

15-25/5/1906 - L'Automobile p. 92  
**LA COPPA D'ORO**

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 studii, 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*, — quinta febbre attivitá 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 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 di *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 porchi 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 altresí 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 HP IN	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 Minola	Isotta & Fraschini
8	Isotta & Fraschini 5	28	Milano	Vincenzo Fraschini	Isotta & Fraschini
9	Diatto A. Clément 1	20-22	Torino	Giacomo Bussolotti	Soc. Diatto-Clément
10	Diatto A. Clément 2	20-22	Torino	Henry Nasi	Soc. Diatto-Clément
11	Diatto A. Clément 3	20-22	Torino	Gregorio Vercellone	Soc. Diatto-Clément
12	Diatto A. Clément 4	20-22	Torino	W. Schlosshauer	W. Schlosshauer
13	Benz Parisifal 1	35-40	Mannheim	Clemente De Boiano	Benz & C.
14	Benz Parisifal 2	35-40	Mannheim	Jean Pfanz	Benz & C.
15	Benz Parisifal 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	Placenza	G. B. Raggio	Marchand
28	Marchand 2	18-32	Placenza	G. Tamagni	Marchand
29	Marchand 3	18-32	Placenza	C. San Donino	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	Aries
34	Daimler Motor Ltd. 1	35	Coventry	Allen D. Grigg	Allen D. Grigg
35	Soc. A. Lomb. (Sal) 1	—	Bergamo	—	L. A. L.
36	Sec. 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 Lüde	Martini Ltd.
39	Martini 3	30-40	St. Blaise	—	Martini Ltd.
40	Diatto A. Clément 5	18-20	Torino	Conte la Manna	Diatto A. Clément
41	Diatto A. Clément 6	33-35	Torino	Achille Basevi	Diatto A. Clément
42	Diatto A. Clément 7	18-20	Torino	Giovanni Gagliardi	Diatto A. Clément
43	Diatto A. Clément 8	33-35	Torino	Léon Colenet	Francesco Arbitrio
	Mercédès 1	—	Unterürkheim	—	—



Il presente documento, composto di n. 88 pagine, di proprietà esclusiva della Diatto International Trademarks Marketing I.d.a. - Funchal - Madeira (Portogallo), è soggetto alle norme di legge che regolano i diritti della proprietà intellettuale. È utilizzabile solo previo autorizzazione scritta, non può essere copiato o dato a terzi. Anche l'eventuale utilizzo parziale dovrà essere preventivamente acconsentito.

*This document, consisting of no. 88 pages, exclusively owned by Diatto International Trademarks Marketing I.d.a. - Funchal - Madeira (Portugal), is subject to the law regulating the rights of intellectual ownership. It may only be used after written authorization and may not be copied or given to third parties. Any eventual partial use requires beforehand.*

15-35/S/1906

L'AUTO D'ITALIA

327



MACCHINA DIATTO-CLEMENT GUIDATA DA VERCCELLONE - PNEUMATICI **PIRELLI**  
(Fot. dell'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, 13 giugno.

Ieri 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 gagliarda 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 Trenca, 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, Buzio, Gagliardi, Gregorio Vercellone, Basevi, Fabbre, Schossauar, conte Camanna, Ugo Beirut, ed altri dei quali mi sfugge 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 gastronomico 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 annunziò 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'equippe 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*, umile in tanta goria che gli veniva trisfutata, 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.

Radunati per festeggiare il successo delle vetture Diatto Clement alla Coppa d'Oro, mandiamo all'on. Crespi, munifico 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. Schossauar 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 FARÀ, 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 VERCCELLONE guidando una Diatto-Clément di soli 20 cavalli guadagna

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

5-12/6/1906

## 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 **SEMIRING**.

# Fonderie Officine Frejus

TORINO

## Vettoretta DIATTO

12-15 HP a 4 cilindri monobloc

La RIVELAZIONE DEL SALON 1910



La vettoretta DIATTO al ritorno della corsa Milano-Sanremo.

La vettoretta 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

1914 - Francia

Pag. 24

MOTORI D'ARIA

9 - 15 Maggio 1914

# COPPA DI TURISMO

(CHILOMETRI 3120 - DAL 19 AL 29 APRILE)

CLASSIFICA INTERCATEGORIE di RENDIMENTO

1<sup>a</sup>

# 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<sup>A</sup> DIATTO** (cmc. 2500  
di cilindrata)

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

**1<sup>A</sup> 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<sup>a</sup> su 31 partenti di cilindrata fino a 6500 cmc. facendo il percorso senza il minimo incidente.*

**Società Automobili DIATTO**  
**TORINO - VIA FREJUS. 21 - TORINO**

# ECHI CLASSIFICATIVA VITTORIA DELLA DIATTO al rendimento

ettere in rilievo specialmente per le persone pratico i magnifici risultati dati dalla vettura *Diatto* nella 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 competenti i veri automobilisti si fermano a perché ne comprendono l'intimo valore.

È stata classificata prima nella classifica (interrendimento globale).

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

uol dire che la bella e ottima vettura costruita dalla *Officine Frejus* di Torino è quella che sa tare la sua forza, è quella che consuma meno, è a un funzionamento più armonioso, più agile, cioè di attriti e di disperdimenti.

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

Un po' questa macchina *Diatto* che ha 80 mm di corsa e 120 mm di corsa, che pesa in ordine di marcia

1914

## 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 a 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  $\frac{1}{2}$ .

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  $\frac{1}{2}$  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 klg. 1182.

La *Diatto* quest'anno passa di successo in successo, dopo la vittoria nella corsa in salita di Barcellona e nella Coppa di Turismo 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.

## La prova di valore della DIATTO

La più piccola vettura nell'imponente gruppo e tra le formidabili *equipes* 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 concorrenti venivano decimate dallo sforzo della corsa, mentre le più forti e veloci *equipes* 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.

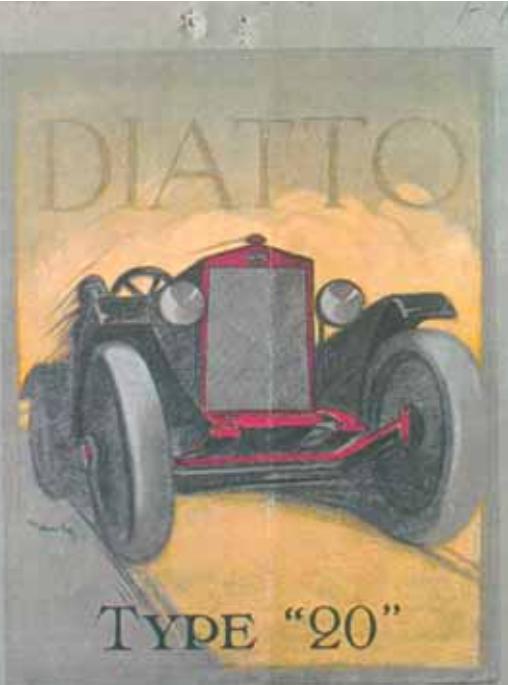
Si consideri che questa *Diatto* ha un motore a 4 cilindri di 80 per 120 e cioè di soli litri 2,500 di cilindrata, mentre gli altri concorrenti arrivavano fino a litri 6,500 di cilindrata.

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. 3120) 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 *grimpese* prendendo il 1<sup>o</sup> posto della sua categoria.



SOCIETÀ ANONIMA  
AUTOMOBILI DIATTO  
TORINO

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

# DIATTO

GUIDATA DA EUGENIO SILVANI

mentre nella 2<sup>a</sup> 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 —

Primi successi 1919

# Puri sangue

---

# DIATTO

---

Corsa Parma - Poggio di Berceto

II<sup>a</sup> CATEGORIA

I<sup>o</sup> Classificato: **Tipo 30 (Bugatti)**

II<sup>o</sup> Classificato: **Tipo 4DC.**

Esclusiva di vendita per l'Italia

AGENZIA COMMERCIALE ITALIANA **AUTOMOBILI DIATTO**

Sede Centrale: ROMA, Viale Castro Pretorio, 124

Filiali:

**TORINO**: VIA DERTOLA, 21  
**FIRENZE**: PIAZZA SAN MARCO

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

**GENOVA**: VIA CESAREA, 10  
**BOLOGNA**: VIA ARTIERI, 2

S. A. I. - SOCIETÀ AUTO INDUSTRIALE, CASELLA POSTALE 26 - BORG. S. FRANCESCO 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 ROVIGO

# IL SUCCESSO DELLA DIATTO ALLA TARGA FLORIO

I<sup>a</sup> della sua categoria - III<sup>a</sup> 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 duplamente 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 *Ballot* 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 incalza a qualche minuto su quel fantastico percorso delle Madonie, la vertiginosa *Ballot*, la più moderna delle attuali vetture da corsa!

Terza al 1<sup>o</sup> giro in 2, 8' e 11" è terza al quarto ed ultimo in 2, 8' e 20". Su 108 chilometri, poiché 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, perché 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 arrischiano 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 20 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.

# UNA VIRTU' CHE NON SI SMENTISCE MAI

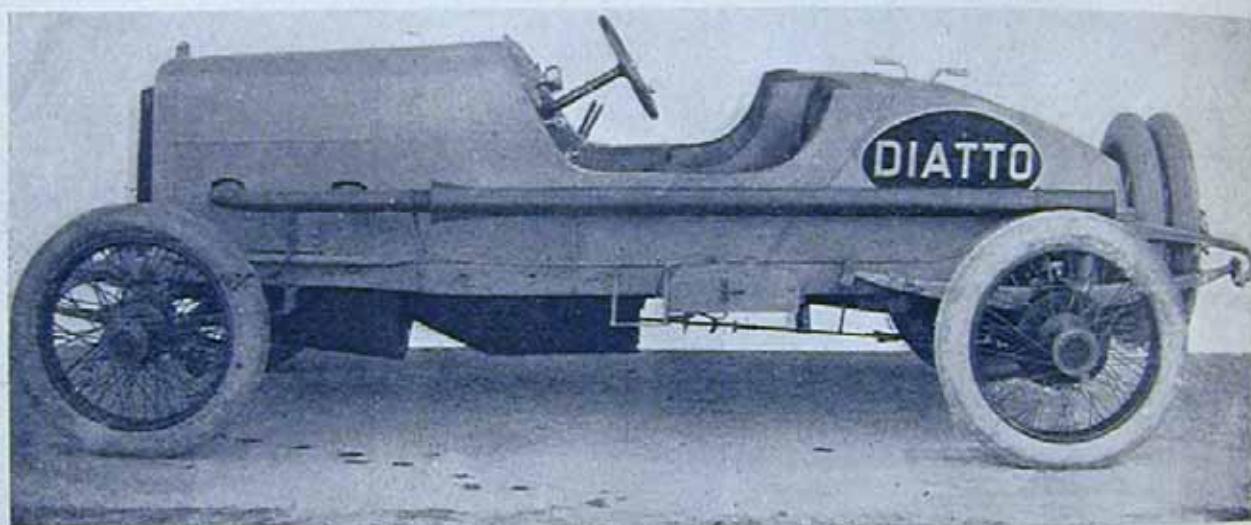
## La DIATTO alla TARGA FLORIO

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 appassionato, più esigente, più meticoloso e di gusto più ducato 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, anche tutto ciò che si chiama *Diatto* porta 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 DC 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 uguali 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 *sportmen*.

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 metterli alle meglio due seggiolini di tamiera e la macchina sarebbe stata pronta. Guardate invece che due squisite carrozzerie sportive, eleganti e finite in ogni particolare ha elaborato la *Diatto*! Guardate che bel cruscotto inclinato! Guardate che armoniosa e fluente linea formano i sedili con la coda retrostante della vettura in cui è sagacemente disposta la vasca della benzina!

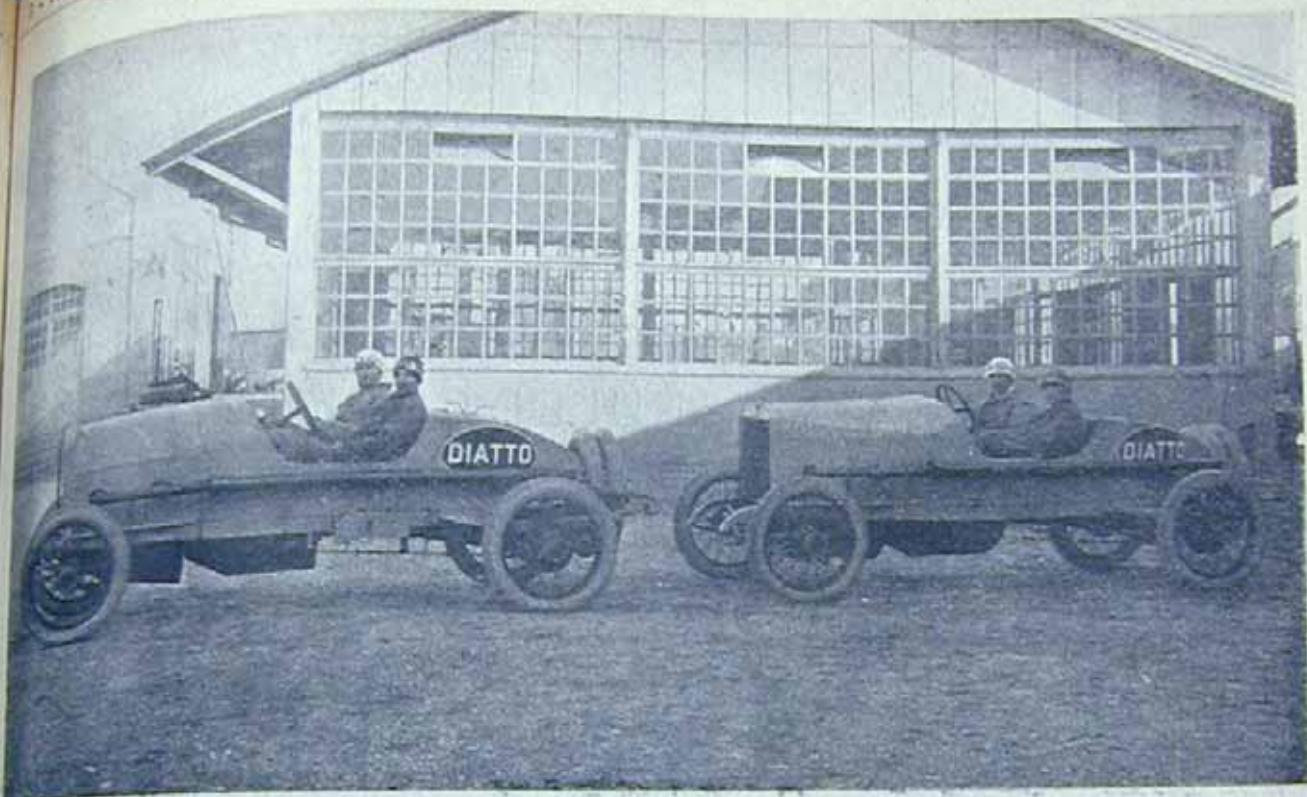
Guardate ancora come è bella, imponente la forma del radiatore e del cofano, come è ben collocato e sagomato il tubo esterno di scappamento.

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

E' una bellezza.

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

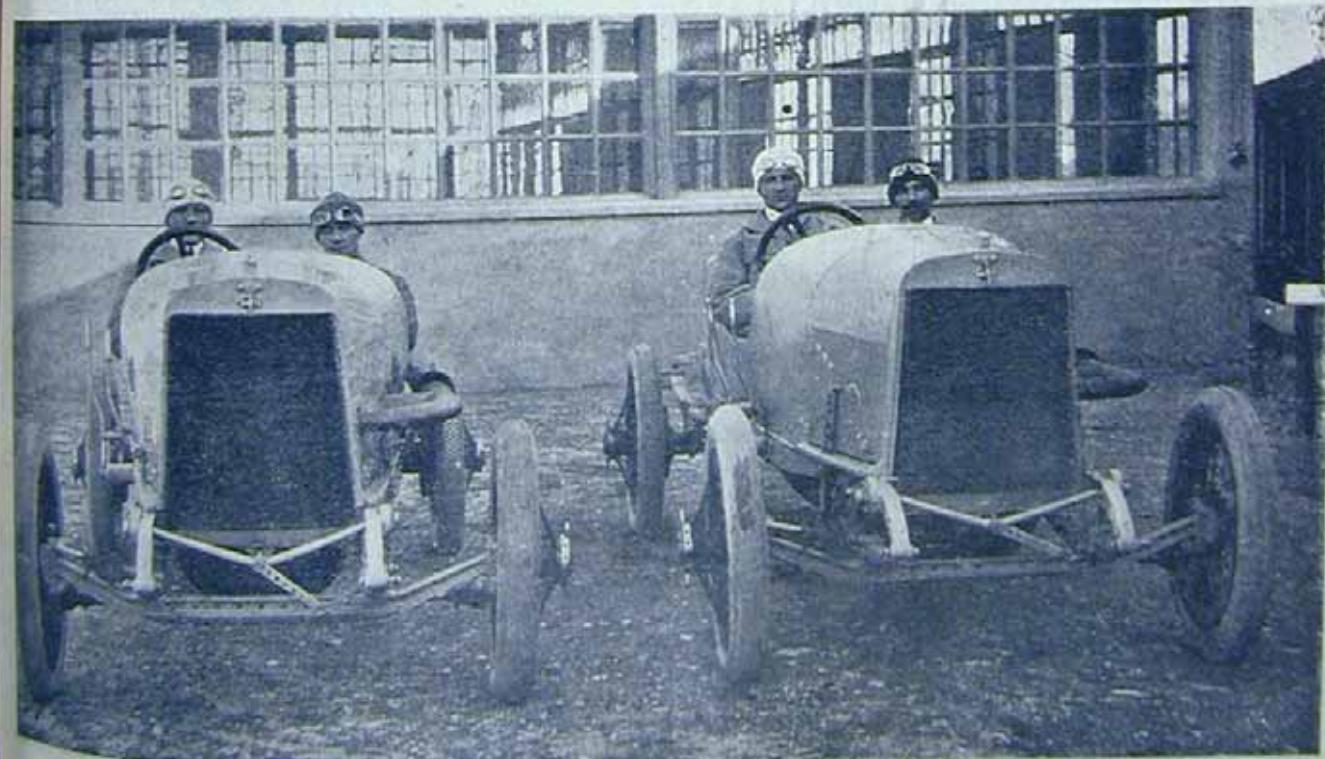
Ne siamo rimasti colpiti in modo speciale a causa anche di un confronto che invincibilmente si è presentato al nostro spirito.



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

Da una parte l'aristocratico a lussuoso *coupé* che su Diatto 4 D C era esposto al *Salon* di Parigi e dall'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, pregi rare inverno in un tipo leggero come il 4 D C, si presta a formare la più sfarzosa vettura chiusa di lusso e la più sportiva vettura da *sport*.



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

# 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 a sé 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 perché umida e fredda, condizioni tanto più avverse per una vettura di peso e di struttura normale e di forza media in confronto alle possenti macchine da corsa.

Ma insistiamo invece sul tipo della vettura. E' questo l'importante. La *Diatto* pilotata dal valente Gamboni è uno chassis 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 metta in primissima linea tra le più cospicue macchine della giornata. Il suo tempo straordinario di 13' 50", 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 3º posto della classifica generale, ma un terzo posto specialissimo e gloriosissimo perché 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 28" da un'altra vettura da corsa di 4 li-



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 intrinsecate, 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 stanchezze, 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* fila rapidamente in piano, si arrampica con meravigliosa velocità in salita.

E' questa una fama ormai consolidata, una qualità universalmente riconosciuta, che si è affermata in innumere 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 sfogliante.

tri 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*, talché spetta a questa vettura oltreché la vittoria nella sua categoria, anche la vittoria assoluta per le vetture da turismo.

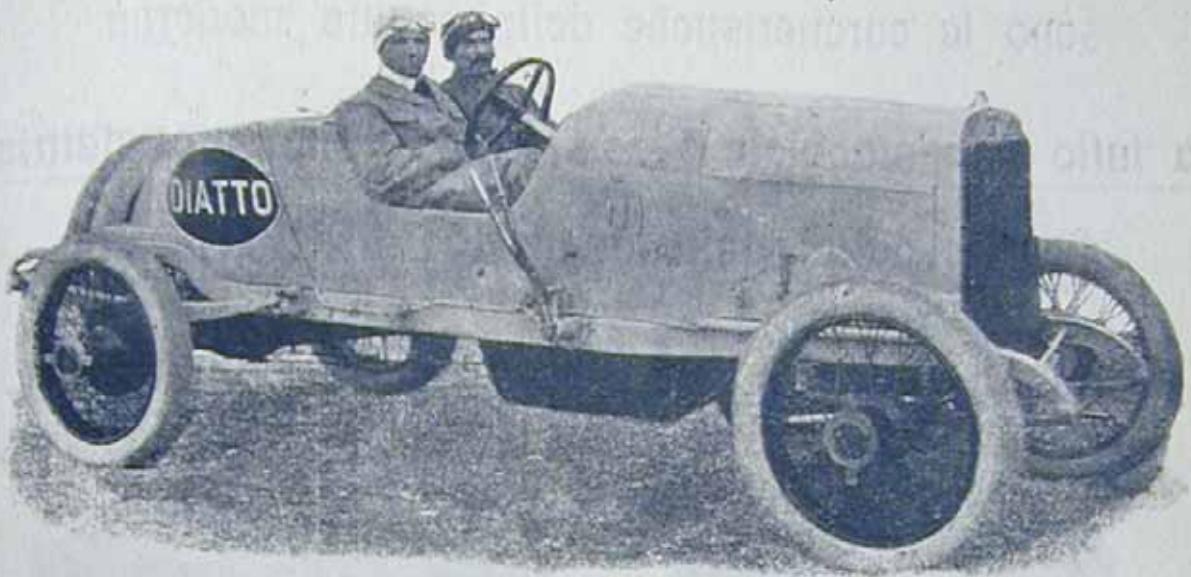
Più ancora che dal confronto dei tempi è dal confronto della velocità che risulta in tutto il suo valore la marcia della *Diatto*.

La velocità massima raggiunta nel *Gran Premio d'Inverno* è stata di km. 67.862, con la *Packard* da corsa a 12 cilindri, viene poi la *Fiat* del *Gran Prize* a una media di Km. 64. 604, e terza la *Diatto* 25 HP da turismo a km. 63.440. Poco più di 5 chilometri all'ora separano la modesta vettura da 25 HP da turismo dall'impetuosa macchina da corsa.

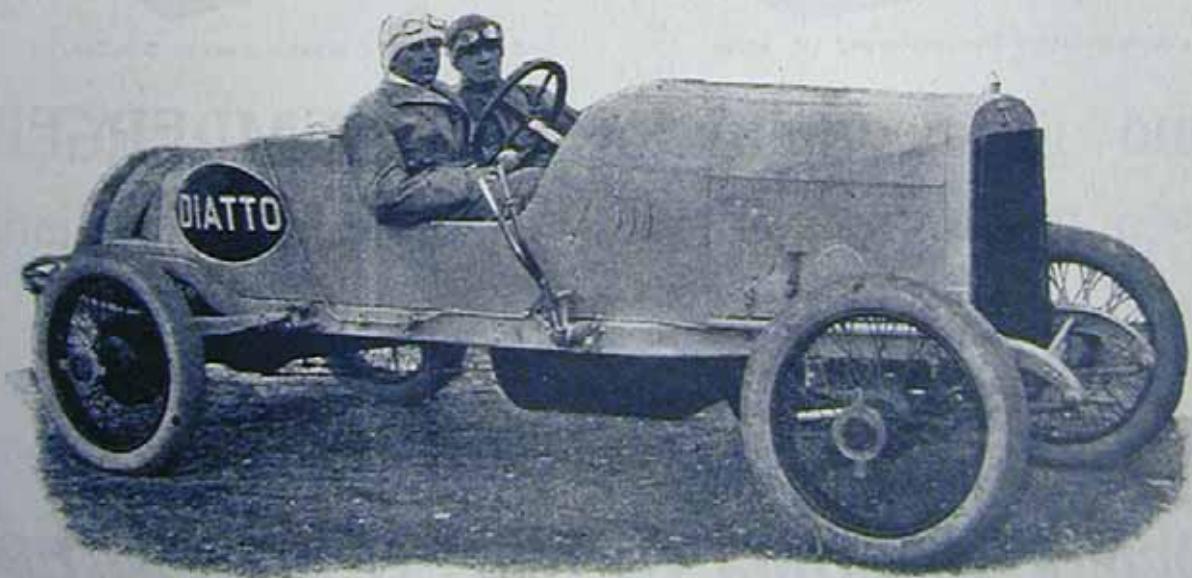
63 chilometri e mezzo di media all'ora su strada fangosa in piena salita e a *tourniquets*, ecco la performance della *Diatto* in tutta la sua semplicità, ma in tutta la sua sorprendente realtà!

