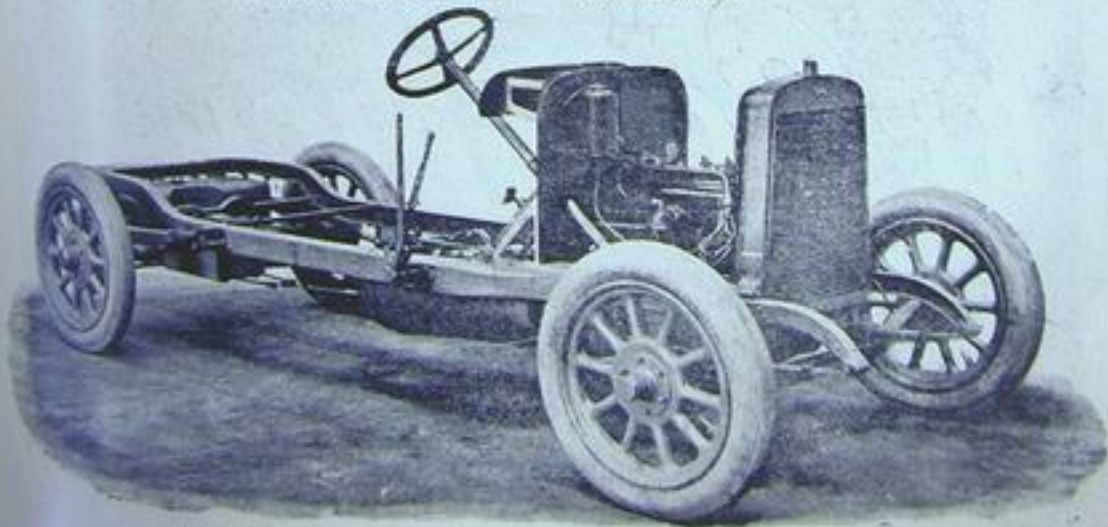
... più vive attrazioni, si nota altresì una delle più belle
... sportili vetture di tutta l'Esposizione, come lo ab-
... sentito dichiarare dagli stessi carrozzieri specia-
... nelle vetture di lusso.

È un magnifico torpedo su chassis 4 DA e cioè su
... Diatto 25 allungato, imbottito in pelle mar-
... rivestito in ebanisteria ma con una finezza, con
... gusto, con una ricchezza superlativi,

L'attrattiva palpitante dello stand è costituita da un
... modello Diatto sport il ADS, l'unica vettura da
... la grande novità della Mostra. Una vettura che
... pesa irrisistibilmente per gli sportsmen i quali
... sono ben lieti di apprendere che se ne sta prepa-
... rando una serie. È ancora il classico motore Diatto
... di alesaggio per 130 di corsa ma montat-
... ripulato in modo speciale così da spingersi a 3000

giri con un rendimento di oltre 50 HP e una velocità
... da 140 a 150 chilometri all'ora. Chassis corto con molle
... a cantilever, carrozzeria a fuso studiata in tutti i par-
... ticolari per offrire la minor resistenza all'aria, questa
... vettura che correrà alla Targa Florio ha in sé qualche
... cosa di insolito che interessa e colpisce e di cui ab-
... biamo avuto la spiegazione nel fatto che essa è stata
... eseguita e curata con fervido e concorde ardore dalle
... maestranze Diatto e Gnome che hanno pienamente cor-
... risposto al genio ardito e creativo del Direttore tecnico
... della Gnome signor Tirassa Edison, a cui rivolgiamo i
... nostri complimenti.

Alla clientela pratica e industriale col suo taxi,
... alla clientela di lusso con il suo torpedo, alla clientela
... sportiva con la sua vettura da corsa la Diatto ha
... saputo porgere nel suo stand la visione più attirante
... e interessante.



Lo chassis Diatto 25 HP modello 1921 nella sua agile e poderosa modellatura.

ECHI

NOTIZIE-INFORMAZIONI

WILLIAM ROSSI

Una medaglia d'oro delle maestranze ad Alfieri Maserati.

