



Just before the war, Diatto reformed a working partnership with ex designer Ettore Bugatti, who had become a manufacturer in his own right. This partnership proved to be long and prosperous due to their shared expertise in the automotive and aviation industries.

Diatto's "full cycle precision mechanics" and the ownership of their own foundry for cast iron, aluminium and bronze, were also unique platforms within the automotive industry. Bugatti sold the patent of his 8 cylinder aviation engine to Diatto, which was to be constructed during the war.

On 23rd September 1916, Diatto sent Bugatti an enthusiastic telegram:

"I am happy to announce the excellent results for the engine ... the testing resulted in a brilliant 210 HP".

"HEUREUX VOUS COMMUNIQUER.
EXCELLENT RESULTAT MOTEUR
CINQUANTE HEURES TERMINEES CE
MOMENT. SANS LE MOINDRE.
INCIDENT SAUF CHANGEMENT UNE
BOUGIE. ESSAI COMMENCE A
MOYENNE DEUXCENTCINQUE CHEVAUX
PREMIERES DIX HEURES TERMINA
AVEC MOYENNE DEUXCENTNEUF
FINISSANT DEUXCENTDIXSEPT TRES
BRILLAMENT. STOP RETENONS
MEILLEUR ESSAI EXECUTE JUSQU
AUJOURDHUI SUR TOUT AUTRE
MOTEUR STOP ACEPTEZ NON
FELICITATION = AUTOMOBILES
DIATTO."

1916 – Aviation engines Diatto-Bugatti

The magazines of the time celebrated the partnership's success:

"Official test of the Diatto-Bugatti engine: a technical masterpiece of unparalleled precision, constructed with robust materials of the highest quality, a compendium of the most modern technologies".

1919 - 1923 Luxury cars Diatto-Bugatti

After the war, the collaboration was extended to the design and production of road and race cars, with Bugatti chassis and Diatto engines and vice-versa.

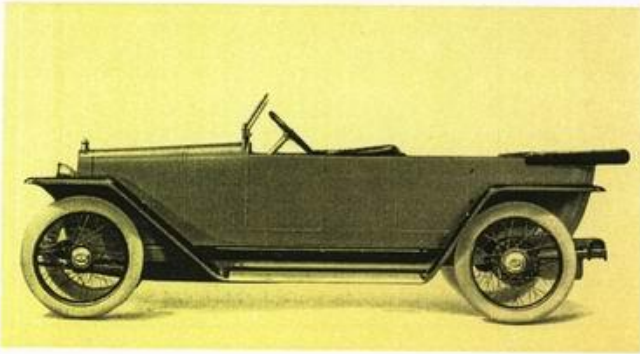
A total of 50 Type 22 Bugattis were bought in chassis form, to be fitted with Diatto radiators and bodies. The reason for the directors' caution is not hard to find. Though the company had, on paper, done well from war production, the politicians in Rome proved to be very slow payers. This caused such a crisis that the Diatto family lost control to the Gussi brothers from Bergamo.

The T 23 Bugatti sold in Italy with a Diatto radiator.



(From The Automobil, october 1999; see Print in English)

DIATTO



LA 15HP DIATTO

(LICENCE BUGATTI)

CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES

LE MOTEUR, du type monobloc à quatre cylindres, alésage 68 millimètres, course 100 millimètres, présente, dès l'abord, cette particularité que les soupapes commandées sont au nombre de seize et logées dans le fond des cylindres. L'arbre à cames, placé au-dessus, fonctionne dans un carter rempli d'huile et facilement démontable.

Les engrenages de distribution sont coniques et enfermés dans des carters.

Le carburateur est du type automatique. L'avance des gaz est commandée par une pédale.

L'allumage s'effectue par une magnéto à haute tension

- 3 -

Brochure of the Diatto-Bugatti, presented at Paris and London motor show, produced from 1919

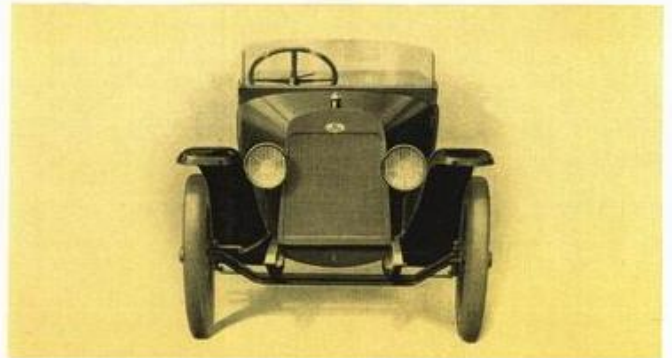


Il riprende l'abitacolo interno del coupé Datto.

n 1919, at the International Salons of Paris (the company had a branch in the Champs-Élysées) and London, Diatto presented five top of the range cars, including the "16 valve Diatto 30", featuring chassis designed by Bugatti:

Luxury Torpedoes, Convertibles and Coupés with internal steering, refined bodywork and antique silk and velvet upholstery.