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 l'esplica tanto più si dimostra insigne, e di cui siamo i primi a congratularci con i valentissimi suoi costruttori.

## 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.

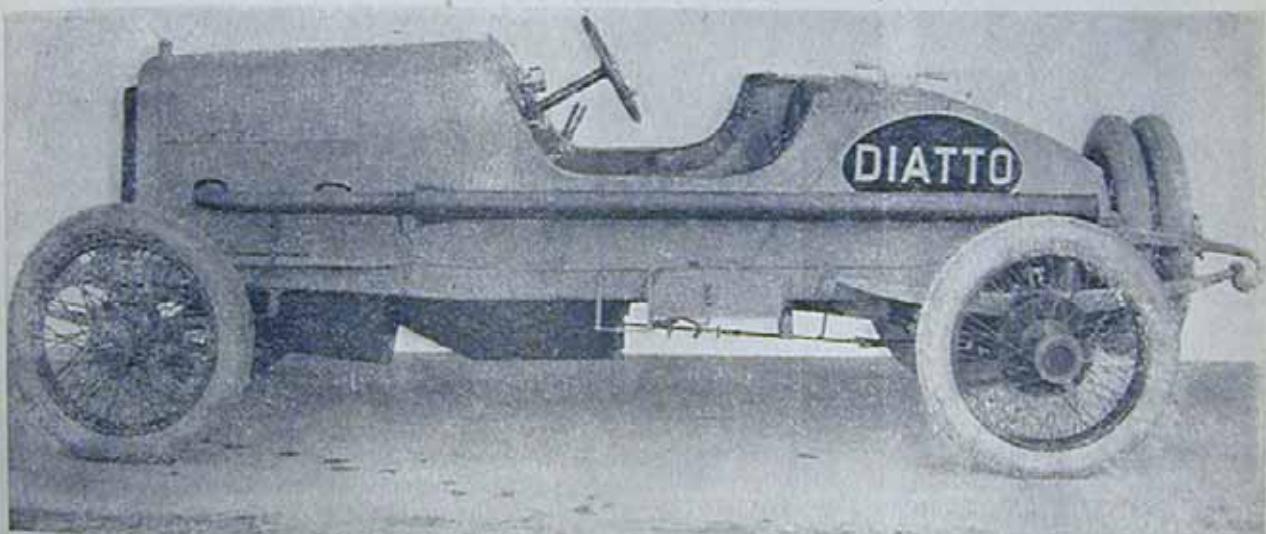
## ECHI DELLA TARGA FLORIO

# Ancora sulla corsa e sulla vittoria della "Diatto",

Negli ambienti automobilistici e sportivi ha cagionato una impressione e lusingheri commenti la prova eccellente tenuta 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 anormalità. 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, li 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 congegneria, per robustezza e precisione d'assieme.

Che questo piccolo ma valorosissimo motore da turismo, di soli 85 mm. di alesaggio, così seramente 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 da che saldo e sano cuore era animata.

simo. Le sue qualità di gagliardia, la sua franca andatura s'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 50, 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 pongono argomento di ammirazione ma anche la sua cronometrica regolarità, che non si smentisce mai durante quell'inaudito travaglio.

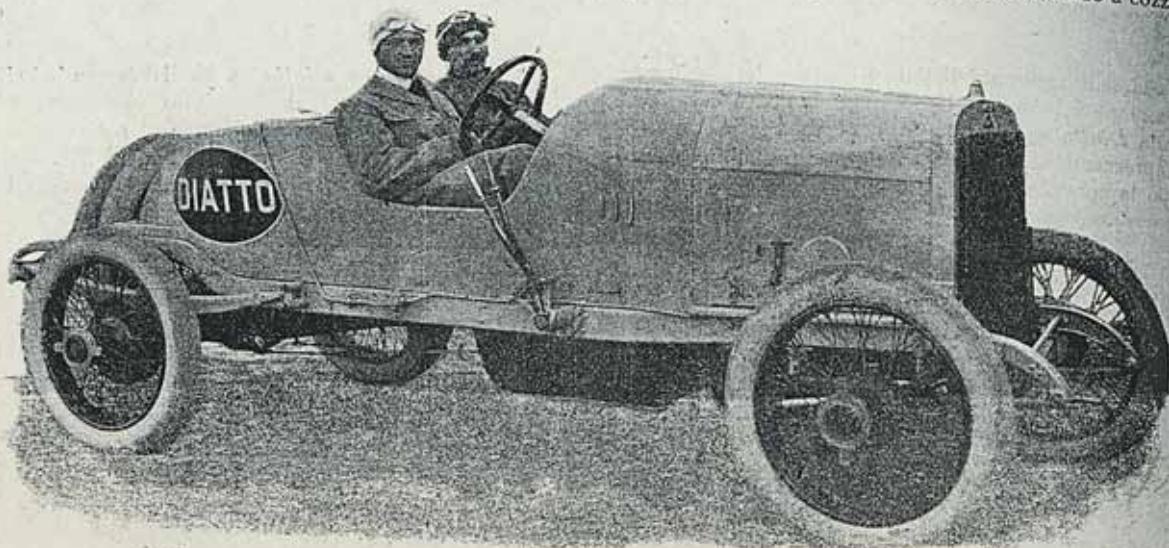
E' stato notato che fra il tempo impiegato nel primo giro, 2 ore 8 minuti e 11 secondi, e quello impiegato nel quarto giro, 2 ore 8 minuti e 20 secondi, non passa che un divario di 9 secondi e ciò dopo otto ore di marcia e di quella marcia è su un percorso di 108 chilometri!

Ecco quello che è veramente stupefacente, non per il piccolo motore *Diatto* ma per qualsiasi anche ben più potente motore. È 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 regolarmente 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 virtù.

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



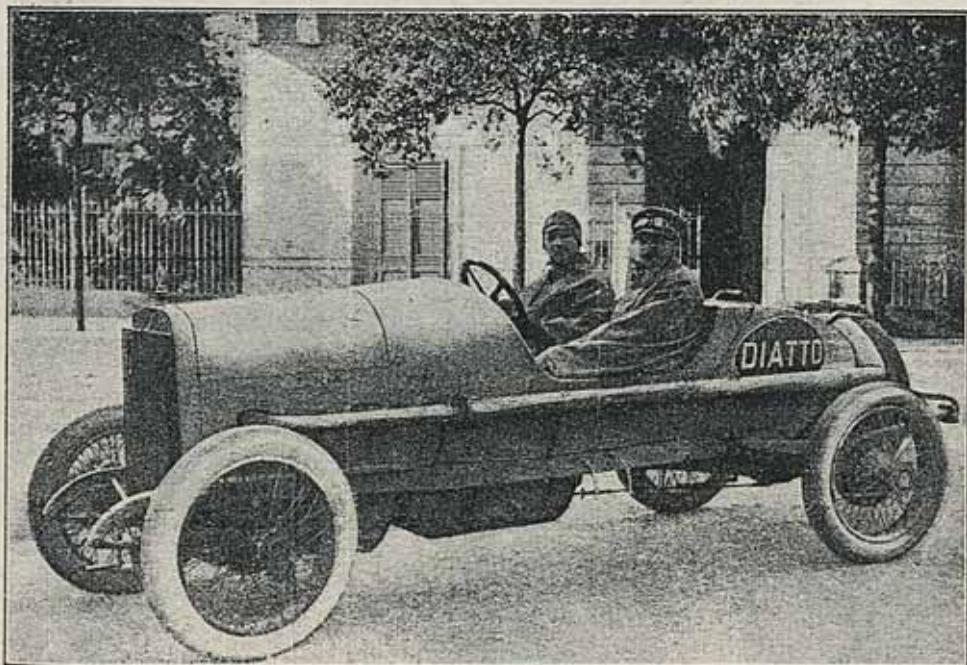
Gamboni su vettura Diatto tipo 4 DC - 25 HP 1<sup>o</sup> della sua categoria e 3<sup>o</sup> della classifica nella Targa Florio

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 *Ballot* Thomas, ne sono rimaste vittime.

il muro di una casa e non potè 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<sup>o</sup> arrivato nella Targa Florio

... per cui hanno vinto alla velocità media meravigliosa di 38 chilometri all'ora. Qualcuno potrebbe osservare che se i pneumatici fossero 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, sbandamenti, scivolate. A Polizzi fra l'altro, mezzo accecato dal fango e dalla neve, ha scambiato una casa bianca per la

## DUE SUCCESSI

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

Le vetture *Diatto* hanno certi pregi loro propri di costruzione e di funzionamento, e i secondi in derivazione dei primi, 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 cincischiature 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 sè 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 classiche 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 comparazione 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 e 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 occorreva 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 *bidon de 5 litres*, concorso turistico e pratico, di resistenza di consumo tenutosi a Ginevra al 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 elevati della benzina diventa la più preziosa indicazione del progresso e dell'utilità pratica.



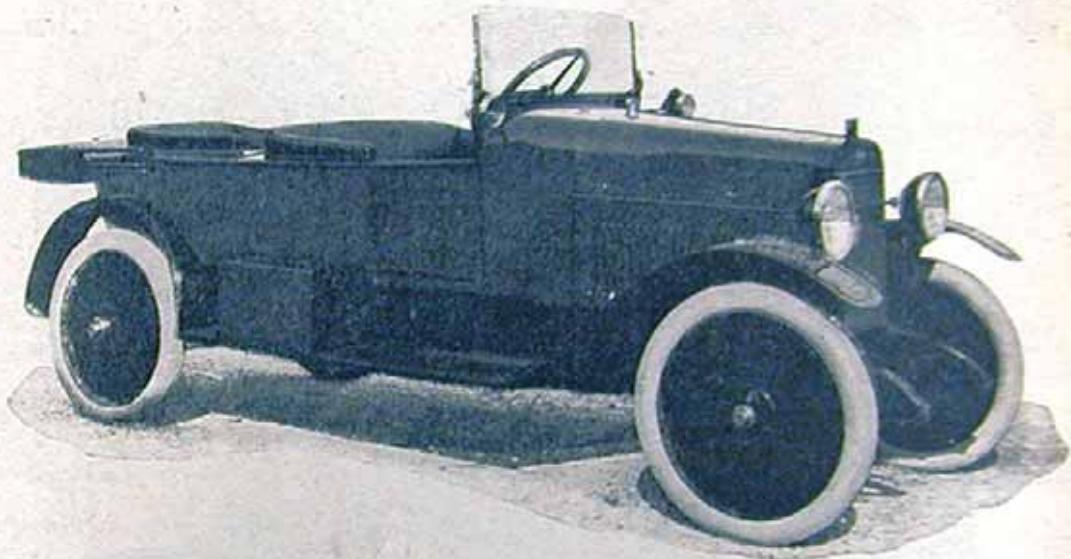
La vettura *Diatto* 25 HP esposta al *Salon di Bruxelles*.

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 consorella 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

sificate 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.

E' 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 completa 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. E' il modello del giorno.

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

La *Diatto* fornisce 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 *taxis* 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.

IN ACCIAIO TRAFILATI A FREDDO SENZA SALDATURA

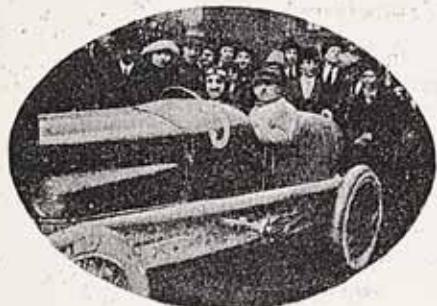
## IL "GRAN PREMIO D'INVERNO" A ROMA

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, poiché dimostra come anche nel-

Frascati, Squarciafelli, 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.

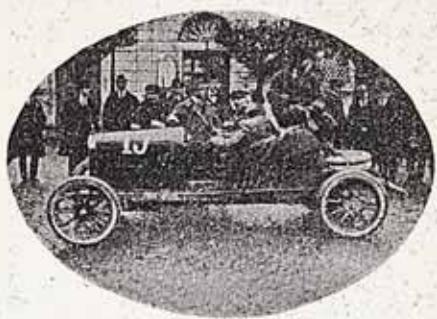
Notati al traguardo il direttore della Fiat, cav. Luciani, il direttore della filiale Pirelli di Roma, Ing. La Guidara, il cavalier Fornari e Sloesser della Diatto, Sabarrini della Scat, Nenci della Buick, i fratelli Fracassi della Ford e della In-



SILVANI su Packard.

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

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



ARDIZZONE su Ansaldi.

immensa di popolo plaudente al passaggio delle vetture e delle motociclette lanciate a velocità fantastiche. Il percorso da Vermicino, sulla via Tusculana, 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 sbarrabili 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 cay. 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 Enrico 18'52" 3/5;
7. Tattini Luigi 19'38".

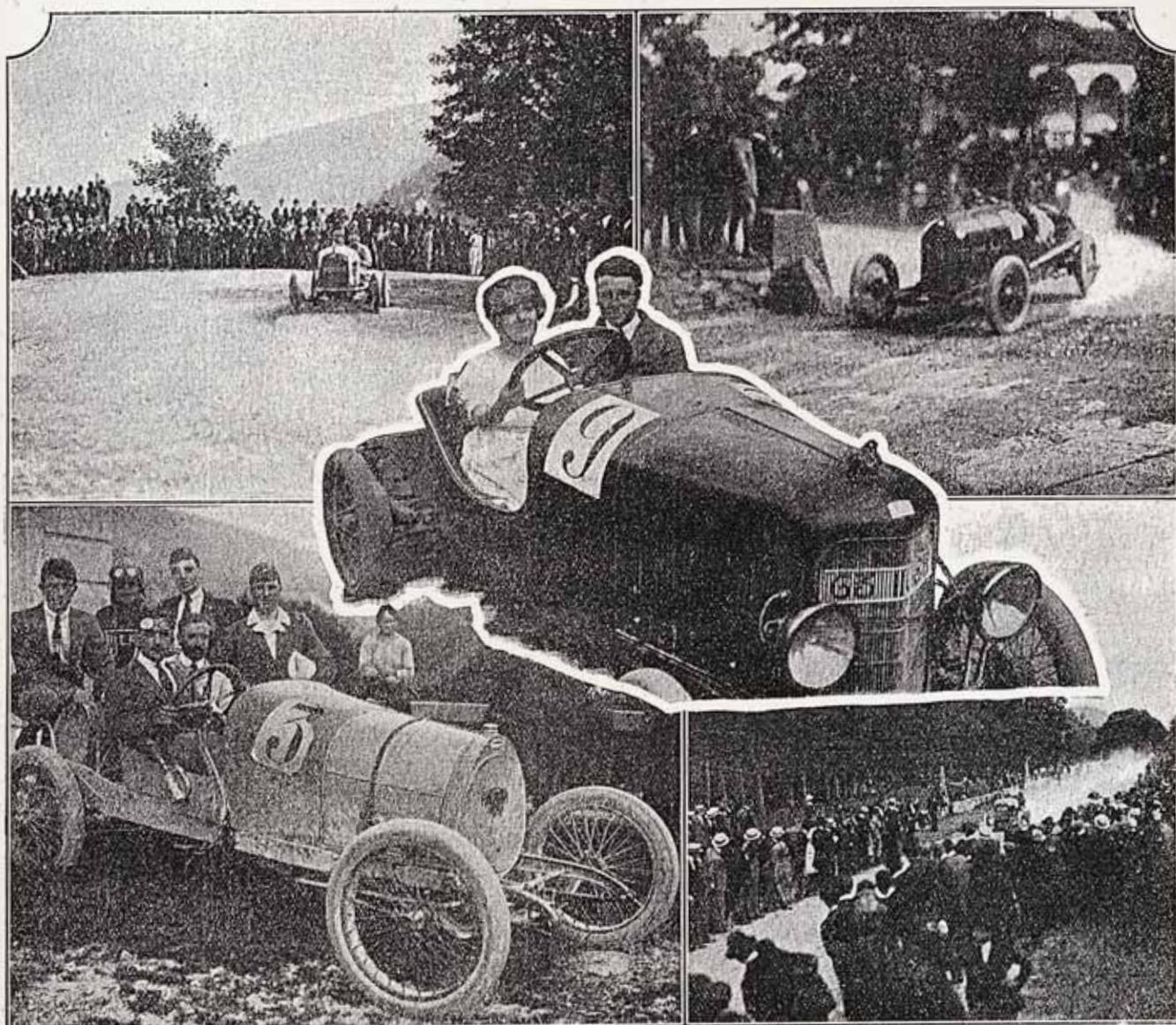
Ritirato: Santucci.

11/10/1921

Auto-Moto-Ciclo

450

## LA SCALATA ALLA BIELLA-OROPA LA CORSA AUTOMOBILISTICA



In alto a sinistra: l'arrivo del vincitore assoluto GAMBONI sulla «Diatto». — A destra: TESTONI sulla «Fasti» in vittoria.  
In basso a sinistra: CLERICI su «Bugatti», primo arrivato della categoria 2.000. — A destra: al traguardo d'arrivo.  
Al centro: La Signorina CHIRIBITI su «Chiribiti».

**Daimler-Benz**

MILANO VIALE GARIBOLDI, 6  
OFFICINA

NEGOZIO DI VENDITA  
VIA TOMMASO GROSSI, 8

AUTO MOTO GARAGE  
VIA PALESTRINA, 6

**Automobili.**

Cat. 3000 cmc.

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

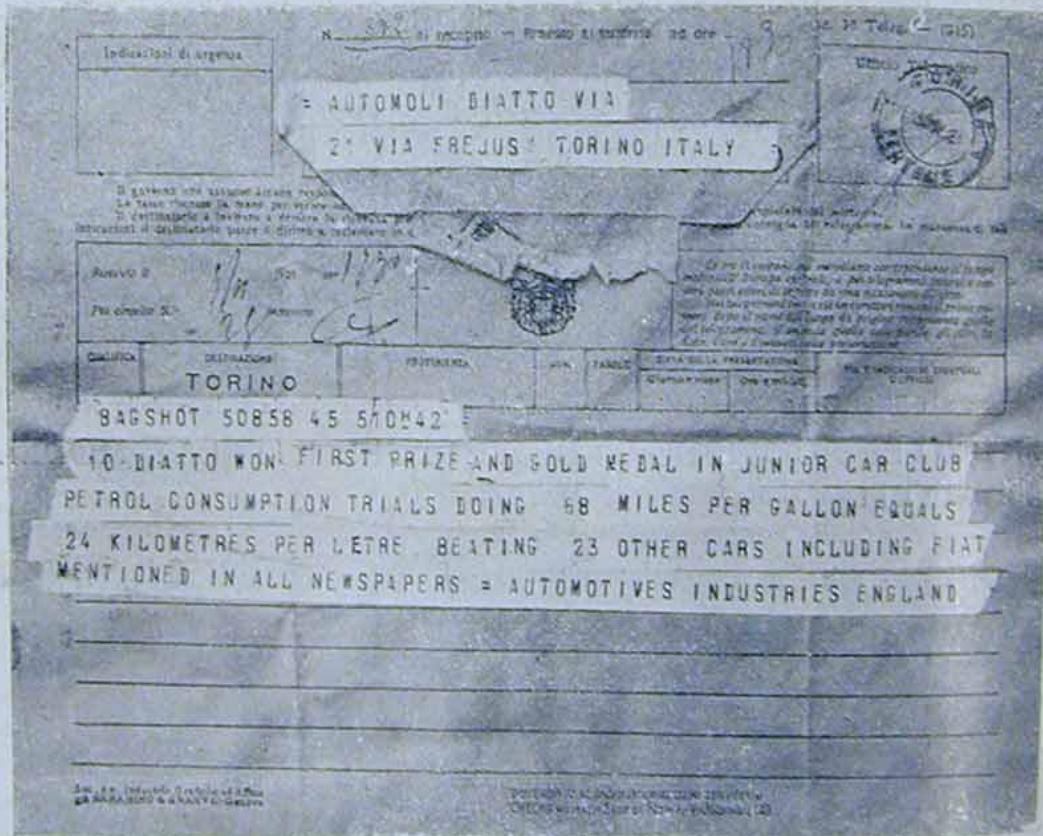
# DUE GRANDI SUCCESSI della DIATTO alla FIERA di MILANO

e al Concorso di consumo in Inghilterra

## LA NUOVA " DIATTO ", TIPO 4 DS SPOR

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 con-

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



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.

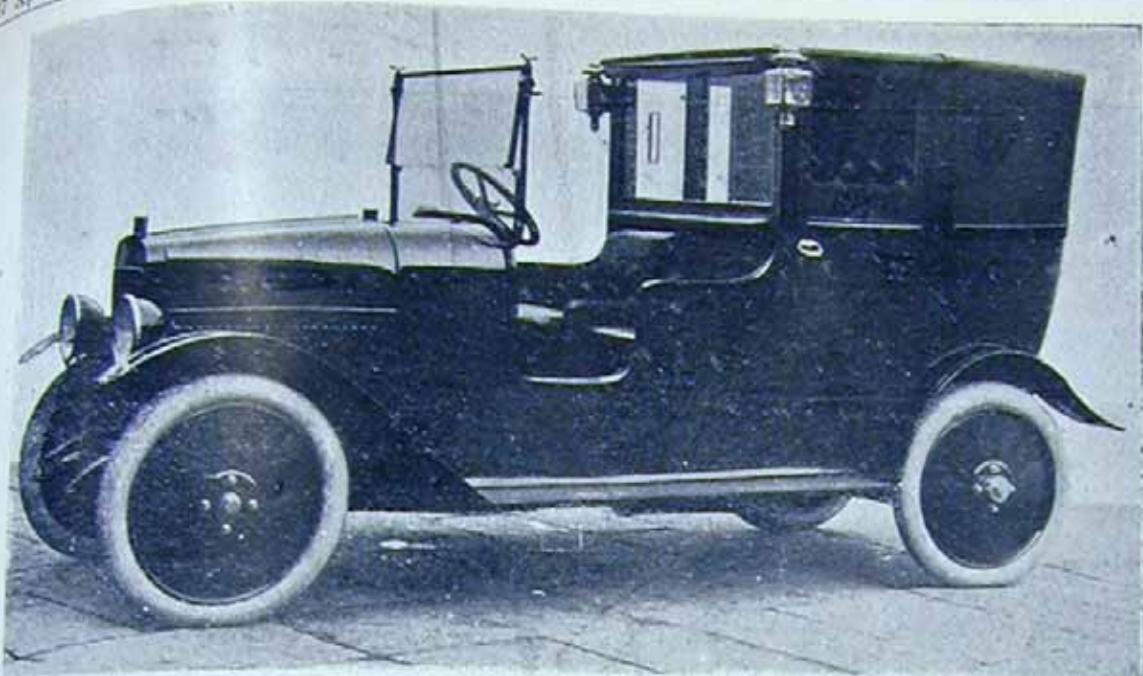
Qui a Milano si ammirano le vetture *Diatto* esposte nella loro persuasiva meccanica nella loro irreprerensibile esecuzione nelle loro bellissime e pratiche carrozzerie, qui si ammirano nella loro struttura e nella loro estetica; in Inghilterra si ammirano in funzione all'opera, nel preciso e perfetto 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 con-

corso di 68 miglia con 1 gallone di benzina pari a 24 chilometri per ogni litro.

Se si aggiunge questo all'altro sorprendente risultato ottenuto a Ginevra con un percorso di 88 chilometri per 5 litri bisogna riconoscere che la *Diatto* ha qualche diritto al record dell'economia. Un vero prezzo oggi più che mai, e che la impone all'attenzione della clientela specialmente per l'uso pesante per i servizi pubblici.