Sabato 19 febbraio le maestranze delle Officine Maserati hanno offerto al loro capo, che stava per partire alla volta di Tripoli, in una cerimonia semplice ed affettuosa, svoltasi nella stessa officina del Pontevicchio, una medaglia d'oro ed un ricco mazzo di fiori quale attestato di affetto e di stima verso il lavoratore e quale augurio verso il costruttore e pilota.

Nella serata le maestranze si radunarono a banchetto ancora intorno ad Alfieri Maserati. Alla fine del banchetto, che come la medaglia e tutta la manifestazione era frutto d'una Mutua invernata dello stabilimento per gli operai malati, ringraziò per il festeggiato Antonio Zanelli, Commissario sportivo dell'A. C. d'Italia e Consigliere dell'A. C. B.

I campi della gloria.

Con questo titolo l'E.N.I.T. ha pubblicato un bellissimo ed interessantissimo volumetto contenente l'itinerario delle zone monumentali dei campi di battaglia da Trieste a Trento con 80 illustrazioni inedite e tre tavole a colori.

Esso ha una prefazione di S. E. Fulvio Suvich, S. Segretario di Stato al Ministero delle Finanze ed accompagna poi il pellegrino a Trieste Capodistria, Pola, Postumia, al castello di Duino, al Cippo Randaccio, al Cimitero Enrico Toti, al cimitero degli invitti della III Armata, al Villaggio di S. Martino del Carso, al Monte S. Michele, alle rovine del castello di Rubbia, al Castello di Gorizia (cimitero degli Eroi), al monte Sabotino (cimitero di Oslavia), a Plava, al Monte Grappa, al Monte Pasubio, all'Ossario di Bella Vista, al Museo Storico di Rovereto, al Cimitero di Castel Dante, a Trento.

Rossini e non Rosmini...

... è il nome della via dove ha sede la Ditta Lappi e Velati di Milano costruttrice dei Pararuote in alluminio brevettati « Milano » per tutti i tipi di vettura.

Nell'inserzione pubblicata nel numero 3 del 15 corrente per una svista del correttore venne stampato che questa nota ditta era domiciliata in via Rosmini. Correggiamo dunque l'indirizzo non senza scusarci presso quei lettori che per colpa nostra avranno fatto un viag-

gio inutile o che magari avranno scritto all'indirizzo errato.

Il regolamento per la circolazione automobilistica... nel Deserto del Sahara!

Sicuro, anche il Deserto del Sahara ha ora il suo speciale regolamento di circolazione per le automobili come in qualsiasi modernissima città affollatissima.

In realtà si tratta di provvedere alla sicurezza dei turisti e specialmente di coloro che essendo oggi il deserto africano una località di moda, ci si avventurano senza le necessarie cautele. Si pensi che si tratta di dover percorrere ben 2600 Km. senza trovare alcun posto di rifornimenti di olio e benzina e non parliamo quindi di gomme e pezzi di ricambio. Vi sono poi dei tratti da 500 a 1000 chilometri nei quali non si trova né acqua, né viveri, né alcun soccorso umano.

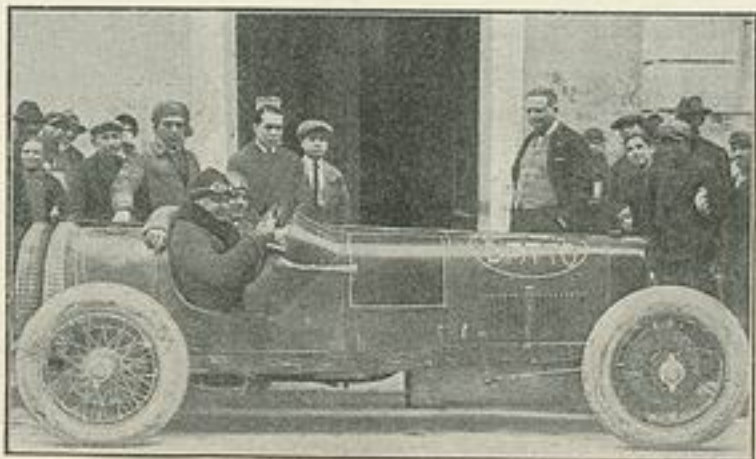
Perciò, in data 26 ottobre u. s. l'Amministrazione francese ha emanato un regolamento per cui chiunque voglia circolare nei territori al sud dell'Algeria deve darne avviso alle autorità del punto di partenza e di arrivo, deve unirsi con altre macchine e formare convoglio se non si tratta di passare su piste battute da regolare servizio di autobus. Si devono avere a bordo le