DIATTO



INTRODUCTION

L'ACHETEUR D'UNE DIATTO — licence Bugatti — sait ne pouvoir trouver nulle part ailleurs l'équivalent de ce qui lui est offert. Il n'ignore pas que le châssis présenté est une véritable création, qu'il a été conçu, étudié et exécuté dans un but précis, qu'il constitue, en un mot, la solution concrète d'un problème dont, préalablement, toutes les données ont été soigneusement et clairement déterminées.

Ces données, c'est la clientèle elle-même qui les fournit. Elles peuvent se résumer dans le mot : Economie.

ECONOMIE DE TEMPS
ECONOMIE D'ENTRETIEN
ECONOMIE D'ACHAT

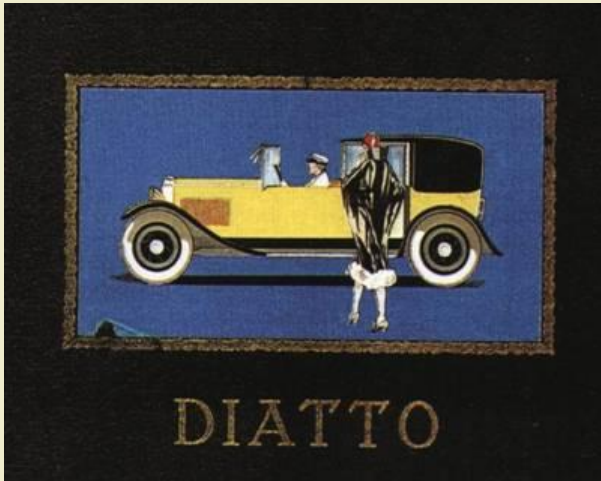
ECONOMIE DE TEMPS, car il serait puéril de nier que le tourbillon de la vie moderne, encore accentué par l'influence de cinq années de guerre, entraîne à se déplacer de plus en plus vite. Non pas certes qu'une folle allure

- 5 -

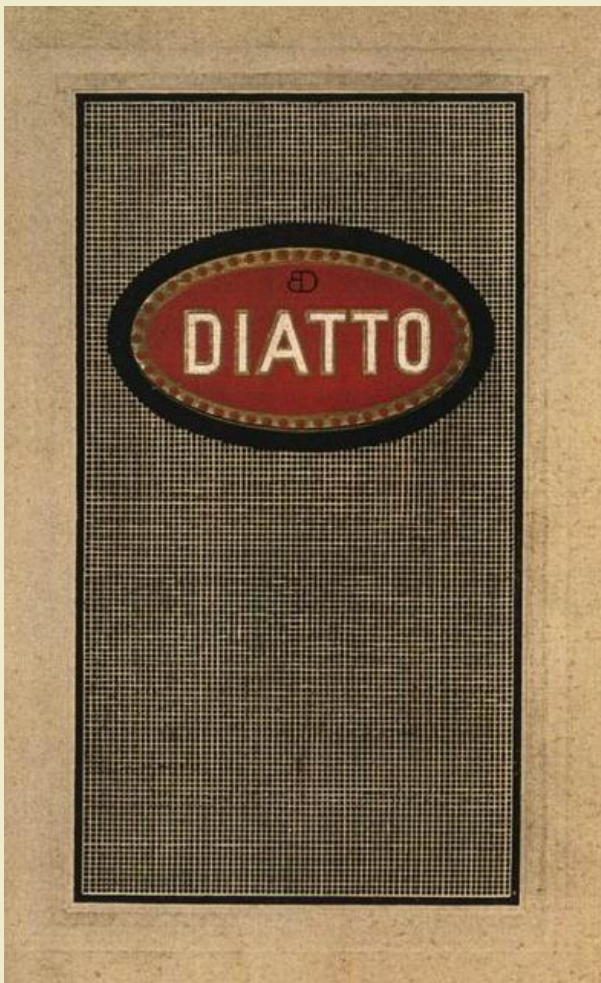
The Paris upper classes, from Princess Murat to Madame Gould, bid against each other for the most luxurious Diatto-Bugatti cars at a price of 100,000 francs (the price of a Rolls Royce at the time).