Nello stand *Diatto* si nota appunto un *taxi* a modello di *taxis* con una elegante carrozzeria a *double decker* su questo tipo 10, e adesso ci si può rendere conto della straordinaria convenienza di questa particolare e confortabile vettura. E' il *taxi* più vantaggioso nello stand *Diatto*, che è uno di quelli che presentano



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

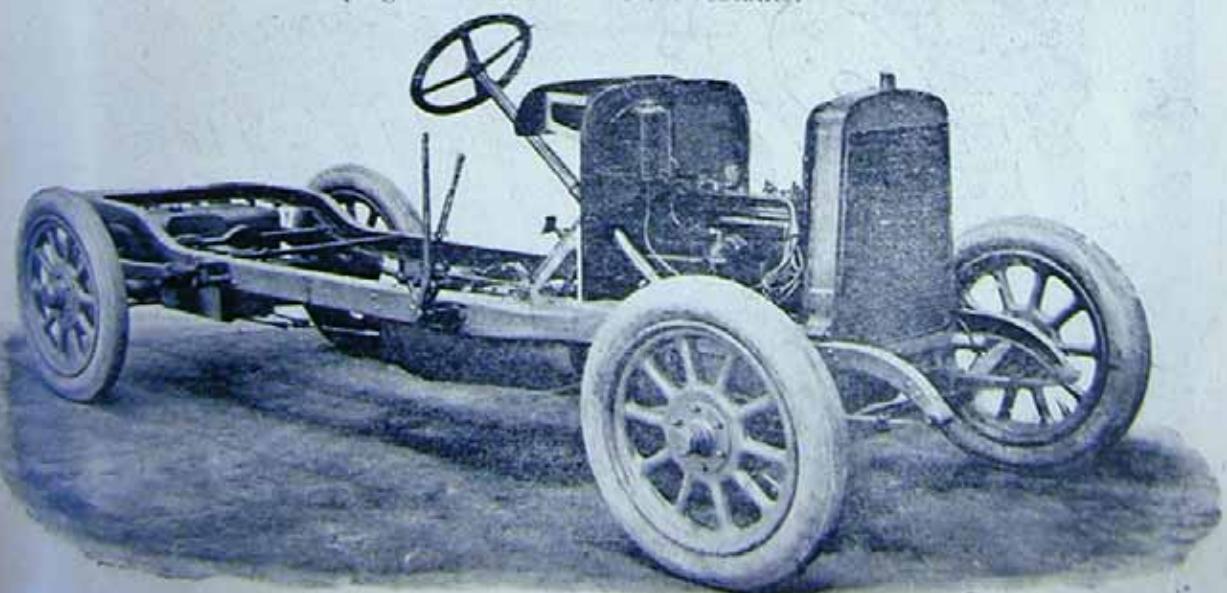
più vive attrazioni, si nota altresì una delle più belle e graziose vetture di tutta l'Esposizione, come lo abbiamo sentito dichiarare dagli stessi carrozzieri speciali delle vetture di lusso.

E un magnifico torpedo su *chassis* 4 DA e cioè su *chassis* Diatto 25 allungato, imbottito in pelle marcia, rivestito in ebanisteria ma con una finezza, con uno stile, con una ricchezza superlativi,

L'altrattiva palpitante dello *stand* è costituita da un altro modello Diatto sport il 4DS, l'unica vettura da corsa, la grande novità della Mostra. Una vettura che pesca irresistibilmente per gli *sportsmen* i quali non sono ben lieti di apprendere che se ne sta preparando una serie. E' ancora il classico motore Diatto 50 mm. di alesaggio per 130 di corsa ma montato, regolato 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 particolari 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 abbiamo 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 corrisposto 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 *taxis*, 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 attrattiva e interessante.



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

Campari (22'43" 1<sup>1</sup>5), Ascari (23'13" 3<sup>1</sup>5), Cattaneo (24'16" 2<sup>1</sup>5), F. Conelli (24'25" 4<sup>1</sup>5), Sivocci (24'26" 2<sup>1</sup>5), Costantini (25'3" 3<sup>1</sup>5), C. Conelli (25'9" 2<sup>1</sup>5), Silvani (25'30"), Caiselli (25'30" 3<sup>1</sup>5), Galleani (25'41" 4<sup>1</sup>5), Ardizzone (27'8" 3<sup>1</sup>5), Martinelli (28'34" 2<sup>1</sup>5), Matetti (28'50" 3<sup>1</sup>5), Griffini (29'35"), Alberti (29'43" 4<sup>1</sup>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 che ferma 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 ricupera terreno, vede Cattaneo ritirarsi, guadagna secondi su secondi fin che giunge alle 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 e



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

Dubonnet che Campari minaccia dopo aver superato Niccolini uscito con la sola paura da un impressionante giravolta alla curvatura 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, profittando 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<sup>1</sup>5 media 141.613), colpito da qualche incidente, si ritira. Sivocci è uscito incolpato da una scivolata alla curvatura 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<sup>1</sup>5); Niccolini (1.33'19" 4<sup>1</sup>5); F. Conelli (1.34'30"); Sivocci (1.35'53" 2<sup>1</sup>5); Cattaneo (1.37'7" 2<sup>1</sup>5 Maserati, 1.37'38" 3<sup>1</sup>5); Costantini (1.38'29" 1<sup>1</sup>5); Silvani (1.39'3" 4<sup>1</sup>5); Ascari (1.40'0" 1<sup>1</sup>5); Galleani (1.40'55" 2<sup>1</sup>5); Alberti (1.59'59"); Matetti (2.0'34" 2<sup>1</sup>5); Griffini (2.1'50"); Ardizzone (2.2'47" 4<sup>1</sup>5); Martinelli (2.4'26" 1<sup>1</sup>5); Caiselli (2.7'55" 3<sup>1</sup>5).

Conelli sulla Ballot viene gradatamente accelerando, così da conquistare il secondo posto.

A pochi chilometri dalla fine della corsa l'inseguimento di Maserati ottiene il suo successo nonostante la marcia regolarissima di Sivocci, e mentre Dubonnet taglia vittorioso 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 3.11'19" 3<sup>1</sup>5 (media 125.439); 2. Sivocci (Alfa Romeo) in 3.11'29" 3<sup>1</sup>5 (media 125.390); 3. Costantini (Bianchi) in 3.22'26" 1<sup>1</sup>5 (media 118.555). Fuori tempo: Matetti in ore 4.14'42". Giro più veloce: 30' di Maserati in 4'15" 4<sup>1</sup>5 (140.734).

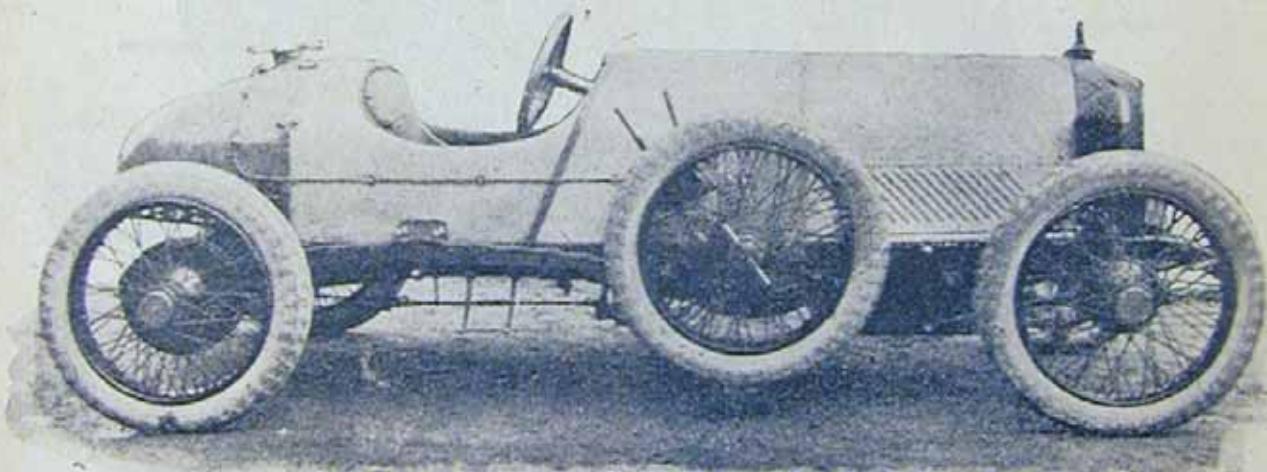
Seconda categoria: 1. Dubonnet (Hispano Suiza) in 3.25'1" 1<sup>1</sup>5 (media 131.180); 2. F. Conelli, in 3.5'23" 2<sup>1</sup>5 (media 129.456); 3. Niccolini in 3.11'55" 3<sup>1</sup>5 (media 125.045); 4. Galleani (Mercedes) in 3.27'30"; 5. Ardizzone (Fiat) in 3.48'56" 3<sup>1</sup>5. Fuori tempo massimo: Caiselli in 4.8'37" 1<sup>1</sup>5; Martinelli in 4.9'12".

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

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**

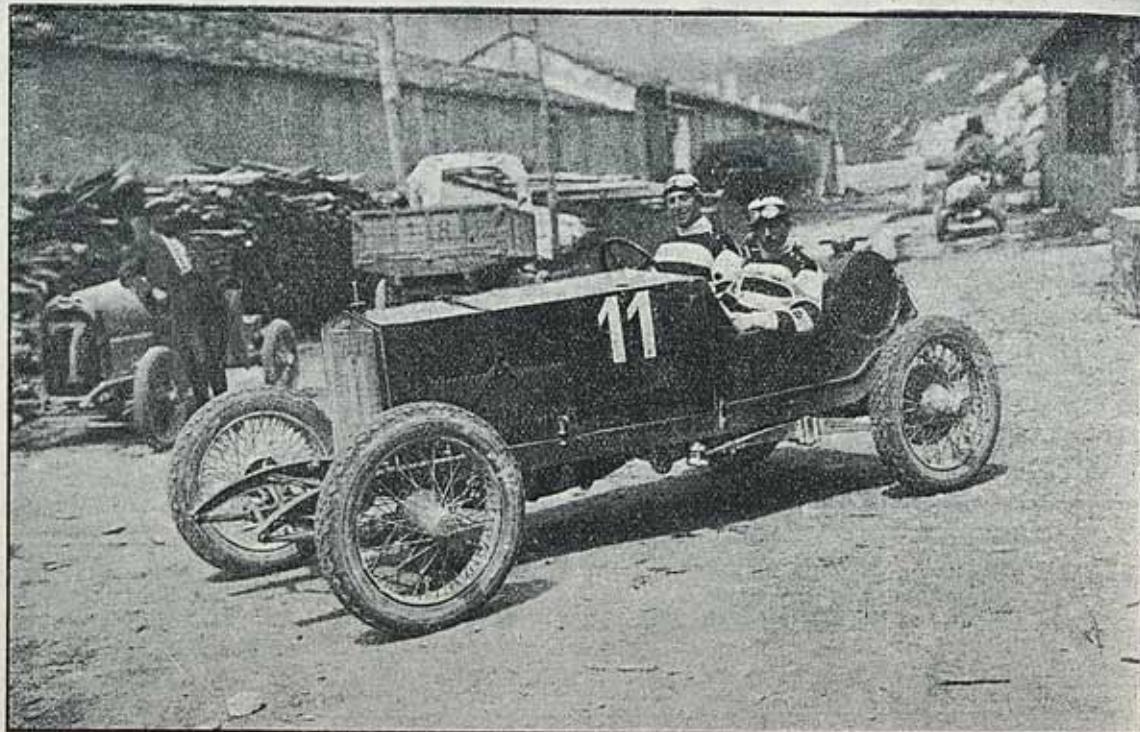
VIA FREYUS, 21 - **TORINO** - VIA FREYUS, 21

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 Joly sull'*Alcyon* 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 guidatori che meglio ora si sono impressi nell'animo della gente la velocità con cui hanno dato la scalata alla montagna. Ferdinando Minoia ed Alfieri Maserati troppo intervallo intercorso, ed è quindi mancata la sensazione del confronto. In secondo luogo il ritiro di Masetti e di Ascari venne a togliere l'ansia di una possibile vittoria con macchina.

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

Tra le vetture infatti di ogni categoria il tempo migliore



Ponticelli sulla nuova Diatto 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 invitto 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.

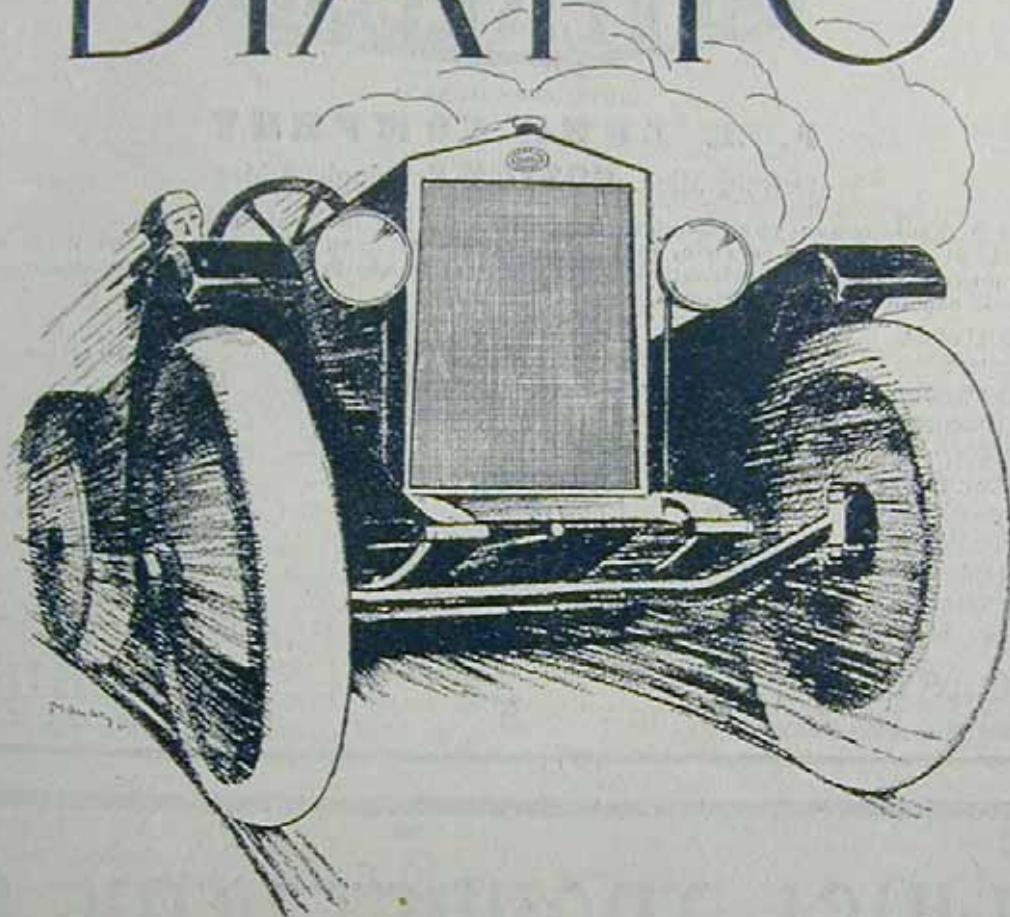
Più ardua si presentava la battaglia contro i 19' 18" 5/10 forniti da Felice Nazzaro sui 22 chilometri e 100 metri che si snodano da Susa al Moncenisio. Era finita per aleggiare sul tempo stabilito nel 1905 come una leggenda di imbattibilità non tanto per la potenza della macchina, quanto per la fredda 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 inerpicandosi 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'unico tipo nuovo di macchina comparso alla *Susa-Moncenisio*. E questa 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 torinesi. Intorno al suo motore, un 4 cilindri a valvole in testa e ad altissimo regime sono corse le più svariate dicerie. Sono state divulgate le probezze, il regime superiore ai 5000 giri per 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 *O. Tornielli* con la stessa macchina che vinse a Brescia con guida di Conelli ebbe un incidente nel cambio della marcia a 300 metri circa dalla partenza, e perde quasi un minuto. Giulio Masetti sulla *Mercedes* è partito gran favorito; ma il gentleman fiorentino è stato incerto sino all'ultimo momen-

# DIATTO



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

*Prima assoluta nella Rocca di Papa*

e **PRIMA** nella sua categoria (3 litri) bat-  
tendo macchine di qualsiasi cilindrata com-  
prese quelle di oltre 4500 centimetri cubi.

**Automobili Diatto**

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

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 45° 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, camminava 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 32' 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 urtato 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 500 km. ha dovuto fermarsi per un lieve incidente a una valvola.

Bordino impiega 6' e 16" perchè si ferma a fare il rifornimento di benzina e al 71° 6' 33" perchè 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. 140,800. E se poi negli ultimi 100 chilometri la media è lievemente discesa si è perchè, 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 futile 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.

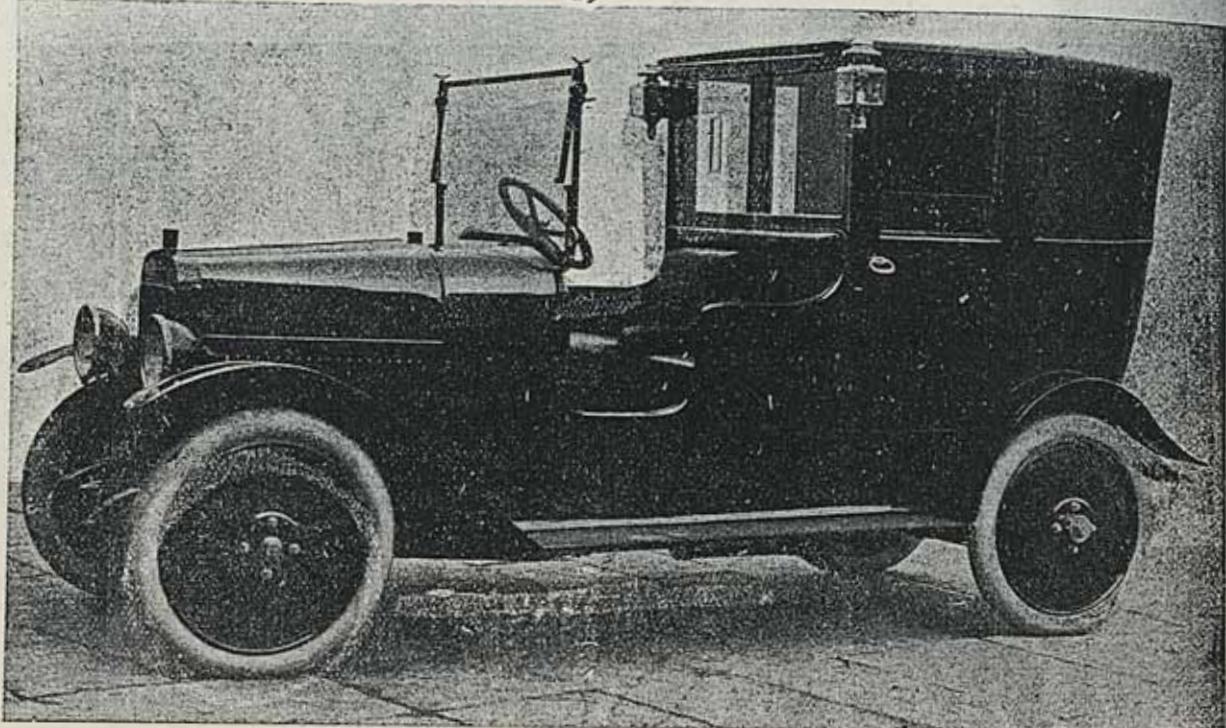
La *Bugatti*, che è la 8 cilindri con magnete *Bosch*, già veduta a Strasburgo interamente modificata come carrozzeria, avendo ripreso il solito normale aspetto delle vetturelle *Bugatti*, e revisionata nella parte meccanica, ha dato prova di notevole velocità. Ha guadagnato assai dopo Strasburgo e avrebbe 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 nonostante 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 *Heim* 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.

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



Nazzaro, 1° su macchina da turismo.

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 conosciutissimo 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 ancor più numeroso degli scorsi anni su ogni parte dell'interessantissimo percorso.

La pioggia, caduta abbondantemente

## IL MUGELLO

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

E mancata alla prova l'importanza internazionale, perché 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 *gentlemen* montati 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, 1° 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 contestato tra Brilli-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 corse della Nazzaro, giunta ai primi posti ed « au grand complet » col suo nuovo tipo sport e della Cirano 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.



**GOMME PIRELLI**

DOPO 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 | Soc. An. PIRELLI**

VIA FREIUS, 21 - TELEFONI 24-94 - 61-80  
TORINO

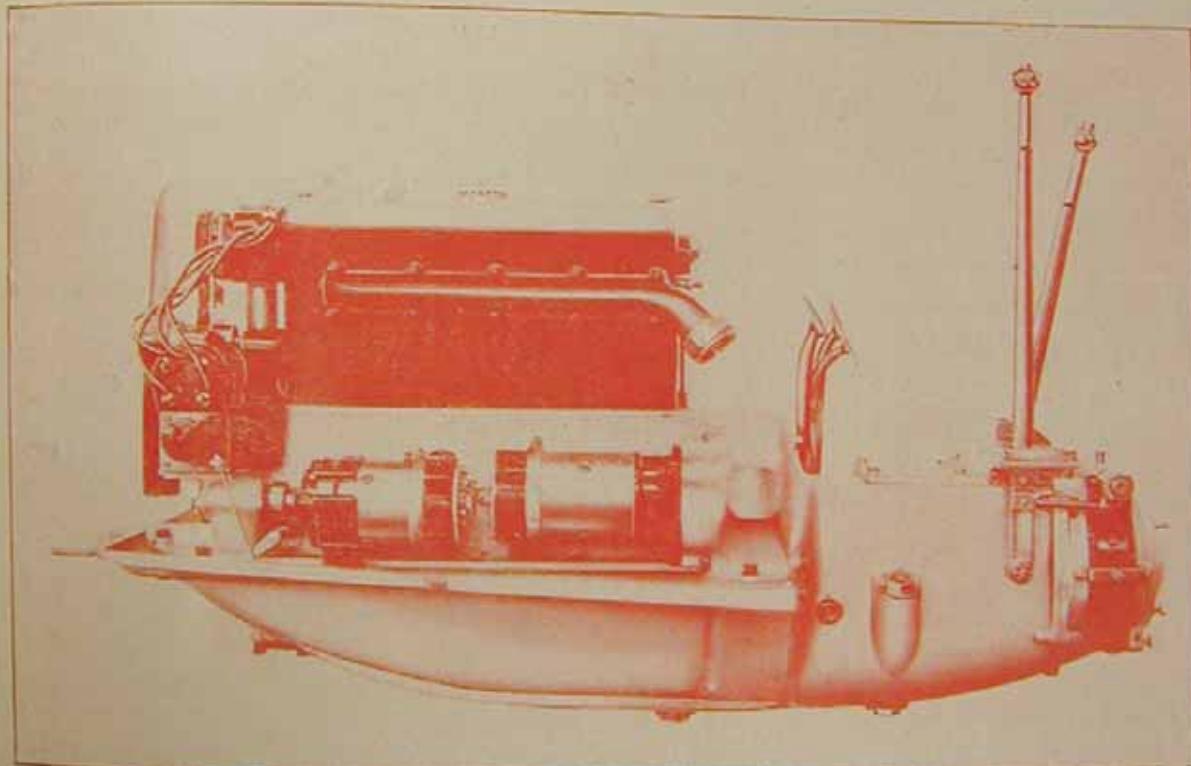
VIA PONTE SEVESO  
MILANO

# LE VITTORIE DELLA DIATTO

Dopo la Parma - Berceto 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 magnifico gruppo « motore Frizione e cambio » del nuovo tipo DIATTO 20 sport

*Unica vettura partita e prima arrivata*

**Automobili Diatto**

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

# 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 Susa Moncenisio, dell'Aosta Gran S. Bernardo e Guido Megalli. 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 arrecherà 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.

E' 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 comunque al carattere della vettura posta in gara, non tanto cioè 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. Talché il risultato che essa darà non andrà tanto a merito delle modifiche occasionali quanto della sostanza non mutata del tipo normale.

Si intende con 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, comandate da un albero a *comes* 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 allegeriti. 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 spinta 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 18 —  
mm. 20 x 18 — 20 x 15 — 20 x 13 — 20 x 10 x — 21 x 18 — 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 20 — 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 35 — 44 x 39 — 45 x 40 — 50 x 48 ecc.  
sino a 300 mm.

FRANCESCO MOSCHENI & C.

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

TORINO



UFFICIO — Corso Re Umberto, 44 — DEPOSITO — Via Carmagnola, 16 — TELEFONO N. 40-820

23/30.8.1922

MOTORI AERO CICLI & SPORTS

Pag. III

# 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. 2494 - 6130

*Rappresentanza per Milano: CARROZZERIA SCHIEPPATI - Via Lazzaro Papini, 14*



## Risultati e Classifica del Gran Premio d'Autunno ORGANIZZATO DALL'A. C. DI MILANO



Più avanti in questo Numero del giornale i lettori troveranno ogni più ampia relazione della corsa per il Gran Premio d'Autunno svolta sull'Autodromo di Monza il 22 settembre.

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

I commissari Sportivi del Gran Premio d'Autunno, inviato dall'A. C. M. comunicano i seguenti risultati della gara:

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. Ardizzone Antonio (Alfa Romeo), 5. Maserati Alfieri (Diatto), 6. Sivocci Luigi (Scat), 7. Meregalli Guido (Diatto), 8. Scalesi (Chiribiri), 9. Sivocci Alfredo (Alfa Romeo), 10. Ceirano Ernesto (Ceirano), 11. Silvani Eugenio (Bianchi), 12. Alberti (Bugatti).

