

EN AUTO

- SPORTS -

TOURISME



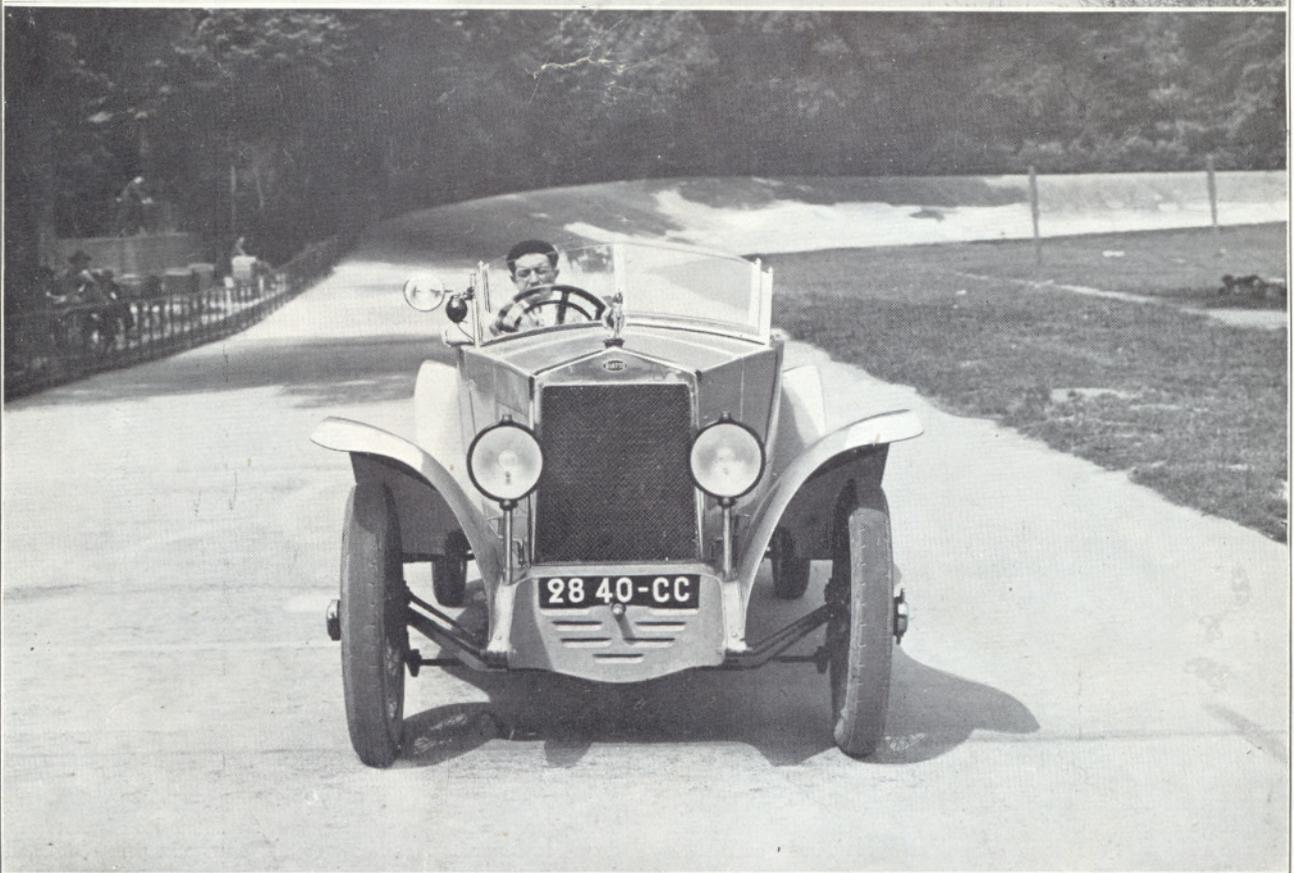
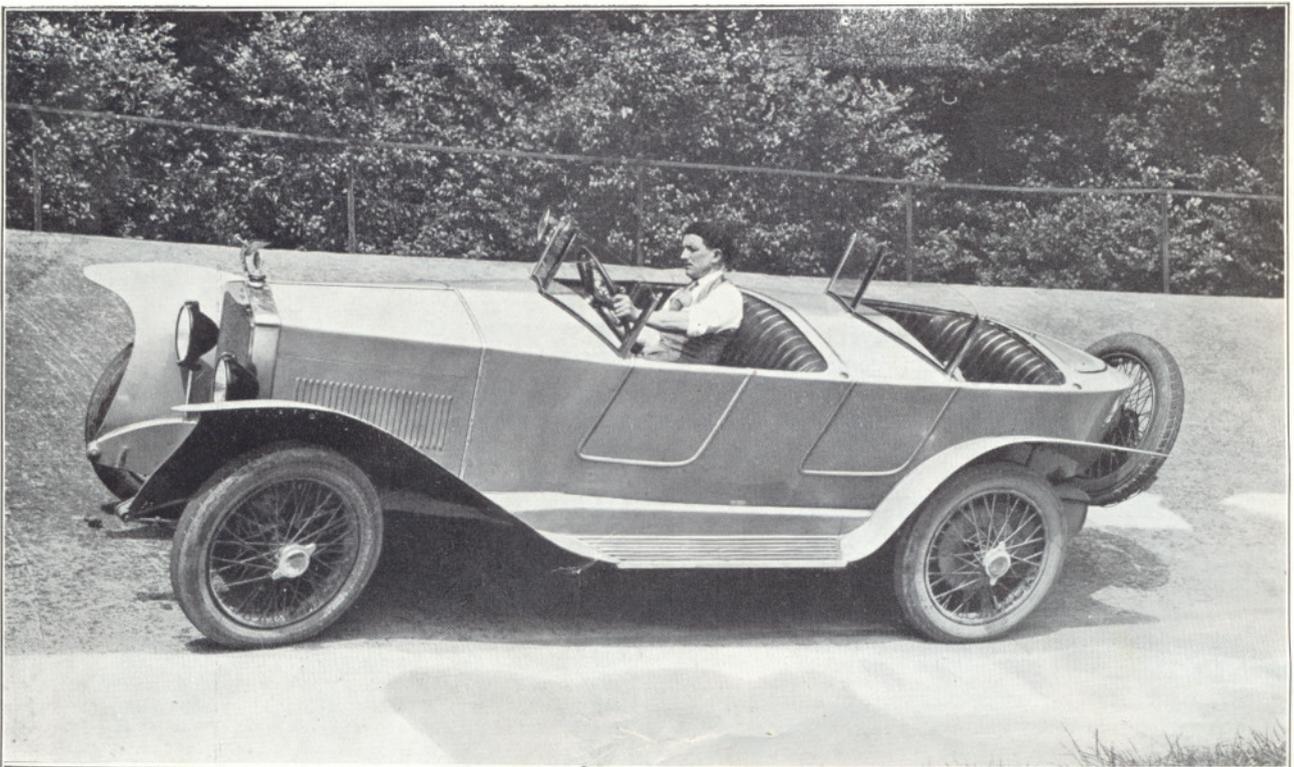
L'Extincteur Bijou "STOP-FIRE" en fonction