dotazioni necessarie di olio, benzina, acqua, viveri di riserva, pezzi di ricambio ed apparecchi adatti per rimediare agli incidenti di strada. Infine si deve essere armati ed avere una guida autorizzata.

Chi non si uniforma a queste prescrizioni sarà arrestato dal primo posto militare che incontrerà.

Una nuova « Diatto speciale » 6 litri.

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

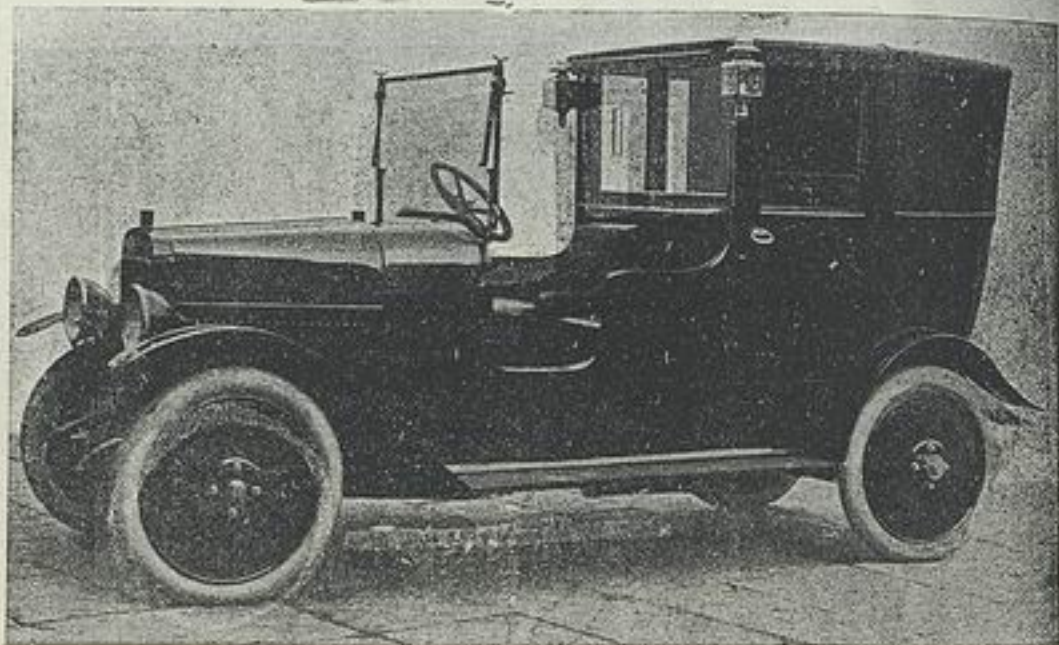


Il signor Giuseppe Abruzzese al volante della « Diatto speciale » 6 litri, davanti alla sede di Bari della S. A. A. Diatto.

ECONOMIA E CONVENIENZA

DIATTO

offre nella sua produzione del 1921
la vettura leggera più veloce e di maggior rendimento
nel suo tipo **25 HP**
e la vettura più vantaggiosa e pratica
nel suo tipo **10 HP**



Vittoriosa nei due ultimi Concorsi per il minor consumo
in Inghilterra e Svizzera

Automobili Diatto

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

Tre vetture partite

Tre vetture arrivate

Il Gran Premio della Notte

24 ore di corsa
(Categoria 2000 cmc.)

è vinto brillantemente dalla

DIATTO

Tipo 20 - 2 litri

con

1° SCHIEPPATI-FERRETTI

che compiono Km. 2272,391 alla media oraria di Km. 94,682

La DIATTO si piazza ancora 3° nella classifica generale con SCHIEPPATI-FERRETTI, e 3° e 4° nella categoria 2000 cmc. con MASERATI-BOTTA e MEREGALLI-CATTANEO.