Seconda categoria: 13. Dubonnet Andrée (Hispano Suiza) Conelli Franz (Ballot), 16. Campari Giuseppe (Alfa Romeo) Brilli Peri (Fiat), 18. Ardizzone Filippo (Fiat), 20. Niccolini Paolo (Fiat), 21. Griffini Achille (Fiat), 22. Galleani Mario (Mercedes), 23. Martinelli Luigi (Isotta Fraschini), 24. Caiselli (Packard). — Totale: N° 12 partiti della prima categoria, N° 10 partiti della seconda categoria.

Totale complessivamente partiti: N. 22

nessun reclamo, essendo stato presentato né prima della gara, né sulla classifica dei concorrenti e dei veicoli, né dopo la gara, relativo allo svolgimento della stessa, sulle risultanze dei tempi comunicati dai cronometristi ufficiali, la linea ufficiale viene stabilita come segue:

Prima categoria:

5. Maserati Alfieri (Diatto cmc. 2967) in ore 3.11'19"35 — media oraria km. 125.439.  
9. Sivocci Ugo (Alfa Romeo cmc. 2992) in ore 3.11'29"35 — media oraria km. 125.830.  
12. Costantini Bart. (Bianchi cmc. 1994) in ore 3.22'26"15 — media oraria km. 118.555.

Seconda categoria:

13. Dubonnet Andrée (Hispano Suiza cmc. 6600) in ore 3.07'15 — media oraria km. 132.180.  
15. Conelli Franz. (Ballot cmc. 4830 in ore 3.5'23"25 — media oraria 129.456.  
16. Niccolini Paolo (Fiat cmc. 4826) in ore 3.11'55"35 — media oraria km. 125.045.

4.) N. 22 Galleani Mario (Mercedes cmc. 7500) in ore 8.21'44" — media oraria 115.662.  
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"15 alla media oraria di km. 141.613.

Giro più veloce della prima categoria. — Maserati Alfieri (Diatto) in 4'15"45 alla media oraria di km. 140.784.

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 Andrée. 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. 18 Andrée 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 MERCANTI.

### RIPARAZIONI DI RUOTE

R. WITHWORTH A RAGGI

Centratura con apparecchio su  
Cuscinetto a sfere

Raggi di scorta di qualunque lunghezza per dette ruote

M. PORTA

MILANO - Telef. 89 34 - Via Victor Hugo, 1.

# 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 inaugurate 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 altri vincendo al Circuito del Garda, alla Rocca di Papa ed alla Coppa Turistica del



Maserati Alfieri



Dubonnet André



Sivocci 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 *gentlemen* 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. Vetturiette, 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 Galleani.

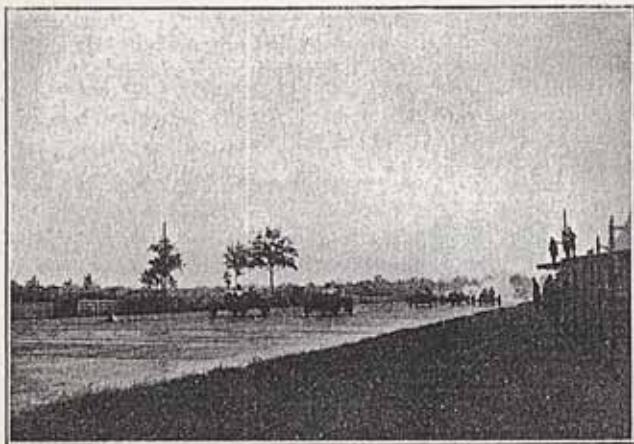
La corsa ha segnato un'altra bella af-



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 Sivocci 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 arrendersi, 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'équipe « Alfa Romeo ».

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 *pannes* di gomme ed alla fine costretta a ritirarsi per guasti.

La Bianchi, piazzatasi 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 davesse presentato tre macchine identiche. Ma Caberto Conelli può dirsi sfortunato fino ad un certo punto, perché uscire di strada in piena velocità, ribaltarsi e cavarsela col solo spavento è una fortuna che capita rare volte.

La Ceirano colpita duramente dalla *guinga* 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 insospettabili. 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 svolto 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. Brilli-Peri su una macchina uguale ha fatto finché 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 fin 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. Matetti (Scat) 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 si rifornisce per la seconda volta.



Maserati complimentato dalla sua signora dopo la vittoria.

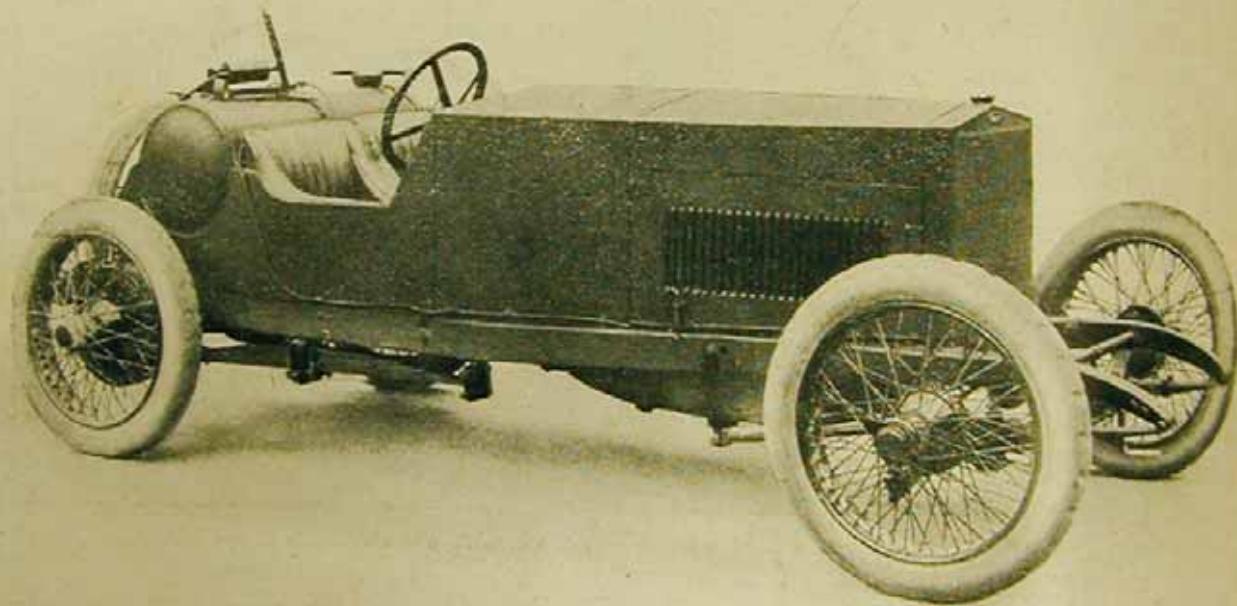


U. Sivocci che ha portato alla vittoria l'« Alfa-Romeo » tipo R. L.

# 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 e 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

KM. 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

# Il Circuito del Garda

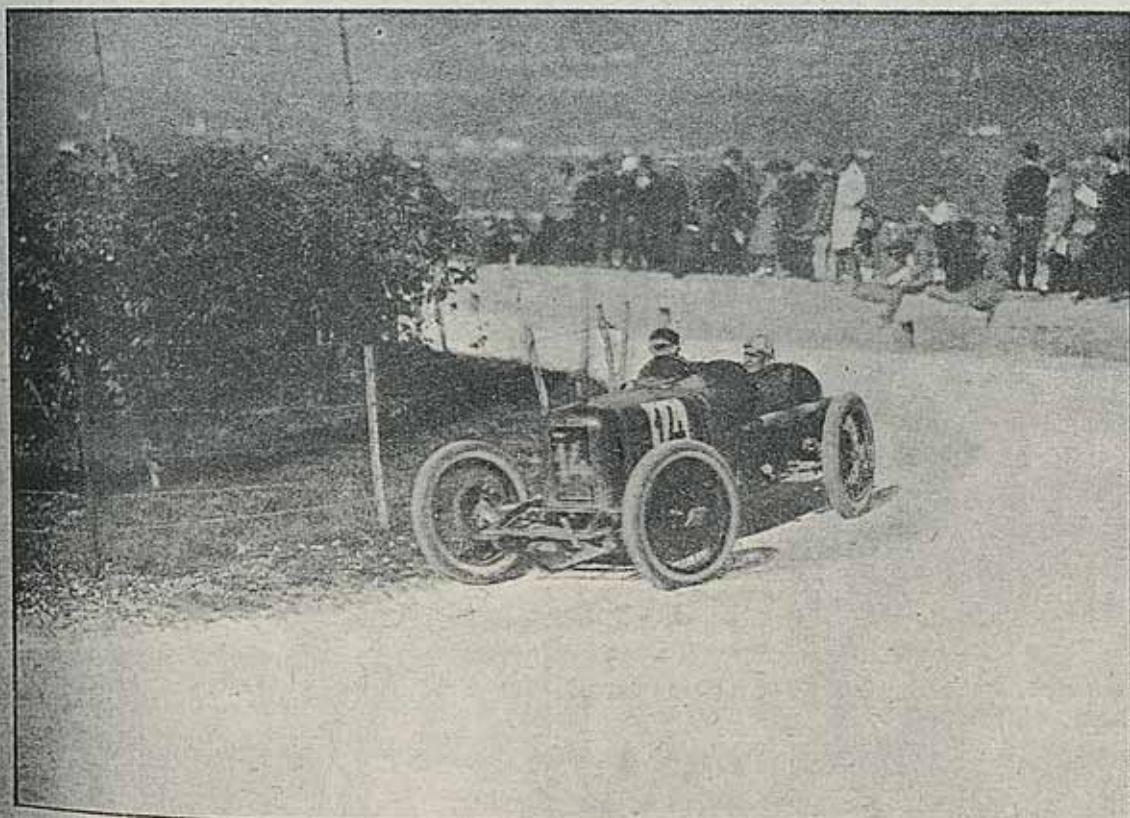
vinto dalla vettura DIATTO con gomme PIRELLI magnete BOSCH olio OLEOBLITZ :: ::

La O.M. prima delle vetturette

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

lò — Zette — Tormini — Cunettone — Salò, 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 minaccie, di multe. (sempre inefficaci ancora nocive in questo campo) dei 17 iscritti ben uno presentati alla partenza; un solo *forfait* vi è stato di Petromilli. Il che dimostra che in via normale i sono una rara eccezione, e che quando invece diventa vuol dire che l'eccezione consiste nella causa determinata.

ora come è noto comprendeva 20 giri del circuito Sa-

fra le due categorie. L'inizio della gara subisce un ritardo di 20 minuti, perché alle 10 le strade non sono completamente sbarrate. Soltanto alle 10.20 parte il primo e alle 10.28 i concorrenti hanno lasciato il traguardo in quest'ordine:

Cat. 1500 cmc: Ricci Aurea: Maserati O. M.; Testoni Fiat; Tornielli Bugatti; Bertoli Fiat; Deo Chiribiri; Maggi O. M. - Minoja O. M.; Morandi O. M.; Lombardi Fiat; Franz Conelli Fiat.

# LA COPPA DEL GARDA



Deo «Chiribiri» (7) in curva.



Gigi Plate in curva.



Al centro: lungo le tortuose salite.

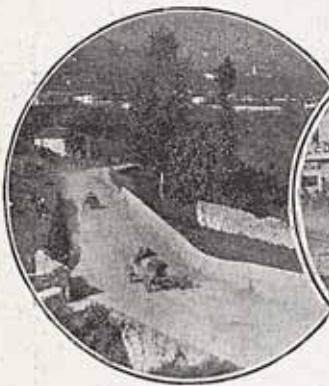


Guido Meregalli (14), in curva, 1° categoria 2000, su «Diatto».

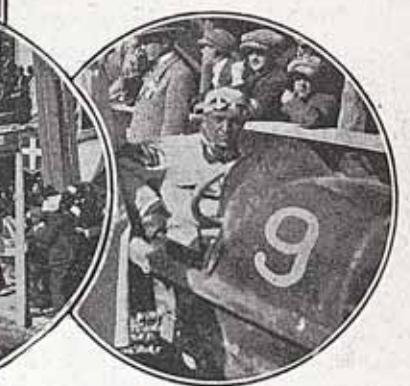
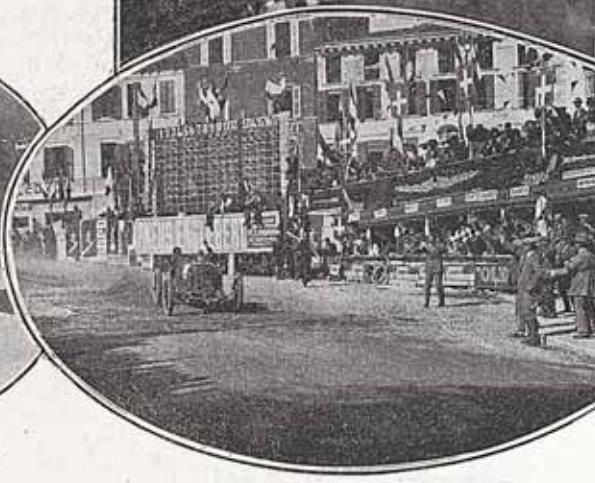


Bertoli su «Fiat 501».

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



Meregalli inseguito da Minola.



Minola, 1° 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 riunitisi, 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 Ansaldi 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 Vetturette 1922 di Deo ed alle O. M. di Minola e Morandi.

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

biri 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 Ansaldi facendo appello a tutta la sua abilità ed alla sua audacia senza limiti.

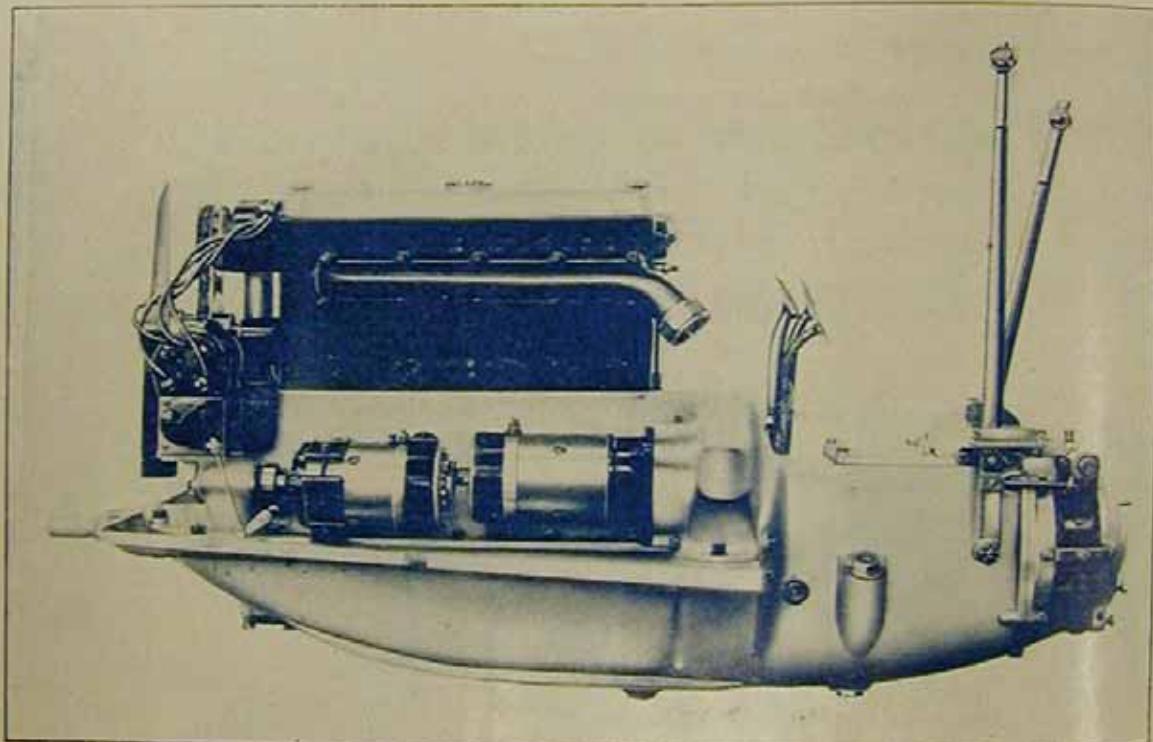
Il miglior guidatore che noi abbiamo visto in corsa è stato certamente Ferdinando Minola del quale non è certamente il caso di tessere lelogio. Ma egli sapeva bene fin dalla partenza che non avrebbe potuto aspirare al primato assoluto, data la differenza di potenza che esisteva tra la sua macchina e 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 rifuggere le

# 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  
riaafferma 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

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 50'18" 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 47'44".

Partiti 7. Miglior tempo sul tratto Casalecchio-Vergato: Maserati in 29'17", 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. 60.467; 2. Allegri (Nazzaro) in 44'16" 1/5; 3. Steffanelli (Fiat) in 50'34" 2/5.

Partiti 5. Miglior tempo sul tratto Casalecchio-Vergato (km. 30.284): Brilli-Peri in 19'28" 1/5, media chilometri 93.393.

Cat. fino a 3000 cme.

1. Maserati (Diatto) in 39'54" 3/5, media km. 73.848; 2. Saccomani (Ceirano) in 43'34"; 3. Pagani (Ceirano)

media km. 63.287; 2. Corà (Ansaldo) in 53'22".

Partiti 2. Miglior tempo sul tratto Casalecchio-Vergato: Spadoni in 24'3" 3/5. media km. 75.326.

Cat. fino a 1500 cme.

1. Marconcini (Chiribiri) in 42'27" 3/5, media km. 69.420; 2. Tebaldi (Buggati) 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, Cessari, 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-

*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. 80,837 su DIATTO tipo 20, motore di serie 2000 cme.

## CRITERIUM DI ROMA

Sui 15 Km. di salita da Vermicino a Rocca di Papa, Gamboni su DIATTO vince la categoria fino a 2000 cme. 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 Alfieri si classifica prima nella categoria 3000 cme. 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 cme.

Società Anonima "Automobili DIATTO,,

21 - Via Frejus - TORINO - Via Frejus - 21

①



②



③



④



⑤



1. Foroni su «Italà», in virage - 2. Maserati su «Diatto» - 3 e 4. Marconcini su «Chiribiri» - 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 correnti. 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

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 delle macchine da corsa, e primo della categoria (oltre i 3000 cmc.), s'è piazzato Foroni su Italà che ha pure fornito un ottimo tempo, mentre il terzo posto veniva preso da Marconcini sulla Chiribiri, primo classificato delle 1500 cmc.

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

Tra le macchine da turismo non vincitore assoluto Meregalli su Diate due litri, e secondo assoluto l'ottimo L'rabusi, pure su Diate, che all'ultimo momento sostituì il giovane Schiappi, 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 due litri, risultò Capirone su Nazari.



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 Diate 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-

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 Bucchetti su *Ansaldi*, 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 *Salmonson* 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 *Salmonson*, 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 Becchi su *Diatto*. Canestrani su *O. M.*, Bernardi su *Itala*, Lenti su *Alfa Romeo* e Bianchi su *Ansaldi*.

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 *Salmonson* 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 *Ansaldi*, 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 *Salmonson* 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"

*Alcune fasi  
della Parma  
Poggio di  
Berceto*

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



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

## 1º SCHIEPPATI-FERRETTI

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

La DIATTO si piazza ancora 3<sup>a</sup> nella classifica generale con SCHIEPPATI-FERRETTI, e 3<sup>a</sup> e 4<sup>a</sup> 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 Stabillimenti 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**

cambio a 4 velocità sospensione su molle semiellittiche 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 (Ascarei-Marinoni) ha compiuto una egualmente magnifica performance non ostante qualche incidente e classificandosi ottimamente seconda.

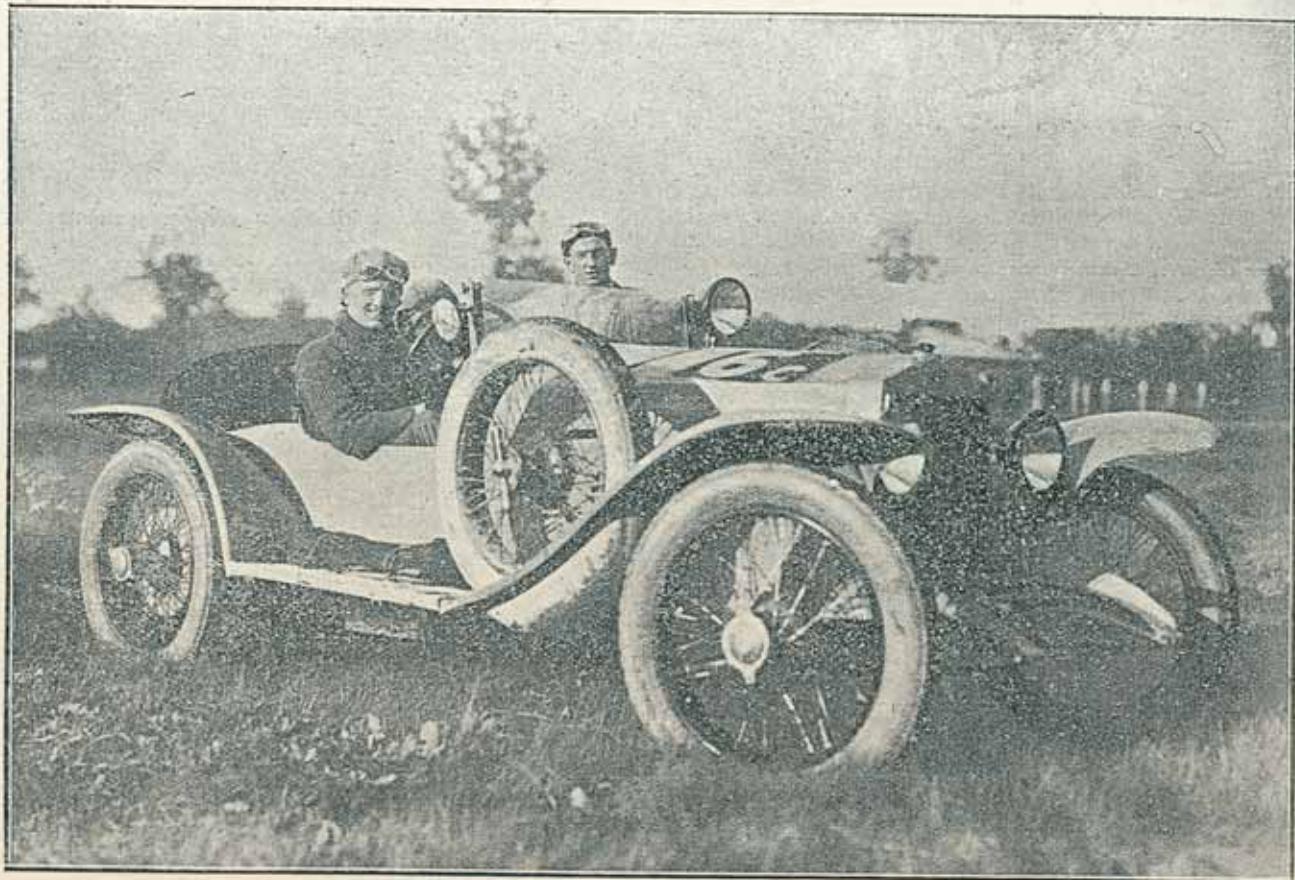
Le macchine italiane costituivano invece la totalità dei partenti nelle medie cilindrature, 1500 e 2000 cmc. e due belle vittorie toccavano rispettivamente alla Diatto 2 litri a Km. 94.682 di media (équipe Schieppati-Ferretti) ed alla O. M. di 1500 (M. e T. Danieli) a 88.232 di media. Ma ci sia soprattutto consentito di soffermarci sul nuovo grande successo delle minime cilindrature, 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, (piloti Righi 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 ed arrivati 5: percentuale d'arrivo 71.

Il significato di queste cifre ci sembra altissimo, mentre su questa grandiosa affermazione delle minime cilindrature 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 (piloti Schieppati e Ferretti).

## Le manifestazioni romane: Il Circuito dei Monti Cimini



Domenica 30 marzo si è svolto il 1º 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.