Luxury interior of Diato-Bugatti

1919 -
Paris International Motor show -
The Diatto 30 Bugatti



Brochure of
Diatto 30 Bugatti





1919 – First race success Diatto - Bugatti

In the first post-war race, Diatto won an outstanding first and second place, Diatto 30 (Bugatti) and Diatto 4DC, at the Parma-Poggio di Berceto (see advert).

Diatto sales of cars in the wake of these continuing victories rose sharply, enabling the company to optimise its production capacity.

An excerpt from the 1919 press:

“the names Diatto and Bugatti, with their long and sound tradition of mechanical engineering and daring innovation, brought together into a single enterprise, are extraordinarily eloquent and significant for any technician or automobile enthusiast”.

In 1921, Diatto and Bugatti agreed to construct a special series of race cars, initially with 25 HP Sport Diatto chassis modified with tubular axle, and 1500 cc 4 cylinder Bugatti engine with compressor.

I nomi del resto di *Diatto e Bugatti*, della sana e solida tradizione meccanica e della più ardita e geniale innovazione intrecciati e fusi insieme in un'opera comune, sono già straordinariamente eloquenti e significativi per ogni tecnico per ogni automobilista.

La *Diatto* tende a specializzarsi nella vettura leggiera che è poi la vettura moderna e la vettura di grande avvenire, aspira in questo ramo al primato, e il passo decisivo che ha compiuto dal pur ottimo e irresistibile modello DC 25 al nuovo modello 30 licenza *Bugatti*, veramente senza rivali nel suo genere, mostra che l'aspirazione è prossima a realizzarsi.

Per la *Diatto 30* licenza *Bugatti*, il calcolo non è ancora stato istituito dato che il suo motore è di mm 68 per 100, mentre il calcolo è fatto per mm. 60 o 65 o 70, ma anche giudicando approssimativamente si scorge che la sua tassazione si aggirerà sui 15 o 16 HP e cioè da 100 a 410 lire, pur essa inferiore a quella di ogni altra vettura, mentre indubbiamente il motore modernissimo di questa *Diatto* con 16 valvole in testa è superiore in potenza a quelli di vetture che pagheranno una tassa anche doppia.

These special Diatto-Bugatti racing cars, lightweight and powerful, enjoyed considerable success in rallies and uphill competitions.

The Italo-French champion Franz Conelli, at the wheel of one of these *Diatto-Bugatti* 1500 cc race car, won international races such as the Gran Premio Gentleman of Brescia and the uphill time trials of Susa-Moncenisio and Aosta - Gran San Bernardo (30 km uphill, with a lead of 6 minutes over the powerful O.M. from Desio).

L' AOSTA - S. BERNARDO

LE CLASSIFICHE:

Categoria 1500 cmc.

1. CONELLI FRANZ. (*Diatto-Bugatti*), coprendo i Km. 30.500 del percorso in 38'35"3/5;
2. Desio (O. M.) 44'37"1/5;
3. Sirtori (*Bianchi*) 45'27"3/5; 4. Chiribiri Ada (*Chiribiri*) 50'27"1/5; 5. Petromilli (*Star-Petromilli*) 52'7"3/5; 6. De Prospero (*Prince*) 54'8"; 7. Meinardi (*Chiribiri*) 57'43"1/5.

Furthermore, the Bugatti archives tell us that Bugatti race chassis n. 902 and n. 903, the second and third made for the "Brescia da corsa" model, were also equipped with the powerful 2 litre Diatto engine with 4 valves per cylinder, to witness once more the technological versatility of the partnership in racing:

Diatto chassis with Bugatti engines and Bugatti chassis with Diatto engines.

At the time of the Diatto-Bugatti victory at the 'Parma- Poggio di Berceto', in 1919 and up to the early Twenties, the press often identified Diatto-Bugatti race cars as simply Bugatti cars (the original documents can be found in the Diatto - Bugatti sections).

Nelle vetture di 1500, Franz Conelli, il favorito, su *Diatto-Bugatti*, ha vinto facilmente con un ottimo tempo attribuendosi un record per le piccole macchine che non potrà essere tanto facilmente battuto: il precedente record apparteneva a Monti con 51'53".



Pag. 52
MOTORI AEREO CICLI E SPORTS
Pag. 53



DIATTO

MOTORI D'AVIAZIONE
(Licenza Bugatti)

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

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



DIATTO



hanno fornito le prove più meravigliose della loro
ottima costruzione

AUTOMOBILI DIATTO TORINO - Via Frejus, 21

glio risultato di ogni giorno comincia dalla scelta razionale dei materiali e del lubrificante.