Impianto elettrico LUMA

Olio OLEOBLITZ

Gomme DUNLOP

Tre vetture partite

Tre vetture arrivate

Soc. Anon. Autocostruzioni DIATTO - Sede e Stabilimenti TORINO - Via Venaria, 73
(Casella Postale 378)

Agenzia per la Lombardia (Esclusa la Provincia di Mantova)

Carrozzeria Schieppati - Via Lazzaro Papi N. 14 - **Milano**

Agenzia per la Provincia di Mantova **ITALO GALLINA**, Via Concezione, 7 - **MANTOVA**

IL SUCCESSO DELLA DIATTO ALLA TARGA FLORIO

I^a della sua categoria - III^a della classifica generale

Non ha rivali nella sua categoria e anche in altre più forti



Ci siamo calorosamente e sinceramente rallegrati con i costruttori della *Diatto* per il loro insigne successo nella Targa Florio. Ci siamo anzi duplicemente rallegrati con loro sia per il successo nella corsa sia per il successo che hanno avuto rispetto a noi stessi.

Non esitiamo a riconoscerlo. Quando abbiamo inteso parlare per la prima volta della partecipazione delle vetture *Diatto* alla corsa, non abbiamo potuto a meno di far rimarcare il grande handicap in cui si sarebbero trovate queste due vetture in confronto a parecchie altre macchine già iscritte assai più potenti e costruite espressamente per corsa.

Dicevamo allora: Le vostre sono due vetture ottime, senza alcun dubbio, veloci, eccellenti arrampicatrici, dotate di un motore straordinariamente energico e redditizio, ma sono vetture da turismo, con un motore di 85 mm. di alesaggio. Mentre vi troverete di fronte a motori di 100, di 105, di 110 mm. di alesaggio e fabbricati esclusivamente per corsa.

Come è possibile lottare ad armi così ineguali?

E questo dicevamo non già per dissuadere gli animosi dalla competizione, ma per indurli a parteciparvi a semplice scopo dimostrativo.

Ci risposero fermamente ed arditamente che le difficoltà della corsa e del percorso erano tali da costituire una specie di pareggio tra le macchine da corsa più grosse e le *Diatto*, dato che se quelle emergevano per certe qualità inerenti alla loro speciale costruzione, le *Diatto* a loro volta possedevano in guisa così rilevante certe altre qualità da stabilire una specie di compenso.

E hanno avuto ragione, più ragione di noi, piena ragione.

L'esito della corsa mostra che la *Diatto* aveva il più serio fondamento non solo di porgere una dimostrazione della valentia delle sue vetture da turismo, ma di confidare nella vittoria.

Non era temerario lo schierarle contro le più possenti macchine da corsa. La corsa ha mostrato che esse possono degnamente affrontare ogni rivale.

Come si è detto la *Diatto* è prima della sua categoria e terza della classifica generale in cui non ha davanti a se che una vettura da corsa e una vettura di 105 mm. di alesaggio.

I suoi tempi sono sorprendenti. Partita diciottesima è terza alla fine del primo giro in 2 ore 8' e 10" subito dopo l'impetuosa *Ballet* a 8 cilindri di Thomas che può filare fino a 180 all'ora.

Pensate, la piccola *Diatto* da turismo col suo motore normale da 85 mm. che localizza a qualche minuto su quel fantastico percorso delle Madonie, la vertiginosa *Ballet*, la più moderna delle attuali vetture da corsa!

Terza al 1° giro in 2, 8' e 11" è terza al quarto ed ultimo in 2, 8' e 30". Su 108 chilometri, poichè tale è il percorso di ogni giro, la *Diatto*, dopo 8 ore di corsa, non segna che una differenza di 9 secondi. Non è un'automobile, è un orologio che cammina.

Tranne una, la *Diatto* batte tutte le vetture della quinta, della quarta e della terza categoria. Ed è una macchina genuina da turismo, una macchina rigorosamente di serie, del tipo 4 DC che tutti conoscono, e a cui non si è modificato che qualche particolare dell'aspetto esterno.