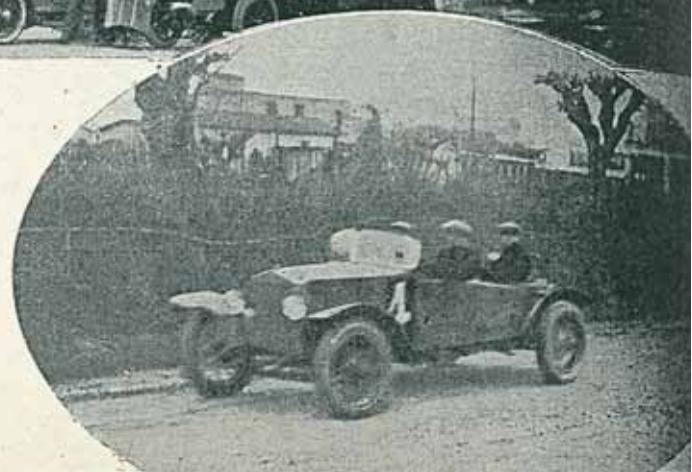


In alto: i concorrenti alla gara automobilistica lineati per la partenza.

Nell'ovale in alto: un concorrente lungo corso.

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

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



## La XVI Corsa in salita Coppa della Consuma.

### VISIONI DI GARA:

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



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 Rogai 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 feroce attacco portato dal vincitore Materassi che su "Itala" ha ottenuto il miglior tempo della giornata.

Interessante è stato il debutto di Damiano Rogai 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.

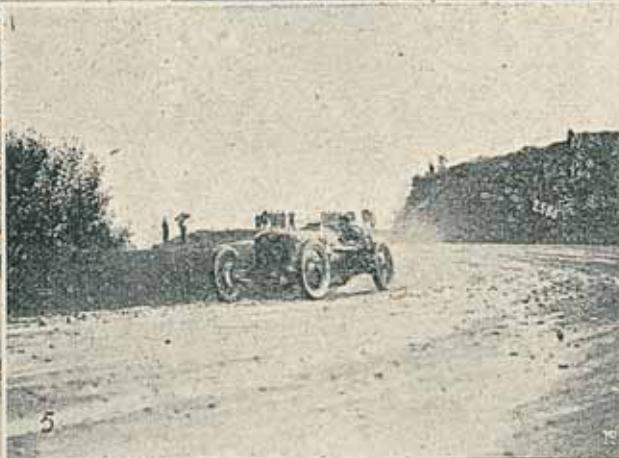
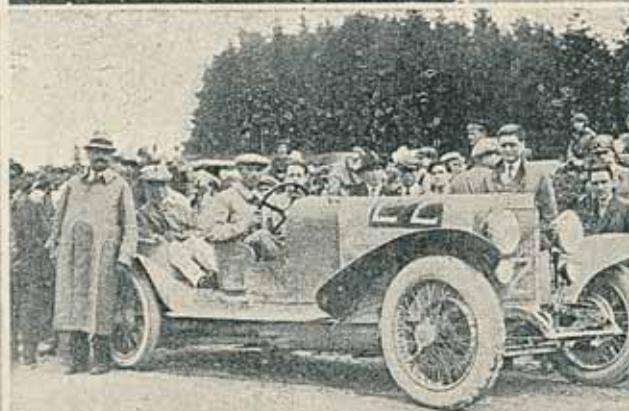
Cat. 2000 cmc.: 1. Antonelli (Bugatti) in 13' 19" 2/5.

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

Categoria oltre 3000 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.



AUTO ITALIANA 1924

## Alla Terni-Passo della Somma

- 1 - Il tavolo dei cronometristi.  
2 - Il pittoresco percorso.  
3 - L'arrivo di De Sterlich su Diatto, primo assoluto.  
4 - Borsacchini su Salmson ad una curva.  
5 - Serboli su Chiribiri.  
6 - Belli su Fiat 509, all'arrivo

(Foto Del Parco Isotre Geocert).



Corsa in salita

# COPPA DELLA COLLINA PISTOIESE

6 Luglio 1924

I Pneumatici Straight - Side




Il gentleman Amleto Orlandi

## AMLETO ORLANDI

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

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

AGENZIA GENERALE ITALIANA PNEUMATICI



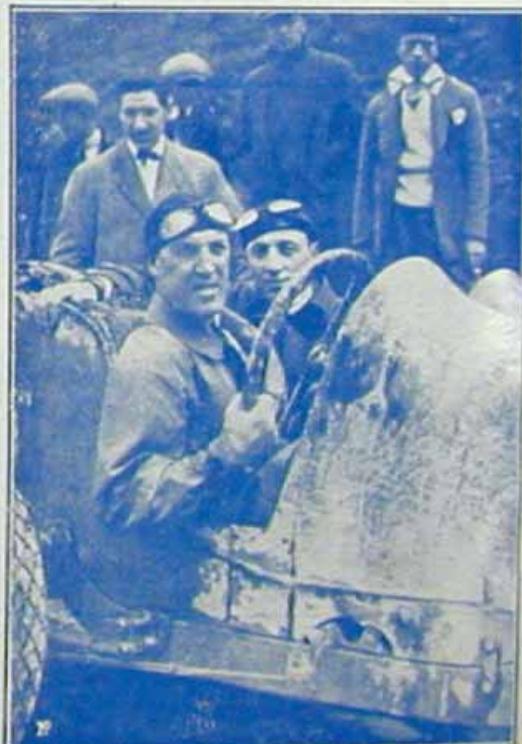
ORLANDI, LANDUCCI & LUPORI  
LUCCA

MILANO

portano alla vittoria

**Damiano Rogai**

su DIATTO, che vince la categoria 3000 cmc. corsa.



Damiano Rogai

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

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

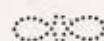
**Agenzia per TORINO e Piemonte: Piazza S. Carlo, 11**  
(Casella Postale 378)

**Agenzia Lombarda: Via Lazzaro Papi, 14 - MILANO**

## VISIONI DEL CIRCUITO DEL GARDA

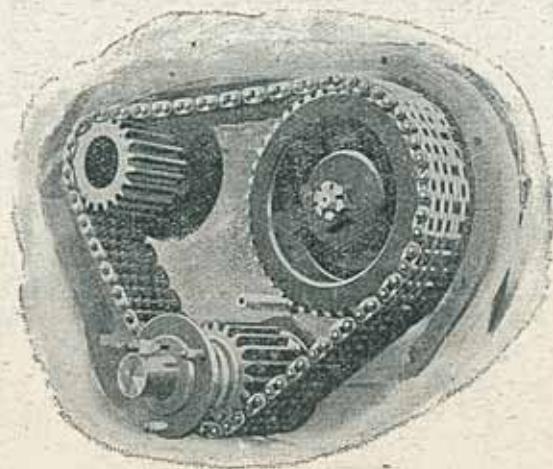


A sinistra e dall'alto in basso: Meregalli taglia vittorioso il traguardo posto nella piazza di Salò. - Clerici insegue Silvani alla svolta di Tormini. - Morandi sulle Zette inseguito da Antonelli. - A destra, in alto: Meregalli inizia velocissimo la salita delle Zette. - In basso: Passaggio di un concorrente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



**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

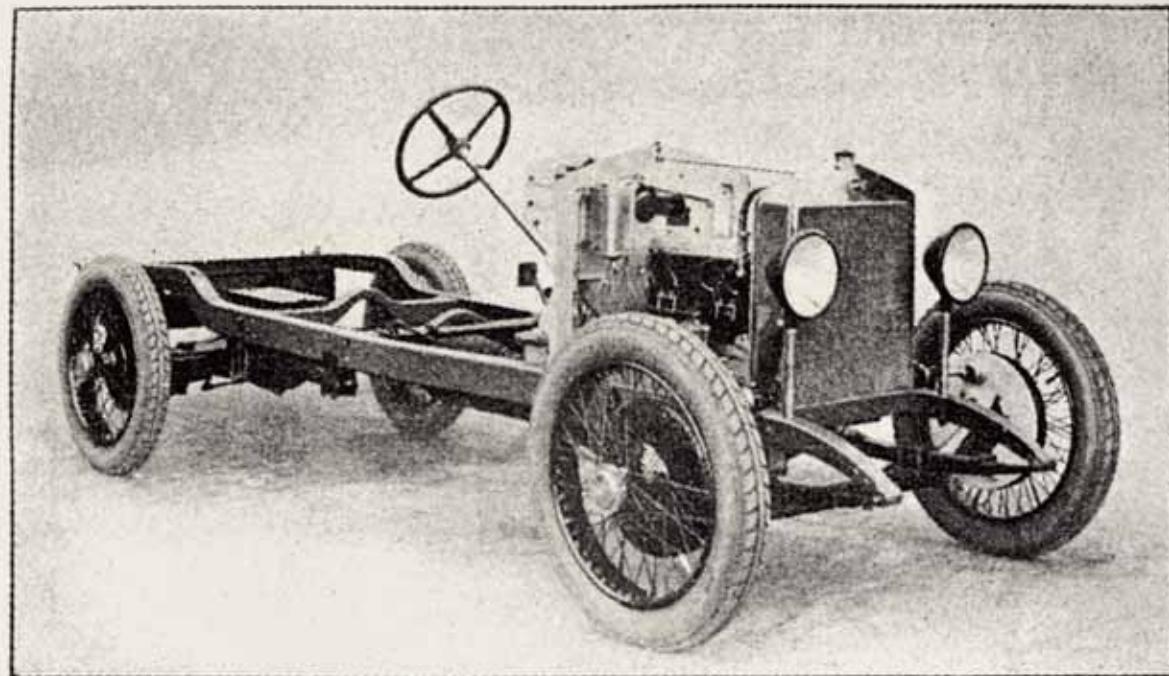
**PRIMA**  
 per la media velocità-consumo

**Soc. An. Autocostruzioni DIATTO**  
 Strada della Venaria, 73 - TORINO

Società Anon. Autocostruzioni



Strada Venaria, 73 - Torino



2 litri tipi 20 A e 30

I PIU' VELOCI

I PIU' RESISTENTI

I PIU' 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

# 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 consumi 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.

Opportunitamente 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 ri-

petuti in alcuni decenni di sterili

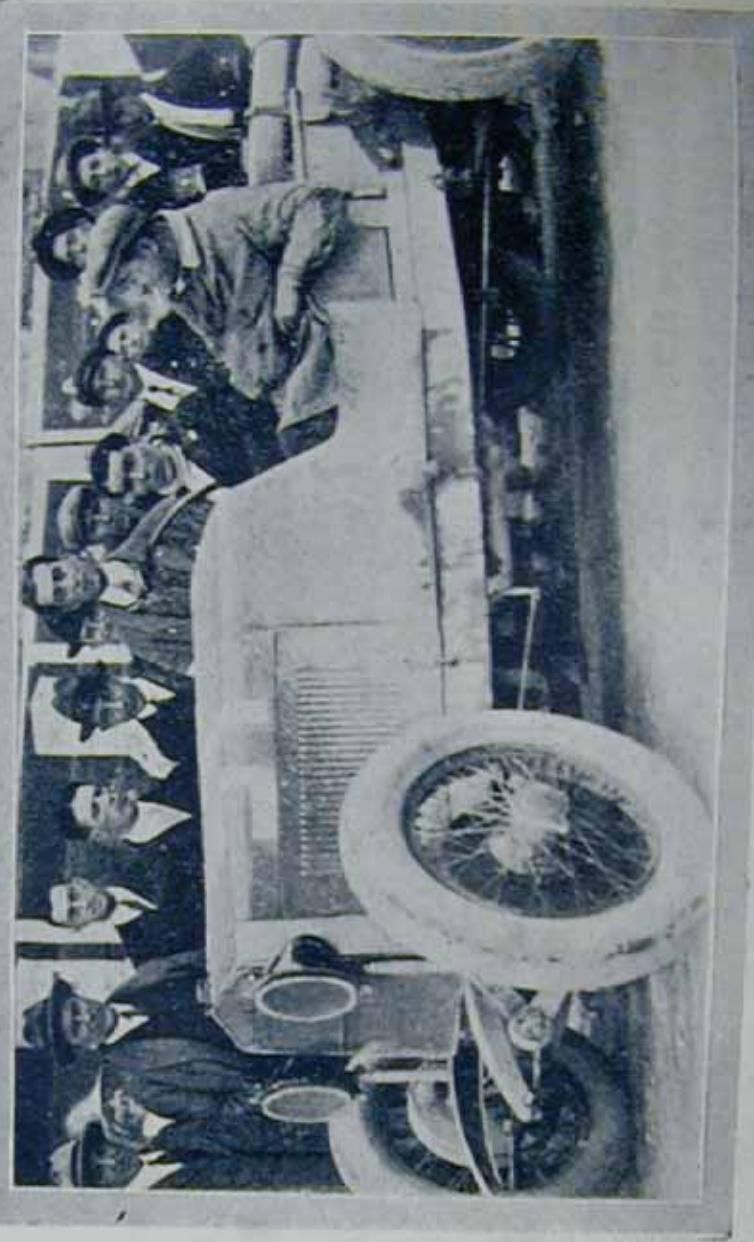
tentativi, v'è sempre della brava

gente che s'illude di aver trovata

la « formula » magica con cui si

possano razionalmente valutare i ri-

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



Aminiti, il vincitore assoluto su "Diatto"...

(Fot. Borgia - Laste Genova).

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

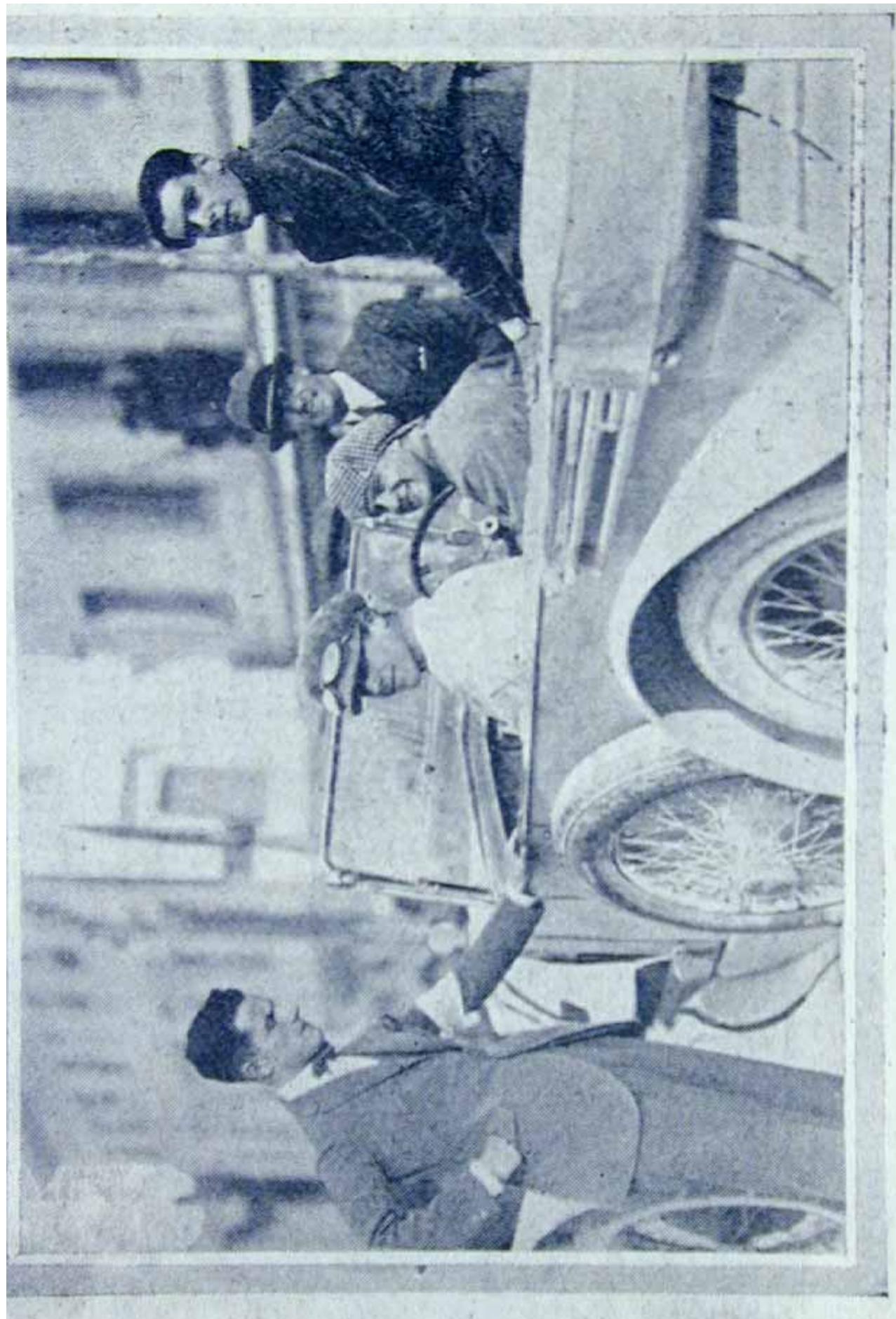
TORINO - Piazza S. Carlo - TORINO

Agenzia per la Lombardia: CARROZZERIA SCHIEPPATI

Via Lazzaro Papi N. 14 - MILANO

ALTRÉ 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 Ciaribaldi, 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 Billipri - Palermo.



L'avv. Ganzina, vincitore della cat. 2000, su "Diatto",

## ALCUNE RECENTI VITTORIE DELLE



## MILANO

Coppa Automobilistica Fiera di Milano - Velocità e Consumo: 1º 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) categoria 2 litri: 1º DIATTO (Sig. Stefanelli) 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: 1º DIATTO (Signor Lecot) in 2'22"  $\frac{1}{5}$  - RECORD.

## RABASSADA

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

## TREviso

Coppa Cansiglio: Cat. oltre 1500 c.c. - 1º DIATTO (Sig. Stefanelli) col **nuovo 2 litri tipo 30** in 13'55"  $\frac{1}{5}$ .

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



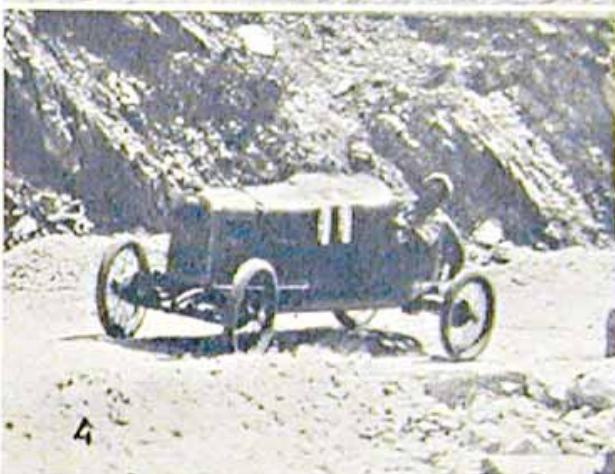
1



2



3



4



5



6



7

#### FASI E PROTAGONISTI DELL'AOSTA-G. S. BERNARDO

1. De Sterlich all'arrivo. - 2. De Sterlich irrompe vittorioso con la Diatto verso il traguardo. - 3. Peyrot su Fiat, primo della categ. 1500. - 4. Abele Clerici, recordman su Salmson della categ. 1100 c.c. - 5. I vincitori di categoria: da sinistra a destra, Peyrot, Pallavicini, De Sterlich, Clerici. - 6. Jacod, vincitore su Bianchi della categ. 2 litri. - 7. Marsengo su SPA, primo della categ. Turismo.

## 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 latta di benzina per Km. 162)

## MUGELLO

Circuito del Mugello (Km. 374,200) categoria 2 litri: PRIMO DIATTO (Sig. Stefanelli) con il Nuovo 2 litri Tipo 30 in ore 5,33'48" alla media oraria di Km. 67,224

## LIMONEST

(Lione) - Corsa in salita del LIMONEST - Categoria 3 litri corsa. PRIMO DIATTO (Signor Lecot) in 2'22" - RECORD

## RABASSADA

(Barcellona) Corsa in salita della Rabassada - Categoria 2 litri turismo: PRIMO DIATTO (Signor Garcia) col nuovo 2 litri tipo 30 in 5'7" RECORD - Categoria 3 litri corsa PRIMO DIATTO (Signor Garcia) in 4'33" RECORD

## TREviso

Coppa Cansiglio - Categoria oltre 1500 cmc. PRIMO DIATTO (Sig. Stefanelli) col nuovo 2 litri Tipo 30 in 13'55" - RECORD

## SUSA

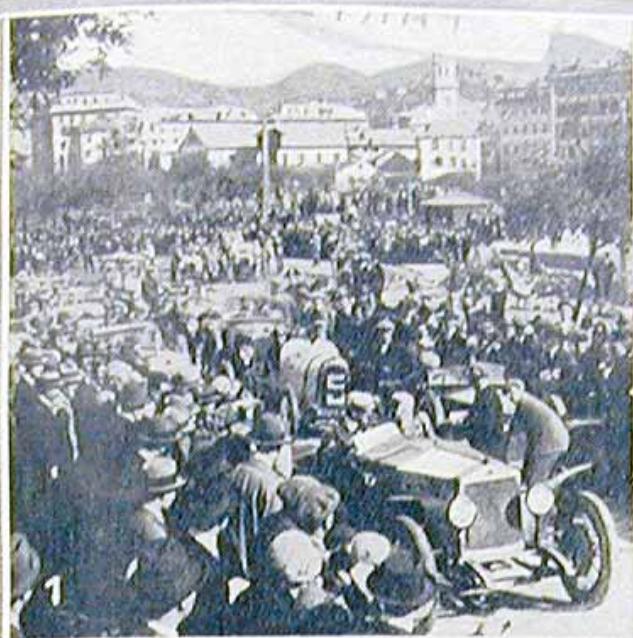
Corsa in salita SUSA Moncenisio - categ. oltre 2000 cmc. PRIMO ASSOLUTO DIATTO (Marchese De Sterlich) in 18'48" alla media oraria di Km. 70,506 stabilendo il nuovo RECORD ASSOLUTO

## AOSTA

Corsa in salita Aosta - Gran S. Bernardo - Cat. oltre 2000 cmc. PRIMO ASSOLUTO DIATTO (Marchese De Sterlich) in 32'51" alla media di Km. 62,642

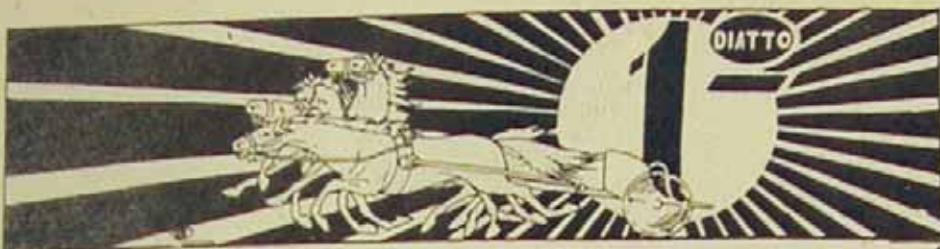
Presso tutte le Agenzie Italiane ed Estere si possono provare i nuovi tipi 1925 **20 A e 30**

## Scene della 1<sup>a</sup> 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. Gior-  
dano su Ansaldi lungo la Circonvallazione  
a Mare; 5. L'arrivo di Tarozzi su Spa.

(Foto Guarneri, lastre Cappelli).



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 — 1<sup>o</sup> 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<sup>o</sup> in velocità (media oraria Km. 107,376) e 1<sup>o</sup> 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<sup>o</sup> 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<sup>o</sup> 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<sup>o</sup> Sig. STEFANELLI su DIATTO 2000 cmc. TIPO 30 in 13'55"1/5.