La ricerca, l'ispezione e l'assemblaggio delle parti lo seguono, e ogni dettaglio viene in considerazione e viene a posto, secondo il regolamento.

La prova, un semplice modo fra gli altri, è l'assemblaggio o il collaudo della preparazione e ogni parte della costruzione.

Ogni volta, ogni particolare parte (come questo motore) viene, questa apparecchiatura esaminata di tutto il motore e ogni parte non viene mai abbandonata con gli altri e mai in un'aula di prova in un altro luogo, come questo lubrificante, ed infine, i risultati più soddisfacenti.

Le parti (componenti) dei motori, di tutti gli aerei, si adattano a 100 ore di lavoro effettivo, il motore (Diatto).

Spiega con le sue parole, ed ecco l'ordine, con la precisione. Il motore viene montato, il motore viene il risultato. Non si fa soltanto un colpo di assemblaggio e un semplice prova. La prova è il primo periodo. Ed ogni è differente di altri motori montati nel primo tempo di 10 ore. E questo collaudo, ogni volta, avviene di 100 - 200 ore, con il collaudo, con la macchina, 100 ore per dimostrare il risultato del tutto e della macchina.

E però, fino a che il più è il risultato.

Ma il risultato è già tutto, tutto il motore che può in funzione di tutto.

Come una macchina ogni parte, tutti i particolari, hanno, sempre di più, di tutto.

Il motore Bugatti per aviazione

COSTRUITO DALLA "DIATTO"

Di questo motore e l'esperienza costruttiva abbiamo fatto un'analisi, che ha permesso di conoscere, attraverso il suo lavoro, il risultato che ha dato, e che ha dato, come sempre, risultati ottimi, e che ha dato, come sempre, risultati ottimi, e che ha dato, come sempre, risultati ottimi.

Il motore Bugatti è un motore di tipo V, a 12 cilindri, a iniezione, con un rapporto di compressione di 18 a 1, e un rapporto di compressione di 18 a 1, e un rapporto di compressione di 18 a 1.

Il motore Bugatti è un motore di tipo V, a 12 cilindri, a iniezione, con un rapporto di compressione di 18 a 1, e un rapporto di compressione di 18 a 1, e un rapporto di compressione di 18 a 1.

Il motore Bugatti è un motore di tipo V, a 12 cilindri, a iniezione, con un rapporto di compressione di 18 a 1, e un rapporto di compressione di 18 a 1, e un rapporto di compressione di 18 a 1.

Il motore Bugatti è un motore di tipo V, a 12 cilindri, a iniezione, con un rapporto di compressione di 18 a 1, e un rapporto di compressione di 18 a 1, e un rapporto di compressione di 18 a 1.

Il motore Bugatti è un motore di tipo V, a 12 cilindri, a iniezione, con un rapporto di compressione di 18 a 1, e un rapporto di compressione di 18 a 1, e un rapporto di compressione di 18 a 1.

UNA COSTRUZIONE ECCELSA

IL MOTORE DIATTO-BUGATTI

IL SUO STILE E LE SUE PROVE

La costruzione del motore Diatto Bugatti è un'opera di stile e di classe, che ha permesso di conoscere, attraverso il suo lavoro, il risultato che ha dato, e che ha dato, come sempre, risultati ottimi, e che ha dato, come sempre, risultati ottimi.

Il motore Diatto Bugatti è un motore di tipo V, a 12 cilindri, a iniezione, con un rapporto di compressione di 18 a 1, e un rapporto di compressione di 18 a 1, e un rapporto di compressione di 18 a 1.



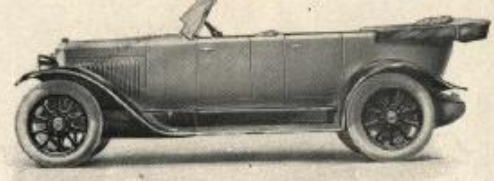
Il Motore DIATTO BUGATTI in sezione, visto dal lato superiore.

Il motore Diatto Bugatti è un motore di tipo V, a 12 cilindri, a iniezione, con un rapporto di compressione di 18 a 1, e un rapporto di compressione di 18 a 1, e un rapporto di compressione di 18 a 1.

Il motore Diatto Bugatti è un motore di tipo V, a 12 cilindri, a iniezione, con un rapporto di compressione di 18 a 1, e un rapporto di compressione di 18 a 1, e un rapporto di compressione di 18 a 1.



ALCUNI TIPI DI CARROZZERIE MONTATE SUL TIPO "20"



TORPEDO



LANDULET COUPÉ



CONDOTTA INTERNA