Quando la *Diatto* dichiara che la sua vettura tipo 4 DC è la 25 HP più veloce ed economica di tal tipo non afferma che la verità, anzi meno della verità, perchè ora si è ben visto che essa non solo è la più veloce della sua categoria, ma anche di varie categorie superiori.

Bisogna poi non dimenticare che la *Diatto* è una vettura leggera e che, se la strada pesante e pessima poteva in certa guisa favorire le vetture grosse con motori potenti, contrariava invece la *Diatto* e sottoponeva il suo motore ad uno sforzo eccessivo in proporzione alle sue dimensioni.

Valutate queste considerazioni la classifica della *Diatto* in simile corsa costituisce una bella e grande vittoria tanto più onorifica quando si ricordi altresì che questa della Targa è la prima corsa internazionale a cui essa partecipa. È quasi un debutto, dato che la sua prima corsa è stata la Parma-Poggio di Berceto.

L'altra vettura *Diatto*, guidata dal sig. Ghia, un valentissimo che ne avrebbe certo fatto brillare la qualità, è stata vittima di un incidente fino dal principio del primo giro. A Polizzi per scansare un imprudente ragazzo che gli attraversava la strada il signor Ghia generosamente ha sterzato tutta la macchina bruscamente arrischiando se stesso, e andando a battere contro un muro. E non ha potuto continuare.

Per un altro anno con questo tipo 4 DC e col nuovo tipo 30 licenza Bugatti la *Diatto* avrà le migliori chances, il che è quanto dire le migliori macchine per presentarsi a ogni corsa e per aspirare a ogni successo.

Le manifestazioni romane: Il Circuito dei Monti Circa



Domenica 30 marzo si è svolto il 1° Circuito per la Coppa della Casa dell'Auto, sul percorso Roma, Civitavecchia, Viterbo, Roma, Km. 225. Il regolamento prescriveva che la media oraria dovesse mantenersi sui 55 Km. ed in caso di ex-aequo venisse cronometrato il tratto in salita Civitavecchia, Tolfa (Km. 15).

I partenti furono sette e gli arrivati quattro. La classifica degli ex-aequo in base al tratto cronometrato è risultata la seguente: 1. Boni in 16'28"; 2. Ricci in 16'30"; 3. Dragonetto in 16'40".

Lungo tutto il percorso i concorrenti sono stati accolti coi segni della più grande simpatia e la gara (in unione a quella motociclistica che si è svolta contemporaneamente) è servita ad una buona e proficua opera di propaganda.

50



In alto: i concorrenti alla gara, automobilisti e ciclisti per la partenza.

Nell'ovale in alto: un concorrente lungo il corso.

Al centro: Dragonetti su "Diatto", che si è classificato ex-aequo.

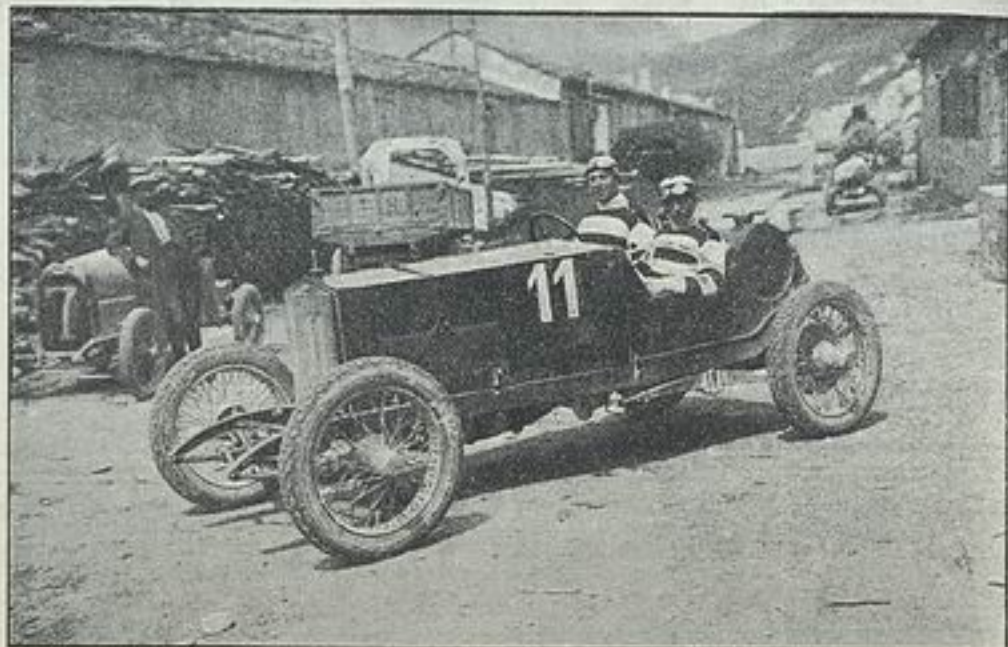
* Nell'ovale in basso: un concorrente all'arrivo.