TIPO 30



TIPO 30

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

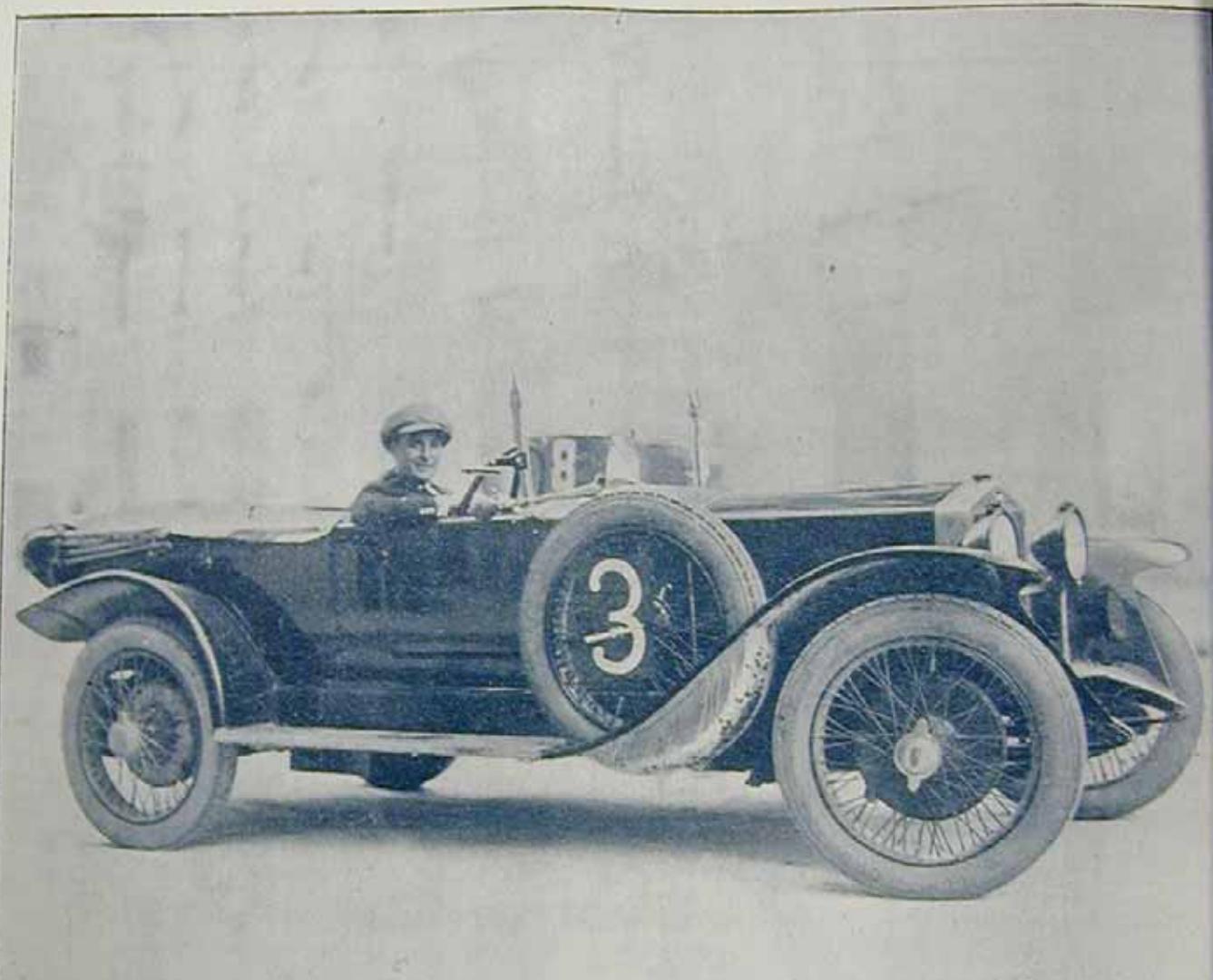
Trento, 5 luglio — CORSA IN SALITA TRENTO-BONDONE (Km. 13) — Cat. 2000 cmc.: 1<sup>o</sup> Sig. VITTI su DIATTO TIPO 30 in 22'10"1/5; 2<sup>o</sup> Signor A. POLO su DIATTO TIPO 30; 3<sup>o</sup> Sig. G. PEDROTTI su DIATTO TIPO 30.

Volterra, 12 luglio — CORSA IN SALITA SALINE-VOLTERRA (Km. 11) Cat. 2000 cmc. corsa: 1<sup>o</sup> 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<sup>o</sup> Dott. GANZINA su DIATTO TIPO 30.

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





## Nella II<sup>a</sup> 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.

# 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 Giraudo.

## Sorrento - Sant'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"  $\frac{6}{10}$  (Nuovo record) - Tutti su




---

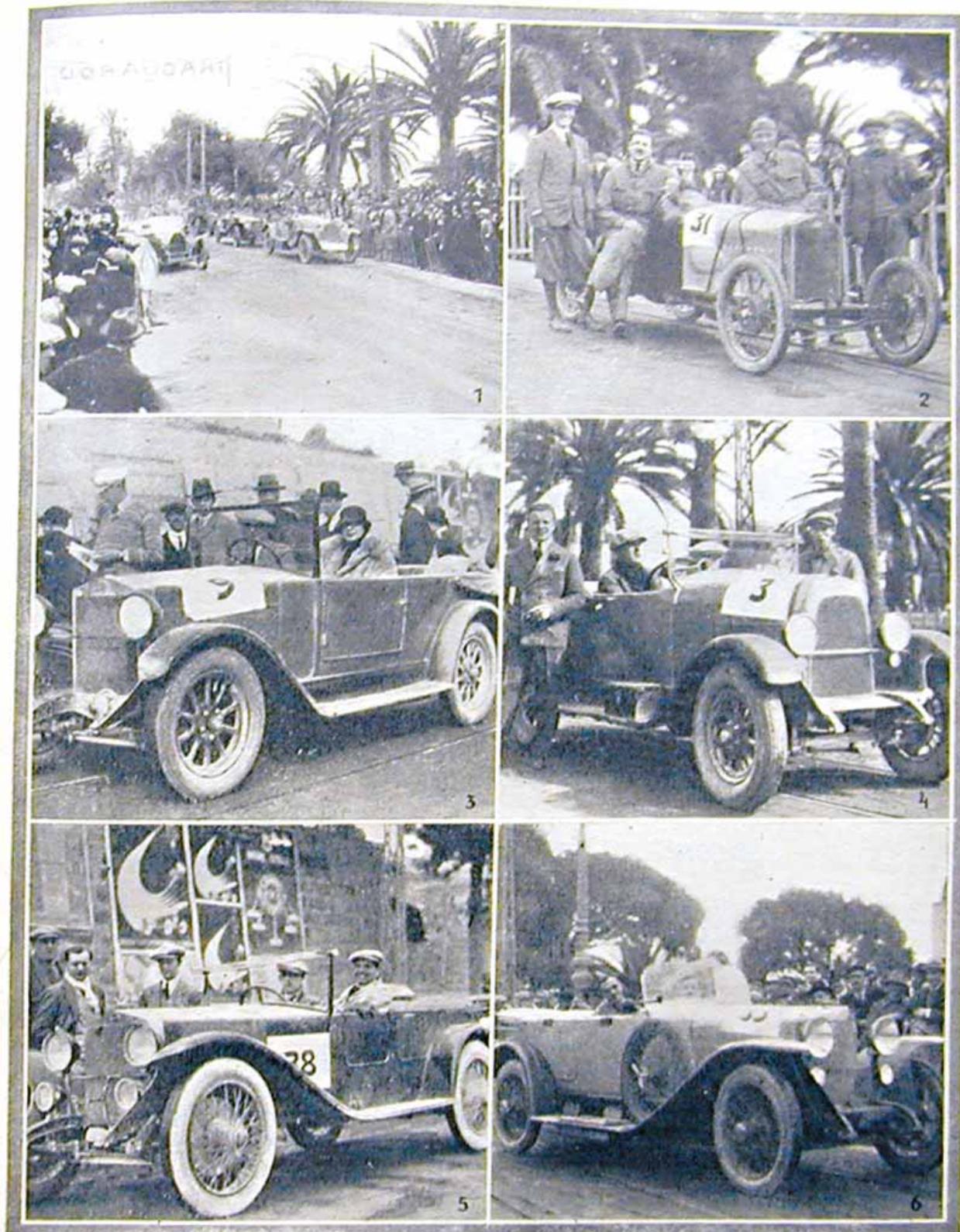
La Diallo monta in serie Ruote Rudge Whitworth - Candele Champion - Ammortizzatori Hartford

---

**Società Anonima Autocostruzioni DIATTO**

Via Venaria, 73 - TORINO - Via Venaria, 73

Prove e consegne sollecite presso tutte le Agenzie



## AL CRITERIUM DI REGOLARITA' DI S. REMO.

1. Le macchine pronte per la partenza. - 2. Buzio su Gar. - 3. Girotti su Fiat 509. - 4. Ciarlo su Fiat 501, vincitore categ. 1500. - 5. Giraudo su Diatto, vincitore categ. 2000. - 6. Marchese Monticelli su Alfa Romeo, primo assoluto.

(Fot. Oscar Fianello)

Le due COPPE INTERNAZIONALI (regolarità, consumo e velocità) FIERA DI MILANO - Pista di Monza - e COMUNE DI GENOVA - percorso 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 gentleman 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

WILLIAM ROSSI

# LE CHI

## NOTIZIE INFORMAZIONI

### 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 Pontevecchio, 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 intesa 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 Paraurti 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 scusarsi presso quei lettori che per colpa nostra avranno fatto un viaggio

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 clio 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.

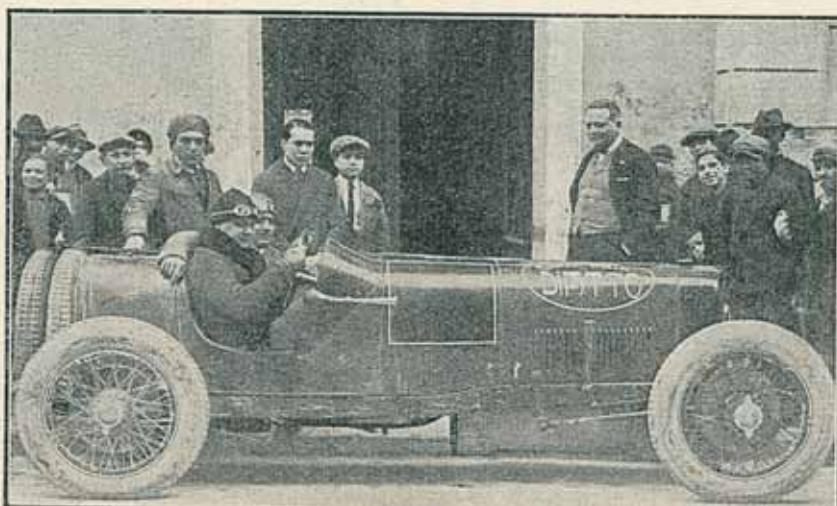
Perciò, in data 26 ottobre u. s. l'Amministrazione francese ha emanato un regolamento per cui chiunque voglia circolare nei territori al sud dell'Algeria deve darne avviso alle autorità del punto di partenza e di arrivo, deve unirsi con altre macchine e formare convoglio se non si tratta di passare su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

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.

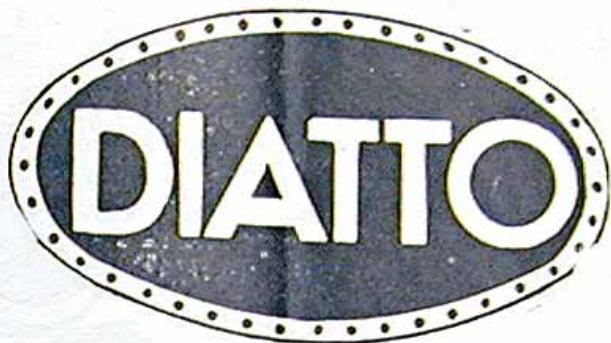
### Una nuova «Diatto speciale» 6 litri.

Il sig. Giuseppe Abruzzese, ispettore generale commerciale della S. A. Autostrutture 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 autobus. Si devono avere a bordo le 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.

# Alcune recenti vittorie della



- 12 Settembre - **Chilometro lanciato di Pesaro** - 1º Assoluto Macchine da Turismo: Signor GIOMBINI.
- 12 Settembre - **Scalata al Monte Pellegrino** (Km. 8.500) - Sottoclasse 4 - Turismo aperte: 1º Sig. CUCCIO in 10'28" - Sottoclasse 4 - Turismo chiuse: 1º 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: 1º Assoluto Sig. AYMINI in 20'56"1/5 (Nuovo record) - 2º 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.: 1º Signor BERNARDINI in 15'32"1/5.
- 26 Settembre - **Vermicino-Rocca di Papa** - Corsa in salita di Km. 14.400 - Turismo 2000 cmc.: 1º Sig. BONAMICO in 12'1"3/5 (Nuovo record) - 2º Signor PANCALLI in 13'32" - Corsa oltre 2000 cmc.: 1º Sig. TARTAGLIA.
- 3 Ottobre - **Spoletto-Forca di Cerro** - Corsa in salita di Km. 9 - Corsa Categoria oltre 1500 cmc.: 1º Sig. TARTAGLIA.
- 3 Ottobre - **Bologna-Loiano** - Corsa in salita di Km. 27 - Categ. Turismo - 1º Assoluto Sig. TESTI in 23'49"1/5 (Miglior tempo - Récord).
- 3 Ottobre - **Adunata dell'A. C. di Sicilia** per il giro più veloce sul Circuito delle Madonie (Km. 108): 1º 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: 1º Categ. Corsa e 1º Assoluto: Marchese DE STERLICH in 4'17" - Velocità oraria Km. 70,039.

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

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



La 2<sup>a</sup> Coppa Etna ha dato i seguenti risultati:

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

Classifica per categorie:

Categoria oltre i 2000 c.m.c.: 1<sup>o</sup> Balestre; 2<sup>o</sup> Puglisi; 3<sup>o</sup> Candrilli;

Categoria sino a 2000 c.m.c.: 1<sup>o</sup> Maggi; 2<sup>o</sup> Marano; 3<sup>o</sup> Notaro.

Categoria sino a 1500 c.m.c.: 1<sup>o</sup> Giusti; 2<sup>o</sup> Irrera; 3<sup>o</sup> Marano; 4<sup>o</sup> Patanè.

Categoria sino a 1100 c.m.c.: 1<sup>o</sup> Borzacchini.

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

Categoria da corsa: 1<sup>o</sup> De Sterlich (Diatto) in 10'11"; alla media di chilometri 70,103 (1<sup>o</sup> assoluto); 2<sup>o</sup> Croce Pasquale (Bugatti) in 10'25"; alla media di km. 69,075 (2<sup>o</sup> assoluto); 3<sup>o</sup> Corsette (Itala) in 11'15"; alla media di km. 64 (3<sup>o</sup> assoluto); 4<sup>o</sup> De Vitis (Bugatti) in 11'36"; 5<sup>o</sup> alla media di chilometri 62,015 (4<sup>o</sup> assoluto).

N'arrivati: Astarita, Forte, Piacella e Grossi.

Categoria 750 c.m.c.: 1<sup>o</sup> Orillia (Peugeot) in 17'19"; alla media di chilometri 41,516.

Non partito: Mars.

Categoria 1100 c.m.c.: 1<sup>o</sup> Fondi (Cirro) in 13'23"; alla media di chilometri 53,894.

Ritirati: Sangricca, Pepe e Viola.

**FARINA LATTE**  
CAMPION E LETTERATURA A SEA  
ALLA SOCIETÀ NESTLE  
MILANO (MI)

media di km. 67,677; 2<sup>o</sup> Gani Edoardo (Alfa-Romeo) in 12'29"; 3<sup>o</sup> Contaldi (Itala) in 12'43"; 4<sup>o</sup> Bonancco (Diatto) in 12'53"; 5<sup>o</sup> « Marameo » (O.M.) in 12'57"; 6<sup>o</sup> Anselmi (O.M.) in 13'43". Record della classe turismo: Manelli nell'Oscar (Alfa-Romeo) in 11'53", alla media oraria di km. 69,677.

Categoria corsa - Classe fino a 1100 c.m.c.: 1<sup>o</sup> Borzacchini Bacolla (Salmson) in 10'24"; alla media di km. 79,615; 2<sup>o</sup> Faccelli Luigi (Salmson) in 11'30"; 3<sup>o</sup> Alessandrelli (Salmson) in 13'21"; 5<sup>o</sup> Del Re (Harley Davidson) in 13'25".

Classe fino a 1500 c.m.c.: 1<sup>o</sup> Serboli Roberto (Chiribiri) in 10'53"; alla media di km. 76,079; 2<sup>o</sup> Pegeraro Giuseppe (Bugatti) in 10'53"; 3<sup>o</sup> Rabitti (Silvani) in 11'13"; 4<sup>o</sup> Torriani (Bugatti) in 11'34"; 5<sup>o</sup> Orogna (Bugatti) in 13'11".

Classe fino a 2000 c.m.c.: 1<sup>o</sup> Stefanelli (Bugatti) in 10'58"; alla media di chilometri 75,478; 2<sup>o</sup> Montanari (Bugatti) in 11'5"; 3<sup>o</sup> Forte (Bugatti) in 11'50".

Classe oltre i 2000 c.m.c.: 1<sup>o</sup> De Sterlich Diego (Diatto) in 10'8"; alla media di km. 81,656; 2<sup>o</sup> Foroni (Itala) in 11'8"; 3<sup>o</sup> Angelini (Alfa-Romeo) in 11'53"; 4<sup>o</sup> Paparini (Austro Daimler) in 12'47".

Record della categoria corsa e assoluta: De Sterlich (Diatto) in 10'8"; perché disputato da una sola marcia. Ricorderemo, invece, il centometro a lancio di Brescia, che ha dato i risultati sottosegnati:

Categoria corsa - Macchine fino a 1100 c.m.c.: 1<sup>o</sup> Marino (Marino) alla v.

519  
Categoria 1500 c.m.c.: 1<sup>o</sup> Cattaneo (Ceirano) in 11'44"; alla media di chilometri 64,346 (1<sup>o</sup> classificato nelle macchine di serie e 5<sup>o</sup> assoluto); 2<sup>o</sup> Fourquet (Fiat) in 12'20"; alla media di km. 58,362; 3<sup>o</sup> Finamore (Fiat) in 16'47"; alla media di km. 42,884.

Non partito: Caruso.

Categoria 2000 c.m.c.: 1<sup>o</sup> Callish (Italia) in 11'54"; alla media di chilometri 60,470; 2<sup>o</sup> Turretta (Alfa Romeo) in 14'25"; alla media di km. 49,919.

Non partito: Santagata. Ritirati: Fon-

di e Caso.

Categoria 3000 c.m.c.: 1<sup>o</sup> Callish (Alfa Romeo) in 11'47"; alla media di chilometri 61,068 (2<sup>o</sup> delle macchine di serie e 5<sup>o</sup> assoluto); 2<sup>o</sup> De Rosa (Diatto) in 12'24"; alla media di km. 58,017; 3<sup>o</sup> Lamberti (Alfa Romeo) in 12'34"; alla media di km. 56,529; 4<sup>o</sup> Duca d'Arenella (Alfa Romeo) in 13'59"; alla media di km. 51,404.

Ritirati: Mazza e De Biasi.

Categoria oltre i 3000 c.m.c.: 1<sup>o</sup> Conaldi (Itala) in 11'53"; alla media di km. 60,589 (3<sup>o</sup> delle macchine di serie e 7<sup>o</sup> assoluto); 2<sup>o</sup> Avati (Fiat).

Un successo.

in 8'36"; alla media di km. 114,329.

Categoria 2000 c.m.c.: 1<sup>o</sup> Rossi (Bugatti) in ore 2.54'29"; 2<sup>o</sup> Zamiratti (Bugatti) in km. 161,217; 3<sup>o</sup> Nicoll (O.M.) in ore 3.3'36".

Giro più veloce: il 9<sup>o</sup> di Stefanelli in 8'58"; alla media di km. 109,576.

Categoria 1500 c.m.c.: 1<sup>o</sup> Croce Pasquale (Bugatti) in ore 2.51'23"; alla media di km. 103,341; 2<sup>o</sup> Serboli (Chiribiri) in ore 2.57'6"; 3<sup>o</sup> Peier (Bugatti) in ore 3.20'53"; 4<sup>o</sup> Durazzo (Bugatti) in ore 3.31'9".

Giro più veloce: il 7<sup>o</sup> di Croce in 9'16"; alla media di km. 106,034.

Categoria 1100 c.m.c.: 1<sup>o</sup> Clerici Abele (Salmson) in ore 3.12'8"; alla media di km. 92,162; 2<sup>o</sup> Borzacchini (Salmson) in ore 3.22'57"; 3<sup>o</sup> Graziani (Fiat) in ore 3.33".

Giro più veloce: il 13<sup>o</sup> di Borzacchini in 5'47"; alla media di km. 100,579.

Nei Giro Terni-Passo della Somma tutti i recordi sono stati battuti nella categoria corsa e quasi tutti nella categoria turismo. Le classifiche sono state così stabilite:

Categoria turismo - Classe fino a 1500 c.m.c.: 1<sup>o</sup> Belli Rigoletto (Fiat 509) in 12'36"; alla media di km. 65,644;

2<sup>o</sup> Anselmi Pietro (O.M.) in 12'51"; 3<sup>o</sup> Leonardi Gioacchino (Ceirano) in 13'02"; 4<sup>o</sup> De Bernardinis (Fiat) in 13'42";

5<sup>o</sup> De Bernardinis (Fiat) in 13'58"; 7<sup>o</sup> Garavita (Ceirano) in 13'25"; 8<sup>o</sup> Della Porta (Fiat 509) in 15'07"; 9<sup>o</sup> Tartaglia (Amilcare) in 15'16"; 10<sup>o</sup> Tassini (Fiat 509) in 16'14"; 11<sup>o</sup> Franceschini (Fiat 509) in 16'45"; 12<sup>o</sup> Napoleone (Ceirano) in 17'14"; 13<sup>o</sup> Morelli (Fiat) in 18'46".

Classe oltre i 1500 c.m.c.: 1<sup>o</sup> Manelli nell'Oscar (Alfa-Romeo) in 11'53", alla

media di km. 129,965; 2<sup>o</sup> Marchesi (Ansaldo) a 109,109.

Categoria Turismo - Macchine fino a 1100 c.m.c.: 1<sup>o</sup> Bieppi (Salmson) a chilometri 105,882; 2<sup>o</sup> Nember (Peugeot) a 79,883.

Macchine fino a 1500 c.m.c.: 1<sup>o</sup> Pereron (Bugatti) a 110,093; 2<sup>o</sup> Silvam (Fiat) a 104,348; 3<sup>o</sup> Puccini (O.M.) a 92,632;

4<sup>o</sup> Schirotti (Fiat) a 91,370; 5<sup>o</sup> Padua (Fiat) a 85,205.

Macchine fino a 2000 c.m.c.: 1<sup>o</sup> Mafredi (O.M.) a 116,500; 2<sup>o</sup> Cantoni (Lancia-Lambda) a 101,194; 3<sup>o</sup> Monti (Lancia-Lambda) a 93,509.

Macchine fino a 3000 c.m.c.: 1<sup>o</sup> Piccoli (Alfa-Romeo) a 118,608.

17<sup>o</sup> in ore 1,022.

1<sup>o</sup> Abele in ore 1,27; 2<sup>o</sup> 19"; 3<sup>o</sup> 1"; 4<sup>o</sup> 1"; 5<sup>o</sup> in 8'

a dato emulo

Mate-endo

cler-: 2<sup>o</sup> 18'; 3<sup>o</sup> 18'; 4<sup>o</sup> 18'; 5<sup>o</sup> 18'; 6<sup>o</sup> 18'; 7<sup>o</sup> 18'; 8<sup>o</sup> 18'; 9<sup>o</sup> 18'; 10<sup>o</sup> 18'; 11<sup>o</sup> 18'; 12<sup>o</sup> 18'; 13<sup>o</sup> 18'; 14<sup>o</sup> 18'; 15<sup>o</sup> 18'; 16<sup>o</sup> 18'; 17<sup>o</sup> 18'; 18<sup>o</sup> 18'; 19<sup>o</sup> 18'; 20<sup>o</sup> 18'; 21<sup>o</sup> 18'; 22<sup>o</sup> 18'; 23<sup>o</sup> 18'; 24<sup>o</sup> 18'; 25<sup>o</sup> 18'; 26<sup>o</sup> 18'; 27<sup>o</sup> 18'; 28<sup>o</sup> 18'; 29<sup>o</sup> 18'; 30<sup>o</sup> 18'; 31<sup>o</sup> 18'; 32<sup>o</sup> 18'; 33<sup>o</sup> 18'; 34<sup>o</sup> 18'; 35<sup>o</sup> 18'; 36<sup>o</sup> 18'; 37<sup>o</sup> 18'; 38<sup>o</sup> 18'; 39<sup>o</sup> 18'; 40<sup>o</sup> 18'; 41<sup>o</sup> 18'; 42<sup>o</sup> 18'; 43<sup>o</sup> 18'; 44<sup>o</sup> 18'; 45<sup>o</sup> 18'; 46<sup>o</sup> 18'; 47<sup>o</sup> 18'; 48<sup>o</sup> 18'; 49<sup>o</sup> 18'; 50<sup>o</sup> 18'; 51<sup>o</sup> 18'; 52<sup>o</sup> 18'; 53<sup>o</sup> 18'; 54<sup>o</sup> 18'; 55<sup>o</sup> 18'; 56<sup>o</sup> 18'; 57<sup>o</sup> 18'; 58<sup>o</sup> 18'; 59<sup>o</sup> 18'; 60<sup>o</sup> 18'; 61<sup>o</sup> 18'; 62<sup>o</sup> 18'; 63<sup>o</sup> 18'; 64<sup>o</sup> 18'; 65<sup>o</sup> 18'; 66<sup>o</sup> 18'; 67<sup>o</sup> 18'; 68<sup>o</sup> 18'; 69<sup>o</sup> 18'; 70<sup>o</sup> 18'; 71<sup>o</sup> 18'; 72<sup>o</sup> 18'; 73<sup>o</sup> 18'; 74<sup>o</sup> 18'; 75<sup>o</sup> 18'; 76<sup>o</sup> 18'; 77<sup>o</sup> 18'; 78<sup>o</sup> 18'; 79<sup>o</sup> 18'; 80<sup>o</sup> 18'; 81<sup>o</sup> 18'; 82<sup>o</sup> 18'; 83<sup>o</sup> 18'; 84<sup>o</sup> 18'; 85<sup>o</sup> 18'; 86<sup>o</sup> 18'; 87<sup>o</sup> 18'; 88<sup>o</sup> 18'; 89<sup>o</sup> 18'; 90<sup>o</sup> 18'; 91<sup>o</sup> 18'; 92<sup>o</sup> 18'; 93<sup>o</sup> 18'; 94<sup>o</sup> 18'; 95<sup>o</sup> 18'; 96<sup>o</sup> 18'; 97<sup>o</sup> 18'; 98<sup>o</sup> 18'; 99<sup>o</sup> 18'; 100<sup>o</sup> 18'; 101<sup>o</sup> 18'; 102<sup>o</sup> 18'; 103<sup>o</sup> 18'; 104<sup>o</sup> 18'; 105<sup>o</sup> 18'; 106<sup>o</sup> 18'; 107<sup>o</sup> 18'; 108<sup>o</sup> 18'; 109<sup>o</sup> 18'; 110<sup>o</sup> 18'; 111<sup>o</sup> 18'; 112<sup>o</sup> 18'; 113<sup>o</sup> 18'; 114<sup>o</sup> 18'; 115<sup>o</sup> 18'; 116<sup>o</sup> 18'; 117<sup>o</sup> 18'; 118<sup>o</sup> 18'; 119<sup>o</sup> 18'; 120<sup>o</sup> 18'; 121<sup>o</sup> 18'; 122<sup>o</sup> 18'; 123<sup>o</sup> 18'; 124<sup>o</sup> 18'; 125<sup>o</sup> 18'; 126<sup>o</sup> 18'; 127<sup>o</sup> 18'; 128<sup>o</sup> 18'; 129<sup>o</sup> 18'; 130<sup>o</sup> 18'; 131<sup>o</sup> 18'; 132<sup>o</sup> 18'; 133<sup>o</sup> 18'; 134<sup>o</sup> 18'; 135<sup>o</sup> 18'; 136<sup>o</sup> 18'; 137<sup>o</sup> 18'; 138<sup>o</sup> 18'; 139<sup>o</sup> 18'; 140<sup>o</sup> 18'; 141<sup>o</sup> 18'; 142<sup>o</sup> 18'; 143<sup>o</sup> 18'; 144<sup>o</sup> 18'; 145<sup>o</sup> 18'; 146<sup>o</sup> 18'; 147<sup>o</sup> 18'; 148<sup>o</sup> 18'; 149<sup>o</sup> 18'; 150<sup>o</sup> 18'; 151<sup>o</sup> 18'; 152<sup>o</sup> 18'; 153<sup>o</sup> 18'; 154<sup>o</sup> 18'; 155<sup>o</sup> 18'; 156<sup>o</sup> 18'; 157<sup>o</sup> 18'; 158<sup>o</sup> 18'; 159<sup>o</sup> 18'; 160<sup>o</sup> 18'; 161<sup>o</sup> 18'; 162<sup>o</sup> 18'; 163<sup>o</sup> 18'; 164<sup>o</sup> 18'; 165<sup>o</sup> 18'; 166<sup>o</sup> 18'; 167<sup>o</sup> 18'; 168<sup>o</sup> 18'; 169<sup>o</sup> 18'; 170<sup>o</sup> 18'; 171<sup>o</sup> 18'; 172<sup>o</sup> 18'; 173<sup>o</sup> 18'; 174<sup>o</sup> 18'; 175<sup>o</sup> 18'; 176<sup>o</sup> 18'; 177<sup>o</sup> 18'; 178<sup>o</sup> 18'; 179<sup>o</sup> 18'; 180<sup>o</sup> 18'; 181<sup>o</sup> 18'; 182<sup>o</sup> 18'; 183<sup>o</sup> 18'; 184<sup>o</sup> 18'; 185<sup>o</sup> 18'; 186<sup>o</sup> 18'; 187<sup>o</sup> 18'; 188<sup>o</sup> 18'; 189<sup>o</sup> 18'; 190<sup>o</sup> 18'; 191<sup>o</sup> 18'; 192<sup>o</sup> 18'; 193<sup>o</sup> 18'; 194<sup>o</sup> 18'; 195<sup>o</sup> 18'; 196<sup>o</sup> 18'; 197<sup>o</sup> 18'; 198<sup>o</sup> 18'; 199<sup>o</sup> 18'; 200<sup>o</sup> 18'; 201<sup>o</sup> 18'; 202<sup>o</sup> 18'; 203<sup>o</sup> 18'; 204<sup>o</sup> 18'; 205<sup>o</sup> 18'; 206<sup>o</sup> 18'; 207<sup>o</sup> 18'; 208<sup>o</sup> 18'; 209<sup>o</sup> 18'; 210<sup>o</sup> 18'; 211<sup>o</sup> 18'; 212<sup>o</sup> 18'; 213<sup>o</sup> 18'; 214<sup>o</sup> 18'; 215<sup>o</sup> 18'; 216<sup>o</sup> 18'; 217<sup>o</sup> 18'; 218<sup>o</sup> 18'; 219<sup>o</sup> 18'; 220<sup>o</sup> 18'; 221<sup>o</sup> 18'; 222<sup>o</sup> 18'; 223<sup>o</sup> 18'; 224<sup>o</sup> 18'; 225<sup>o</sup> 18'; 226<sup>o</sup> 18'; 227<sup>o</sup> 18'; 228<sup>o</sup> 18'; 229<sup>o</sup> 18'; 230<sup>o</sup> 18'; 231<sup>o</sup> 18'; 232<sup>o</sup> 18'; 233<sup>o</sup> 18'; 234<sup>o</sup> 18'; 235<sup>o</sup> 18'; 236<sup>o</sup> 18'; 237<sup>o</sup> 18'; 238<sup>o</sup> 18'; 239<sup>o</sup> 18'; 240<sup>o</sup> 18'; 241<sup>o</sup> 18'; 242<sup>o</sup> 18'; 243<sup>o</sup> 18'; 244<sup>o</sup> 18'; 245<sup>o</sup> 18'; 246<sup>o</sup> 18'; 247<sup>o</sup> 18'; 248<sup>o</sup> 18'; 249<sup>o</sup> 18'; 250<sup>o</sup> 18'; 251<sup>o</sup> 18'; 252<sup>o</sup> 18'; 253<sup>o</sup> 18'; 254<sup>o</sup> 18'; 255<sup>o</sup> 18'; 256<sup>o</sup> 18'; 257<sup>o</sup> 18'; 258<sup>o</sup> 18'; 259<sup>o</sup> 18'; 260<sup>o</sup> 18'; 261<sup>o</sup> 18'; 262<sup>o</sup> 18'; 263<sup>o</sup> 18'; 264<sup>o</sup> 18'; 265<sup>o</sup> 18'; 266<sup>o</sup> 18'; 267<sup>o</sup> 18'; 268<sup>o</sup> 18'; 269<sup>o</sup> 18'; 270<sup>o</sup> 18'; 271<sup>o</sup> 18'; 272<sup>o</sup> 18'; 273<sup>o</sup> 18'; 274<sup>o</sup> 18'; 275<sup>o</sup> 18'; 276<sup>o</sup> 18'; 277<sup>o</sup> 18'; 278<sup>o</sup> 18'; 279<sup>o</sup> 18'; 280<sup>o</sup> 18'; 281<sup>o</sup> 18'; 282<sup>o</sup> 18'; 283<sup>o</sup> 18'; 284<sup>o</sup> 18'; 285<sup>o</sup> 18'; 286<sup>o</sup> 18'; 287<sup>o</sup> 18'; 288<sup>o</sup> 18'; 289<sup>o</sup> 18'; 290<sup>o</sup> 18'; 291<sup>o</sup> 18'; 292<sup>o</sup> 18'; 293<sup>o</sup> 18'; 294<sup>o</sup> 18'; 295<sup>o</sup> 18'; 296<sup>o</sup> 18'; 297<sup>o</sup> 18'; 298<sup>o</sup> 18'; 299<sup>o</sup> 18'; 300<sup>o</sup> 18'; 301<sup>o</sup> 18'; 302<sup>o</sup> 18'; 303<sup>o</sup> 18'; 304<sup>o</sup> 18'; 305<sup>o</sup> 18'; 306<sup>o</sup> 18'; 307<sup>o</sup> 18'; 308<sup>o</sup> 18'; 309<sup>o</sup> 18'; 310<sup>o</sup> 18'; 311<sup>o</sup> 18'; 312<sup>o</sup> 18'; 313<sup>o</sup> 18'; 314<sup>o</sup> 18'; 315<sup>o</sup> 18'; 316<sup>o</sup> 18'; 317<sup>o</sup> 18'; 318<sup>o</sup> 18'; 319<sup>o</sup> 18'; 320<sup>o</sup> 18'; 321<sup>o</sup> 18'; 322<sup>o</sup> 18'; 323<sup>o</sup> 18'; 324<sup>o</sup> 18'; 325<sup>o</sup> 18'; 326<sup>o</sup> 18'; 327<sup>o</sup> 18'; 328<sup>o</sup> 18'; 329<sup>o</sup> 18'; 330<sup>o</sup> 18'; 331<sup>o</sup> 18'; 332<sup>o</sup> 18'; 333<sup>o</sup> 18'; 334<sup>o</sup> 18'; 335<sup>o</sup> 18'; 336<sup>o</sup> 18'; 337<sup>o</sup> 18'; 338<sup>o</sup> 18'; 339<sup>o</sup> 18'; 340<sup>o</sup> 18'; 341<sup>o</sup> 18'; 342<sup>o</sup> 18'; 343<sup>o</sup> 18'; 344<sup>o</sup> 18'; 345<sup>o</sup> 18'; 346<sup>o</sup> 18'; 347<sup>o</sup> 18'; 348<sup>o</sup> 18'; 349<sup>o</sup> 18'; 350<sup>o</sup> 18'; 351<sup>o</sup> 18'; 352<sup>o</sup> 18'; 353<sup>o</sup> 18'; 354<sup>o</sup> 18'; 355<sup>o</sup> 18'; 356<sup>o</sup> 18'; 357<sup>o</sup> 18'; 358<sup>o</sup> 18'; 359<sup>o</sup> 18'; 360<sup>o</sup> 18'; 361<sup>o</sup> 18'; 362<sup>o</sup> 18'; 363<sup>o</sup> 18'; 364<sup>o</sup> 18'; 365<sup>o</sup> 18'; 366<sup>o</sup> 18'; 367<sup>o</sup> 18'; 368<sup>o</sup> 18'; 369<sup>o</sup> 18'; 370<sup>o</sup> 18'; 371<sup>o</sup> 18'; 372<sup>o</sup> 18'; 373<sup>o</sup> 18'; 374<sup>o</sup> 18'; 375<sup>o</sup> 18'; 376<sup>o</sup> 18'; 377<sup>o</sup> 18'; 378<sup>o</sup> 18'; 379<sup>o</sup> 18'; 380<sup>o</sup> 1



6 luglio 1926.  
Diatto invita  
il marchese  
De Sterlich  
a partecipare  
alla corsa  
del "Klannen".

July 6, 1926.  
Diatto invites  
the Marquis  
De Sterlich  
to participate  
in the "Klannen"  
race.

## III. 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 Carietto su Bugatti  
Bona Gaspare su Bugatti  
N. D. Firpo Vozzi Emma su Caves 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 su 1000 M. B.  
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 Repubblica  
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  
Nicolli su X  
Materassi Emilio su Itala  
Zymini Giulio su Diatto  
De Sterlich Marchese Diego su Diatto  
Tartaglia su Diatto  
Baroncini Giulio su Diatto

### PREZZI D' INGRESSO :

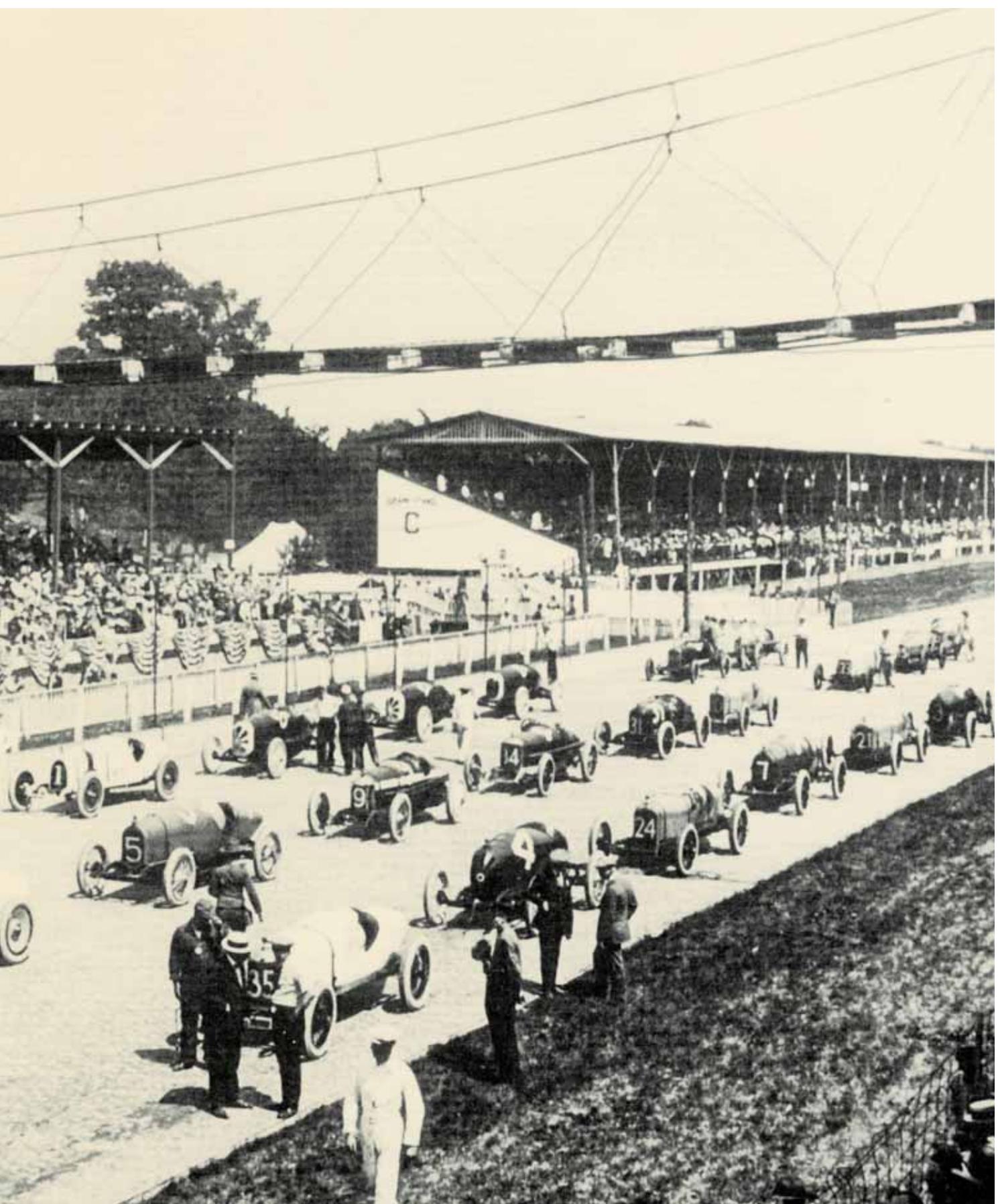
Ingresso al Circuito	..	..	..	..	L. 10
Tribune di traguardo	..	..	..	..	" 40 / compreso l' ingresso
Tribune di curva	..	..	..	..	" 40 "
Automobili	..	..	..	..	" 40 "
Motociclette	..	..	..	..	" 10 / escluso il conduttore

Le tribune saranno completamente coperte

"Coppa della  
Perugina", 1926.  
Manifesto  
iscritti.

"Perugina Cup",  
1926.  
Participant List.





Indianapolis, anni '20.  
La *Diatto S* numero 31 è pilotata  
da Ralph De Palma o Ed Parker.

*Indianapolis, 1920s.*  
*Diatto S number 31 is raced*  
*by Ralph De Palma or Ed Parker.*

# Diatto

## *La specialista in cronoscalate*



Sotto: la Diatto Tipo 20 da corsa al circuito del Mugello del 1923; a destra: la Tipo 20 S impegnata sui tornanti della Parma-Poggio di Berceto 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.

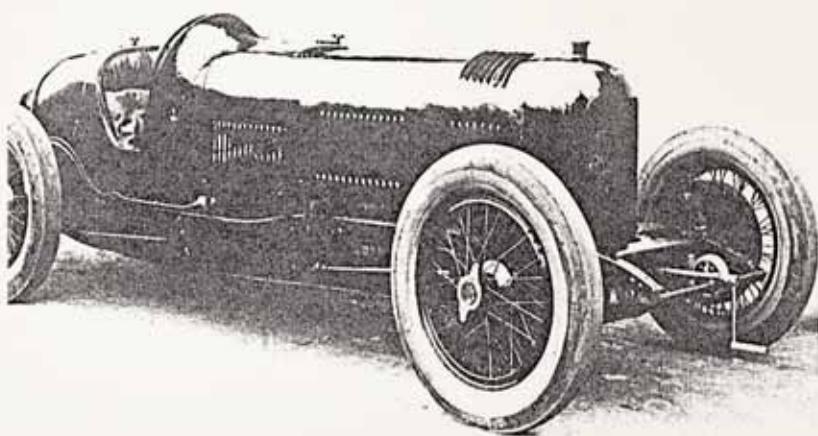
La Diatto era una vecchia azienda torinese che costruiva fin dal 1835 carrozze a cavalli. Dopo settant'anni di fiorente esercizio decise di volgersi all'attività automobilistica. Fu così che nel 1905 si costituì, fra la Vittorio e Pietro Diatto e la francese Clément-Bayard, la Società Diatto-A. Clément Vettura 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-Vettura 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-



Museo dell'Automobile di Torino

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.

# Albo d'Oro - *Table of Wins*

## DIATTO 1906 - 1933

**270 volte sul podio / 270 times in the first three**

### Data / Date - Gara / Race

### Classifica e pilota / Winner

### Tipo vettura / Car

#### 1906

<b>4/5.4 - Concorso Milano-San Remo (I)</b> Vetture leggere / Light cars Corsa sul km / 1 km. race	1° Gagliardi Giovanni 2° Gagliardi Giovanni	Diatto-Clément Torino 10/12 HP Diatto-Clément Torino 10/12 HP
<b>15/25.5 - Coppa d'Oro del Turismo (I)</b> Classifica generale G.P. città di Bologna Coppa A.C. Milano Medaglia d'oro A.C. Napoli Premio Darracq di Napoli Premio A.C. Roma Premio Veloce Club Perugina Medaglia d'oro	2° Vercellone Gregorio 1° Buzio Felice 1° Vercellone Gregorio 1° Vercellone Gregorio 1° Vercellone Gregorio 1° Vercellone Gregorio 1° Vercellone Gregorio 1° Vercellone Gregorio 1° Colinet	Diatto-Clément Torino 20 HP Diatto-Clément Torino 12 HP Diatto-Clément Torino 20 HP
<b>5/12.6 - Concorso Herkomer (D)</b>	1° Baur	Diatto-Clément Torino 20/24 HP
<b>19.8 - Lugano San Gottardo (CH)</b>	1° Buzio Felice 2° n.d. / n.a.	Diatto-Clément Torino 20/24 HP Diatto-Clement Torino 20/24 HP
<b>5/10 - G.P. Città di Bologna (I)</b> Vetturette / Small cars Vetture leggere / Light cars	1° Buzio Felice 1° Vercellone Gregorio	Diatto-Clément Torino 12/16 HP Diatto-Clément Torino 20/24 HP

#### 1907

<b>9.3 - Coppa di Cannes (F)</b>	1° n.d. / n.a.	Diatto-Clément 20/25 HP
<b>19.3 - Coppa Verona (I)</b>	3° Vaccari Roberto	Diatto-Clément 12/16 HP
<b>23.7 - Corsa del Chilometro, Oderzo (I)</b>	3° Ziliotto	Diatto-Clément
<b>6.10 - Coppa Conegliano Veneto (I)</b>	2° Angeli Guido 3° Ziliotto	Diatto-Clément 12/16 HP Diatto-Clément

#### 1908

<b>15.3 - Circuito di Verona (I)</b>	3° Vaccari Roberto	Diatto-Vaccari
<b>10.4 - Padova-Bovolenta (I)</b>	3° Angeli Guido	Diatto-Clément
<b>...6 - Pietroburgo-Mosca (Russia)</b>	2° Primavese	Diatto-Clément

#### 1909

<b>9.5 - Record del Miglio-Modena (I)</b>	3° Colorni Giulio	Diatto-Clément
---	-------------------	----------------

<b>Data / Date - Gara / Race</b>	<b>Classifica e pilota / Winner</b>	<b>Tipo vettura / Car</b>
	<b>1913</b>	
<b>28.9 - I Parma-Poggio di Berceto (I)</b>	3° Rezzaghi C.	Diatto
	<b>1914</b>	
<b>19/29.4 - Coppa del turismo di Francia (F)</b>	1° n.d. / n.a.	Diatto 18 HP
<b>24.5 - Corsa in salita di Barcellona (E)</b>	1° n.d. / n.a.	Diatto 18 HP
<b>21.6 - Circuito Toscano (I)</b> Categoria 2000 cc. Categoria 3000 cc.	1° Silvani Eugenio 1° Spadoni Augusto	Diatto 2 litri Diatto 3 litri
	<b>1919</b>	
<b>...5 - Parma-Poggio di Berceto (I)</b>	1° n.d. / n.a. 2° n.d. / n.a.	Diatto-Bugatti Diatto 4 DC
<b>23.11 - X Targa Florio (I)</b> Categoria turismo / <i>Tourism class</i> Classifica generale	1° Gamboni Domenico 3° Gamboni Domenico	Diatto 4 DC Diatto 4 DC
	<b>1920</b>	
<b>13.6 - Circuito del Mugello (I)</b>	2° Tarabusi Augusto	Diatto 3000
<b>29.8 - I Aosta-Gran San Bernardo (I)</b>	1° Conelli Carlo Alberto	Diatto 3000
<b>20.11 - Concorso di Ginevra (CH)</b>	1° n.d. / n.a.	Diatto 10 HP
<b>...12 - Gran Premio d'inverno (I)</b> Classe 3000 cc. Classe turismo / <i>Tourism class</i> Classifica generale	1° Gamboni Domenico 1° Gamboni Domenico 3° Gamboni Domenico	Diatto 3000 Diatto 25 HP Diatto 25 HP
	<b>1921</b>	
<b>15.1 - I Criterium di Roma (I)</b> Classe 3000 cc.	1° Gamboni Domenico 3° Avanzo Maria Antonietta	Diatto 3000 Diatto 3000
<b>17.7 - I Biella-Oropa (I)</b>	1° Gamboni Domenico	Diatto 3000
<b>21.8 - VI Susa-Moncenisio (I)</b>	1° Conelli Franz	Diatto-Bugatti
<b>28.8 - Aosta-Gran San Bernardo (I)</b> Classe 1500 cc. Classe 3000 cc.	1° Conelli Franz 3° Gamboni Domenico	Diatto-Bugatti Diatto 3000
<b>...8 - Concorso d'Inghilterra (GB)</b>	1° n.d. / n.a. 1° n.d. / n.a.	Diatto 25 HP Diatto 10 HP
<b>...8 - Concorso di Svizzera (CH)</b>	1° n.d. / n.a. 1° n.d. / n.a.	Diatto 25 HP Diatto 10 HP
<b>11.9 - Gran Premio Gentlemen (I)</b> Classe 2000 Vetture leggere / <i>Light cars</i>	1° Conelli Carlo Alberto 1° Conelli Franz	Diatto-Bugatti Diatto
<b>15.10 - II Criterium di Roma (I)</b> Categoria corsa / <i>Race class</i> Classifica generale	1° Gamboni Domenico 1° Gamboni Domenico	Diatto 3000 Diatto 3000