lati del rettilineo di arrivo, ansioso nella febbre di conoscere subito dal cronometrista la classifica ufficiale. Augusto Rossi che ha trionfato nella prima categoria per l'eccezionale abilità della sua guida (lo ricordiamo alle scale, unico a non poggiare il piede a terra, ma a piegare la macchina nel senso delle curve rimanendo ritto sui pedali) non ha potuto abbattere il record che un suo connazionale, Lavanchy detiene fin dal 1914 con 23 minuti 26 secondi e 2 quinti, né il francese Joÿ sull'*Alejon* vincitore della seconda categoria, il quale ha beneficiato degli incidenti che hanno reso durissima la marcia al bravo Leoni il campione di *Della Ferrera* riuscito ad eguagliare la performance di Bordino. Il record che questi stabilì otto anni fa con una motocicletta da mezzo litro è crollato ed opera del fiorentino Mancini, sceso in lizza con la

i momenti di ansiosa passione che caratterizzarono nel duello tra Samy Réville ed Alfieri Maserati, perché i due piloti che meglio ora si sono impressi nell'animo della folla per la velocità con cui hanno dato la scalata alla montagna di Ferdinando Minoia ed Alfieri Maserati troppo intervallo d'intercorso, ed è quindi mancata la sensazione del combattimento. In secondo luogo il ritiro di Masetti e di Ascari per togliere l'ansia di una possibile vittoria con macchina nuova.

Ma procediamo con ordine, e diciamo subito che non si è avuto in ultimo, il senso palpitante della gara indecisa, lo si è avuto in principio insieme alla rivelazione di una nuova creazione meccanica, di un nuovo valore tecnico della piccola *Chiribiri* da 1500 cc. di cilindrata.

Tra le vetture infatti di ogni categoria il tempo di



Ponticelli sulla nuova Datto 20, secondo arrivato a soli 3 secondi dal primo nella categoria da 2000 cc.

rossa *Indian*, la macchina che Biaggio Nazzaro ha portato tante volte alla vittoria, e che pareva sentisse il comando dell'atleta invitato e volesse compiere una fantastica caccia al più bel record che i *grimpeurs* italiani possano mai sognare di abbattere. Mancini ha sconfitto di poco il bolognese Ruggeri, che è caduto in curva nei pressi del Molaretto, ma per la sua valentia s'è posto in prima linea tra i gli specialisti della salita.

Più ardua si presentava la battaglia contro i 19' 18" 5/10 forniti da Felice Nazzaro sui 22 chilometri e 100 metri che si snodano da Susa al Moncenisio. Era finita per aleggiare sul tempo stabilito nel 1905 come una leggenda di imbattibilità non tanto per la potenza della macchina, quanto per la fredda audacia e la sicurezza di polso del guidatore. Per la prima volta forse, sulla strada del Moncenisio, il grande guidatore diede netta impressione della sua classe eccelsa, e inerpandosi fino alle cime del colle, su quelle stesse strade che svelarono nell'arringo internazionale il valore dei nomi di Lancia, di Cagno e di Nazzaro, i concorrenti degli ultimi anni dovevano sentirsi i nervi mozzati di fronte al superbo tempo del 1905 che si ergeva contro i loro sforzi maggiori, nella sua bronzea inattaccabilità. La prova delle vetture non ha avuto quest'anno

sui primi 500 metri è segnato da Deo sulla nuova piccola *Chiribiri*. Soltanto Masetti sulla grossa *Mercedes* tipo *Grand Prix* è riuscito ad eguagliarlo. La *Chiribiri* di Deo è l'ultimo tipo nuovo di macchina comparso alla *Susa-Moncenisio*. Questa è il primo esemplare del tipo che il valente costruttore veneto, il cav. Chiribiri sta preparando per il *Gran Premio Vetturette* sul Circuito di Milano. Se ne è fatto un gran parlare nei giorni scorsi negli ambienti automobilistici milanesi. Intorno al suo motore, un 4 cilindri a valvole in testa e ad altissimo regime sono corse le più svariate diciture. Se non sono divulgate le prodezze, il regime superiore ai 5000 giri, la potenza oltre 80 HP, e cioè più di 50 HP per litro, velocità della vettura in piano circa 170 Km. all'ora.

Ciò aveva acuito straordinariamente la curiosità, e molti si erano recati al Moncenisio per veder da vicino alla prova la nuova macchina.

Meravigliosa anche la partenza di Minoia, sulla *Oscar* di Tornielli con la stessa macchina che vinse a Brescia con la guida di Conelli ebbe un incidente nel cambio della marcia a 300 metri circa dalla partenza, e perdette quasi un minuto. Giulio Masetti sulla *Mercedes* è partito gran favorito; ma il *gentleman* fiorentino è stato incerto sino all'ultimo momento.

cambio a 4 velocità sospensione su molle semi-ellittiche anteriormente e cantilever posteriormente. Si noti a questo proposito la rottura in marcia di una di queste molle posteriori, ciò che però non ha impedito alla macchina, dopo una riparazione sommaria, e per quanto rimanesse un poco sbandata, di proseguire regolarmente sino alla fine.

A disputare la vittoria nella classifica generale alla macchina straniera non vi erano del resto che due vetture italiane di pari cilindrata (un'Alfa-Romeo e una Spa) oltre a una Nazzaro di 3720 cmc. Eliminate queste due ultime solo l'Alfa-Romeo (Ascari-Marinoni) ha compiuto una egualmente magnifica performance non ostante qualche incidente e classificandosi ottimamente seconda.