**Data / Date - Gara / Race****Classifica e pilota / Winner****Tipo vettura / Car****1922**

<b>...4 - Targa Florio (I)</b> Classe 2000 cc.	3° Modo	Diatto 2000
<b>...4 - Circuito dell'Italia Centrale (I)</b>	1° Gamboni Domenico	Diatto 3000
<b>14.5 - VI Parma-Poggio di Berceto (I)</b> Classe 3000 cc.	1° Meregalli Guido 2° Mussini	<i>record</i> Diatto 20 S Diatto S
<b>18.6 - Circuito del Mugello (I)</b>	1° Meregalli Guido	Diatto 20 S
<b>11.6 - Coppa della Consuma (I)</b> Classe 3000 cc.	1° Schieppati 2° Mussini	Diatto 3000 Diatto 3000
Classe 2000 cc.	2° Meregalli	Diatto 20 S
<b>...7 - II Coppa delle Alpi (I)</b>	2° Schieppati Cesare	Diatto 20
<b>23.7 - VII Susa-Moncenisio (I)</b>	1° n.d. / n. a. 2° Ponticelli	<i>record</i> Diatto 20 Diatto 20
<b>...8 - Aosta Gran San Bernardo (I)</b>	1° Maserati Alfieri	Diatto
<b>6.8 - II Coppa del Garda (I)</b> Classe 3000 cc. Classifica generale	2° Pogliani Piero 3° Pogliani Piero	Diatto 3000 Diatto 3000
<b>15.10 - Circuito del lago di Garda (I)</b> Classe 2000 cc.	1° Meregalli Guido 2° Pogliani Pietro	Diatto 20 Diatto 20
Classifica generale	1° Meregalli Guido	Diatto 20
<b>...10 - Corsa in salita Rocca di Papa (I)</b>	1° Gamboni Domenico	Diatto 2000
<b>15.10 - III Criterium di Roma (I)</b> Targa Audax	1° Gamboni Domenico 1° Tartaglia	Diatto 2000 Diatto 20
<b>22.10 - G.P. D'Autunno-Monza (I)</b>	1° Maserati Alfieri	Diatto 3 litri

**1923**

<b>...4 - Coppa Nissena (I)</b>	2° Modo	Diatto
<b>15.4 - XIV Targa Florio (I)</b> Classe 2000 cc.	1° Modo	Diatto 2000
<b>6.5 - I Circuito di Cremona (I)</b>	2° Maserati Alfieri	Diatto 20 S
<b>13.5 - VII Parma-Poggio di Berceto (I)</b>	3° Maserati Alfieri	Diatto 20 S
<b>31.5 - Corsa Rocca di Roffeno (I)</b> Categoria corsa 3000 / <i>Race class 3000</i> Classe 2000 cc.	1° Maserati Alfieri 1° Meregalli Guido 2° Schieppati	Diatto 20 S Diatto 20 Diatto 20
Categoria turismo / <i>Tourism class</i>	2° Tarabusi	Diatto
<b>17.6 - XV Coppa della Consuma (I)</b> Classe 3000 cc. Classe 2000 cc.	2° Maserati Alfieri 2° Lancellotti	Diatto 3000 Diatto

<b>Data / Date - Gara / Race</b>	<b>Classifica e pilota / Winner</b>	<b>Tipo vettura / Car</b>
<b>14.6 - V Circuito del Mugello (I)</b> Categoria Corsa / Race Class	3° Turner	Diatto
<b>...6 - Coppa delle Tre Venezie (I)</b>	1° Treves Giorgio 3° Sandonnino	Diatto 2000 Diatto 3000
<b>...6 - Corsa di Limonest-Lione (F)</b> Categoria corsa / Race class Categoria turismo / Tourism class	1° Maserati Alfieri 2° De Lorenzo 2° Dorou	Diatto 3 litri Diatto 2 litri Diatto 2 litri
<b>...6 - Circuito del Mugello (I)</b> Categoria corsa / Race class	3° Turner	Diatto
<b>17.6 - I Circuito del Savio (I)</b>	2° Mussini	Diatto 3000
<b>8.7 - Catania Tre Castelli (I)</b> Classe 2000 cc.	2° Giusti	Diatto
<b>22.7 - VIII Susa-Moncenisio (I)</b>	1° Maserati Alfieri	Diatto 4,5 speciale
<b>29.7 - IV Aosta-Gran San Bernardo (I)</b>	1° Maserati Alfieri	Diatto 4,5 speciale
<b>19.8 - I Coppa delle Colline Pistoiesi (I)</b>	1° Brilli Peri Gastone 2° Vivaldi Carlo	Diatto 20 S Diatto
<b>2.9 - II Pontedecimo-Giovi (I)</b>	2° Becchi Antonio	Diatto 2000
<b>20.9 - III Coppa Monte Nero (I)</b> Classe 3000 cc. Classe 2000 cc.	1° Brilli Peri 3° Cercignani Ferruccio	Diatto 3000 Diatto 2000
<b>25.11 - Circuito del Lago di Garda (I)</b>	1° Meregalli Guido	Diatto 20 S
<b>1924</b>		
<b>10.2 - Gran Premio di Svezia (S)</b> Corsa in salita Corsa in circuito	1° n.d. / n.a. 2° n.d. / n.a.	Diatto 20 Diatto 20
<b>4.5 - V Circuito di Belfiore (I)</b>	2° Becchi	Diatto 20
<b>4.5 - Circuito di Mantova (I)</b>	1° Nuvolari Tazio	Diatto 3 litri
<b>11.5 - VIII Parma-Poggio di Berceto (I)</b>	1° Maserati Alfieri 3° Trevisan	Diatto 2 litri 8 cilindri Diatto
<b>25.5 - Corsa in salita della Rabassada (E)</b>	1° Garcia 3° Mora	Diatto 2000 Diatto 2000
<b>14/15.6 - Gran Premio della notte a Monza (I)</b> Classe 2000 cc.  Classifica generale	1° Schieppati-Ferretti 3° Maserati-Botta 3° Schieppati Ferretti	Diatto 20 S Diatto 20 S Diatto 20 S
<b>...6 - Targa e Coppa Florio (I)</b>	3° Maserati Alfieri	Diatto 20 S
<b>22.6 - XVI Coppa della Consuma (I)</b> Categoria 2000 cc. Categoria 3000 cc. Classifica generale	1° Cercignani 1° Rogai Damiano 3° Rogai Damiano	Diatto 20 Diatto 3 litri Diatto 3 litri

<b>Data / Date - Gara / Race</b>	<b>Classifica e pilota / Winner</b>	<b>Tipo vettura / Car</b>
<b>6.7 - Il Coppa Colline Pistoiesi (I)</b> Categoria 2000 cc. Categoria corsa / <i>Race class</i>	1° Maserati Ernesto 1° Rogai Damiano	Diatto 2 litri Diatto 3000
<b>...7 - Circuito dei Monti Cimini (I)</b>	1° Dragonetto (ex-aequo Alfa Romeo)	Diatto 2 litri
<b>...7 - Terni-Passo della Somma (I)</b> Categoria corsa / <i>Race class</i> Classifica generale	1° De Sterlich Diego 1° De Sterlich Diego	Diatto 20 S Diatto 20 S
<b>...7 - Gran Premio del turismo-Barcellona (E)</b>	1° n.d / <i>n.a.</i>	Diatto 2 litri
<b>9.8 - IV Coppa delle Alpi (I)</b>	1° Schieppati Cesare	Diatto 20 S
<b>...9 - Coppa delle Tre Venezie (I)</b> Classe 2000 cc. Classifica generale	2° Gloria Guido 3° Gloria Guido	Diatto 20 S Diatto 20 S
<b>9.11 - Circuito lago di Garda (I)</b> Categoria corsa / <i>Race class</i> Classifica generale	1° Meregalli Guido 1° Meregalli Guido	<i>record</i> Diatto 20 S Diatto 20 S
<b>1925</b>		
<b>21.3 - La riunione di Ginevra (CH)</b> Categoria turismo / <i>Tourism class</i>	1° Botta	Diatto 30
<b>22.3 - Corsa sulle Torricelle (I)</b>	2° Trevisani Augusto	Diatto 20 S
<b>...3 - Il Terni-Passo della Somma (I)</b>	1° De Sterlich Diego	Diatto 20 S
<b>...3 - Corsa in salita di Limonest-Lione (F)</b> Categoria corsa / <i>Race class</i> Classifica generale	1° Lecot Francois 2° Lecot Francois	<i>record</i> Diatto 30 Diatto 30
<b>5.4 - Corsa in salita di Porto Recanati (I)</b>	1° L. Menghi	<i>record</i> Diatto 30
<b>5.4 - Gara in salita della Merluzza (I)</b>	1° Pancaldi Delio	Diatto 2 litri
<b>10.5 - Il Sorrento-Sant'Agata (I)</b>	3° De Sterlich Diego	Diatto 20 S
<b>19.5 - I Coppa Internazionale-Monza (I)</b> Classifica velocità Classifica consumo	1° Giudici Camillo 1° Giudici Camillo	Diatto 30 Diatto 30
<b>31.5 - Circuito del Mugello (I)</b>	1° Stefanelli Ugo Sisto	Diatto 30
<b>...6 - V Coppa Monte Nero (I)</b> Categoria oltre 2000 cc.  Classifica generale	2° Aymini Giulio 3° De Sterlich Diego 2° Aymini Giulio	Diatto Diatto Diatto
<b>...6 - I Imperia Colle di Nava (I)</b>	1° Slawitz Rienzo	Diatto
<b>14.6 - Corsa in salita della Rabassada (E)</b> Categoria 2000 cc. turismo / <i>Tourism</i> Categoria 3000 cc. corsa / <i>Race</i>	1° Garcia 1° Garcia	<i>record</i> Diatto 30 <i>record</i> Diatto 30
<b>14.6 - Coppa del Re-100 Km.-Monza (I)</b>	2° Schieppati Cesare	Diatto 20 S

<b>Data / Date - Gara / Race</b>	<b>Classifica e pilota / Winner</b>	<b>Tipo vettura / Car</b>
<b>20/21.6 - III 24 ore di Le Mans (F)</b> Categoria 2000 cc.	1° Garcia-Botta	Diatto 30
<b>21.6 - II Coppa Vittorio Veneto-Cansiglio (I)</b>	1° Stefanelli Ugo Sisto	Diatto 30
<b>...7 - Chilometro lanciato-Roma (I)</b> Categoria corsa / Race class	3° Massero	Diatto
<b>5.7 - Corsa in salita Trento-Bondone (I)</b>	1° Vitti 2° A. Polo 3° G. Pedrotti	Diatto 30 Diatto 30 Diatto 30
<b>5.7 - Susa-Moncenisio (I)</b> Categoria 4500 cc. Categoria 2000 cc. Classifica generale	1° De Sterlich Diego 3° Marchisio Mario 1° De Sterlich Diego	Diatto 4500 Diatto Diatto 4500
<b>12.7 - Corsa in salita Saline-Volterra (I)</b>	1° Taglioni	Diatto 30
<b>26.7 - VI Aosta-Gran San Bernardo (I)</b> Categoria corsa / Race class	1° De Sterlich Diego	Diatto 4500
<b>16.8 - Circuito del Monte Nero (I)</b> Categoria corsa / Race class	2° Aymini Giulio	Diatto 2000
<b>23.8 - III Coppa Colline Pistoiesi (I)</b> Categoria turismo / Tourism class	2° De Sterlich Diego 3° Stefanelli Ugo	Diatto 4500 Diatto
<b>20.9 - III Circuito del Tempio Canoviano (I)</b>	1° avv. Ganzina Fernando	Diatto 20
<b>27.9 - Vermicino-Rocca di Papa (I)</b> Categoria turismo / Tourism class Categoria 3000 cc.	1° Bonamico 2° Pancalli 1° Tartaglia	record Diatto 20 Diatto 20 Diatto 30
<b>11.10 - Coppa d'autunno-Napoli (I)</b>	3° Mario	Diatto
<b>25.10 - I Coppa internazionale-Genova (I)</b> Categoria 2000 cc. Classifica generale Coppa Caffaro	1° Aymini 2° Giudici 1° Aymini 1° Aymini	Diatto 30 Diatto 30 Diatto 30 Diatto 30
<b>1.11 - Campionato sociale A.C.I.-Treviso (I)</b>	2° Munarin	Diatto
<b>4.11 - Corsa in salita S.C. Savena (I)</b> Categoria turismo / Tourism class Categoria corsa / Race class	1° Stefanelli Ugo 1° Testi Antonio	Diatto 2000 Diatto 2000
<b>22.11 - Circuito Apuano (I)</b> Categoria corsa / Race class	2° Durazzo	Diatto 2000
<b>25.12 - Coppa di Natale (I)</b> Classe oltre 3000 cc. Classifica generale	1° De Sterlich Diego 1° De Sterlich Diego	record Diatto 4500 Diatto 4500
<b>1926</b>		
<b>...1 - Concorso nazionale di San Remo (I)</b>	1° Santagata	Diatto 2000
<b>7.2 - Campionato Carrarese (I)</b> Categoria turismo / Tourism class Classifica generale	1° Betti 2° Betti	Diatto 2000 Diatto 2000

<b>Data / Date - Gara / Race</b>	<b>Classifica e pilota / Winner</b>	<b>Tipo vettura / Car</b>
<b>14.3 - Il Criterio di regolarità di San Remo (I)</b>	1° Giraudo	Diatto 2000
<b>5.4 - Coppa Internaz. Fiera di Milano-Monza (I)</b>	1° Franco 2° Giraudo	Diatto 20 S Diatto 20 S
<b>9.5 - III Sorrento Sant'Agata (I)</b> Categoria turismo / <i>Tourism class</i>	1° De Sterlich Diego 2° De Rosa Giovanni	Diatto 3 litri Diatto 3 litri
Classifica generale	1° De Sterlich Diego	<i>record</i> Diatto 3 litri
<b>9.5 - Il Circuito di Alessandria (I)</b> Categoria oltre 1500 cc.	1° Aymini Giulio 2° Giraudo	Diatto Diatto
Classifica generale	1° Aymini Giulio	Diatto
<b>9.5 - Scalata della Rabassada-Barcellona (E)</b>	1° Garcia	<i>record</i> Diatto 3000
<b>13.5 - Trento-Sardagna (I)</b>	3° Bandini	Diatto
<b>23.5 - Premio del turismo-Perugia (I)</b>	2° Aymini Giulio	Diatto 3000
<b>13.6 - III Terni-Passo della Somma (I)</b>	1° De Sterlich Diego	Diatto 20 S
<b>6.6 - Chilometro lanciato-Caserta (I)</b> Categoria corsa / <i>Race class</i> Categoria 3000 Categoria 2000 Categoria turismo / <i>Tourism class</i>	3° Da Zara Leonino 1° De Rosa Giovanni 2° Parisi Antonio 2° De Rosa Giovanni	Diatto Diatto Diatto Diatto
<b>13.6 - Chilometro lanciato-Bologna (I)</b>	2° cap. Guerrini (ex-equo Alfa Romeo) 3° Guidi	Diatto 2000 Diatto 2000
<b>13.6 - Chilometro lanciato di Ginevra (CH)</b>	1° Botta	Diatto
<b>24.6 - Il Gara di consumo e velocità (I)</b>	2° Baro	Diatto
<b>10.7 - Circuito delle cascine (I)</b> Classe 2000 cc. Classe oltre 2000 cc.	1° Barsanti 2° Bonamico	Diatto Diatto
<b>11.7 - IV Gran Premio d'Europa (CH)</b>	3° Ciosti	Diatto 3000
<b>11.7 - 1° Circuito della Piana (I)</b>	1° Vittoria Giuseppe	Diatto
<b>25.7 - Coppa Ascari autodromo di Monza (I)</b>	2° Giraudo	Diatto 2000
<b>1.8 - Il Cuneo - Colle della Maddalena (I)</b>	1° Aymini Giulio 2° Giraudo	Diatto 20 S Diatto 20 S
<b>22.8 - Chilometro lanciato a Levico (I)</b> Categoria Turismo / <i>Tourism class</i> Classifica generale	1° On. Gianferrari e Zanoni Guido 1° On. Gianferrari e Zanoni Guido	Diatto 30 Diatto 30
<b>29.8 - Circuito di Spezia (I)</b>	1° Nuti	Diatto 2000
<b>12.9 - Chilometro lanciato a Pesaro (I)</b>	1° Piombini	Diatto 2000
<b>12.9 - Scalata al Monte Pellegrino (I)</b> Turismo aperte / <i>Open tourism</i> Turismo chiuse / <i>Closed tourism</i>	1° Cuccio 1° Pillitteri	Diatto Diatto
<b>12.9 - Circuito i Reggio Calabria (I)</b>	2° Macrì Girolamo	Diatto

<b>Data / Date - Gara / Race</b>	<b>Classifica e pilota / Winner</b>	<b>Tipo vettura / Car</b>
<b>18.9 - Circuito Laziale Sebino (I)</b>	1° Bonamico - De Lellis 3° Stoppani	Diatto Diatto
<b>19.9 - IV Coppa colline Pistoiesi (I)</b> Classe oltre 1500 cc.	1° Bernardini 2° Riolanti (ex-aequo Bugatti)	Diatto 2000 Diatto
<b>21.9 - XI Susa-Moncenisio (I)</b> Classe oltre 2000 cc.  Classe 2000 cc.	1° Aymini Giulio 2° Giraudo 2° Alloatti 3° Angelo	Diatto 20 S Diatto 20 S Diatto
<b>26.9 - Vernicino-Rocca di Papa (I)</b> Categoria turismo / <i>Tourism class</i>	1° Bonamico 2° Pancalli Delio 3° Sandoli Umberto	record Diatto 2000
	1° Tartaglia Giovanni 3° Marsengo Battista	Diatto Diatto Diatto
<b>3.10 - Spoleto-Forca di Cerro (I)</b>	1° Tartaglia Giovanni	Diatto
<b>3.10 - Adunata dell'A.C.-Sicilia (I)</b> Categoria corsa / <i>Race class</i> Cat. turismo / <i>Tourism class</i>	1° Valdes 1° Valdes	Diatto Diatto 2000
<b>3.10 - Bologna-Loiano-Raticosa (I)</b>	1° Testi Antonio	record Diatto 2000
<b>17.10 - IV Tolentino-Colle di Paterno (I)</b> Categoria corsa / <i>Race class</i> Classifica generale Categoria turismo / <i>Tourism class</i>	1° De Sterlich Diego 1° De Sterlich Diego 2° Giombini A. 3° Moretti M.	Diatto Diatto Diatto Diatto
<b>...11 - II Coppa Etna (I)</b>	2° Puglisi	Diatto 3000
<b>1.11 - Roma Ascoli Norcia (I)</b>	2° Bonamico	Diatto
<b>1927</b>		
<b>2/4.3 - Raid Tunisi-Tripoli (Tunisia-Libia)</b>	2° Nahum 3° Recchia	Diatto Diatto
<b>6.3 - Chilometro lanciato a Ginevra (CH)</b>	2° Botta 3° Donarx	Diatto 2000 Diatto 2000
<b>10.4 - Chilometro lanciato-Cremona (I)</b> Categoria 2000 cc.	1° Sperlari cav. Filippo 2° Miglioli 3° Guarneri Tancredi	Diatto 20 Diatto 20 Diatto 20
<b>1.5 - IV Sorrento-Sant'Agata (I)</b>	2° De Sterlich Diego	Diatto 3 litri
<b>7.5 - 6 ore Essex car club (GB)</b>	1° n.d. / <i>n.a.</i>	Diatto 30
<b>19.6 - Campionato A.C. Padova (I)</b> Categoria Corsa / <i>Race class</i>	1° Mattiolo 2° Gloria	Diatto Diatto
Categoria Sport	2° Boralevi	Diatto
<b>19.7 - III Trieste-Opicina (I)</b>	1° Franchetti Ettore	Diatto 26 S
<b>31.7 - I Circuito di San Rossore (I)</b>	2° Betti Gualtiero	Diatto 3 litri

<b>Data / Date - Gara / Race</b>	<b>Classifica e pilota / Winner</b>	<b>Tipo vettura / Car</b>
<b>7.8 - III Cuneo Colle della Maddalena (I)</b>	1° Giraudo	Diatto 2000
<b>15.10 - Vernicino-Rocca di Papa (I)</b>	3° Agabiti Eugenio	Diatto
<b>...12 - Coppa del Garda (I)</b> Grande medaglia d'oro Champion Grande medaglia d'oro Bosch	1° Ottolini 1° Ottolini	Diatto Diatto
	<b>1928</b>	
<b>29.1 - V Corsa in salita della Merluzza (I)</b> Categoria 2000 cc. Categoria corsa / Race class	3° Donini-Ferretti 3° De Bernardinis Bartolomeo	Diatto Diatto 3000
<b>8/9.5 - V Giro di Sicilia (I)</b>	1° Carnazza F.	Diatto 20 S
<b>27.5 - I Coppa d'oro di Sicilia-Siracusa (I)</b> Categoria 2000 cc.  Categoria 3000 cc.	1° Spampinato 2° Iacona 1° Tampieri	Diatto 2000 Diatto 2000 Diatto 3000
<b>1.7 - Coppa della Sila (I)</b>	2° Storino Domenico	Diatto 26 S
<b>29.7 - I Circuito di Rimini (I)</b>	2° Pasqui	Diatto 2000
<b>26.8 - Chilometro lanciato-Rimini (I)</b>	2° Tosi	Diatto 2000
<b>30.9 - Trieste-Opicina (I)</b>	2° Jaconisso Giovanni	Diatto
<b>28.10 - Chilometro partenza da fermo-Napoli (I)</b>	3° Belucci	Diatto 3000
	<b>1929</b>	
<b>2.6 - Sorrento Sant'Agata (I)</b>	3° Belucci	Diatto 3000
<b>9.6 - I Campionati-Verona (I)</b>	2° Ronchi Giuseppina	Diatto
<b>9.6 - Bobbio-Passo del Penice (I)</b>	1° Fioruzzi Giuseppe	Diatto
<b>...9 - Circuito Principe di Piemonte (I)</b>	3° Storino Domenico	Diatto 3000
	<b>1931</b>	
<b>26.7 - VIII Coppa delle colline Pistoiesi (I)</b>	1° Bernardini Mario	Diatto 26 S
	<b>1933</b>	
<b>24.9 - VIII Vittorio Veneto-Cansiglio (I)</b>	1° Comirato Alberto	Diatto 26 S

1° classificati / 1st: number **146**

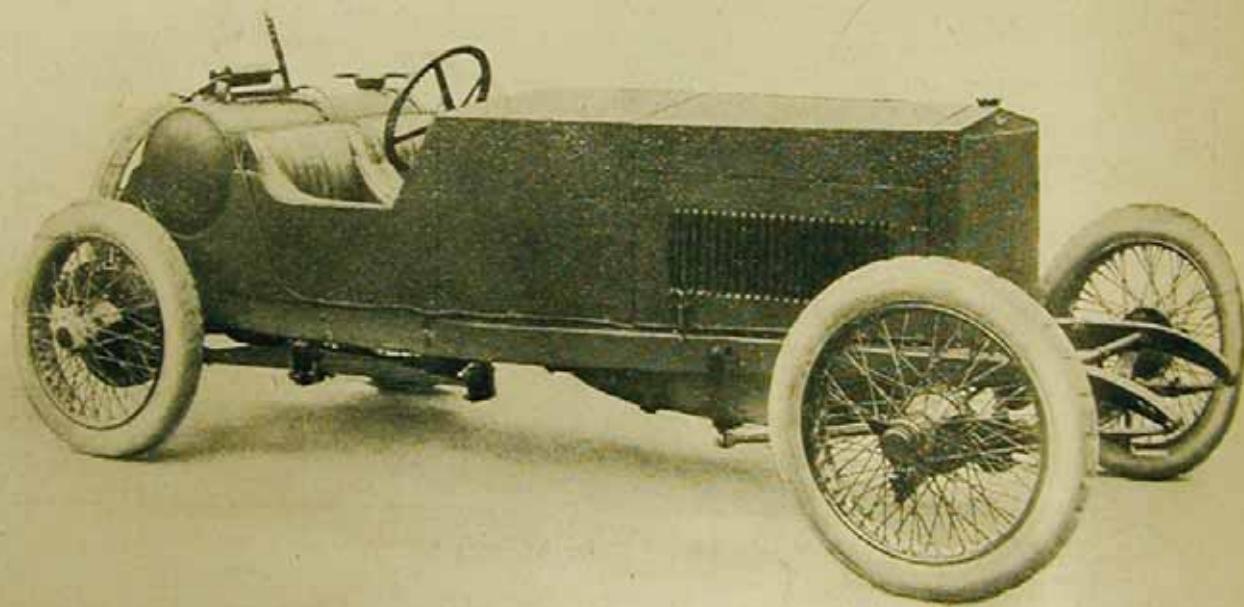
2° classificati / 2nd: number **74**

3° classificati / 3rd: number **50**

# 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 e 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