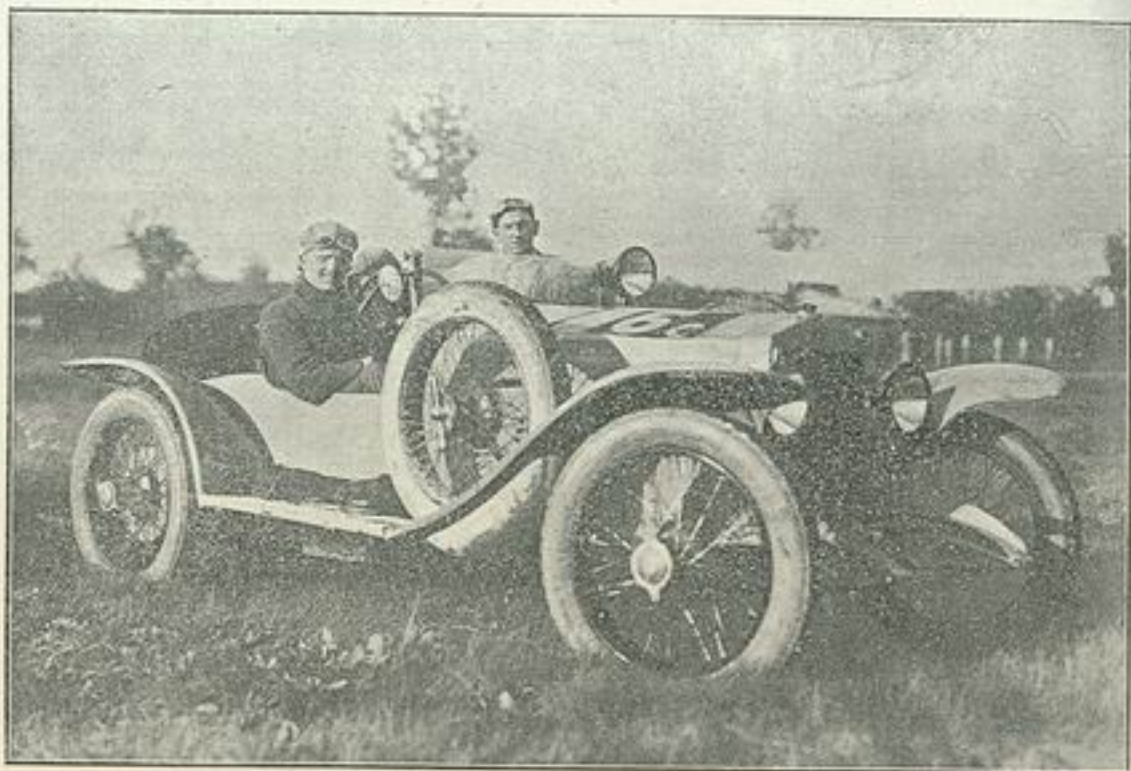
Le macchine italiane costituivano invece la totalità dei partenti nelle medie cilindrata, 1500 e 2000 cmc. e due belle vittorie toccavano rispettivamente alla *Diatto* 2 litri a Km. 94.682 di media (equipe Schieppati-Ferretti) ed alla *O. M.* di 1500 (M. e T. Danieli) a 88.232 di media. Ma ci sia soprattutto consentito di soffermarci sul nuovo grande successo delle minime cilindrata, anche se dovremo rammaricarci della solita assoluta prevalenza dell'industria francese in questo campo (su 7 cyclecars partiti, sei di costruzione francese ed uno solo italiano, l'ottimo *Odetti*).

—Ma non vorremo insistere in questa deplorazione cui già tante volte abbiamo accennato a costo di ripeterci continuamente; speriamo però che la nuova dimostrazione non vada perduta per l'industria automobilistica italiana. A questo « Premio della Notte » il successo dei cyclecars è veramen-

te grandioso sotto il duplice aspetto della velocità e della regolarità. La macchina vincitrice della categoria sino a 1100 cmc., una *Salmson*, (pilotti Rigoldi e Biagioli) ha coperto in ventiquattro ore 2039 Km. alla media di quasi 85 Km. orari, ciò che costituisce un vero record. Si confrontino, nella tabella che prima abbiamo riportata, le medie dei vincitori nelle diverse categorie e quelle rispettivamente prescritte dal regolamento. Anche se per poco, rispetto alla *Nag*, il *Salmson* è la macchina che ha saputo segnare il maggior guadagno di velocità in confronto alle medie prescritte. E nessuno vorrà sostenere che i 56.250 di media prescritti per i cyclecars rappresentassero una prova meno severa degli 87 Km. a mezzo richiesti a macchine di cilindrata quasi tripla.

Torniamo alla regolarità: come risultati generali sono indubbiamente buoni ed appaiono favorevoli paragonati a quelli della corsa francese delle 24 ore organizzata per singolare coincidenza contemporaneamente a quella italiana: a Monza, su 20 macchine partite se ne sono classificate 12, il 60 per cento. Ma distinguiamo fra vetture medie e grosse, e cyclecars; delle prime, partite 13 ed arrivate 7 percentuale 54 circa; dei secondi, partiti 7 e arrivati 5; percentuale d'arrivi 71.

Il significato di queste cifre ci sembra altissimo, mentre su questa grandiosa affermazione delle minime cilindrata generalmente i commenti della stampa all'indomani della prova hanno troppo poco parlato. Si pensi a tutte le ostilità ed alle prevenzioni che contro ai cyclecars gravavano sino a poco tempo addietro, e che forse in Italia non si



La « Diatto », vincitrice della categoria 2 litri (pilotti Schieppati e Ferretti).