Ce nouvel appareil, d'une efficacité considérable, constitue une véritable révolution dans l'importante question de l'incombustibilité.

ADMINISTRATION ET RÉDACTION : 3, Rue de l'Hôpital, LYON

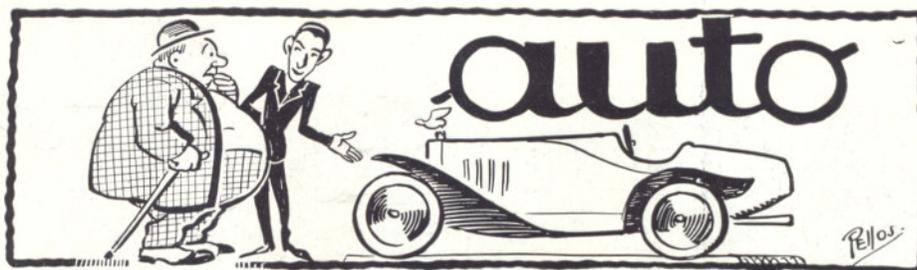
AUTOMOBILES "DIATTO"

S. DI LORENZO, Agent pour la France. — EXPOSITION : 21, rue Childebert, LYON



Lecot, pilotant la 2 litres sport de M. Réal, à Lyon, fait quelques tours de piste, au vélodrome de la Tête-d'Or.

L'Extraordinaire
Palmarès de la Firme
"Diatto"



Dans ce moment où les firmes italiennes d'automobiles sont tout particulièrement à l'honneur, nous jugeons intéressant pour nos lecteurs de dire quelques mots sur l'extraordinaire palmarès de l'une des plus importantes d'entre elles : la firme Diatto, que représente à Lyon M. Salvator di Lorenzo.

Nous n'aborderons que les années 1922, 1923 et 1924, car il serait fastidieux d'énumérer la liste complète des performances sans nombre qui figurent à l'actif de la célèbre maison de Turin. Et celles réalisées durant les trois années précitées sont suffisamment probantes pour qu'il soit inutile de revenir sur les exploits antérieurs des voitures de la marque.

* *

En 1922, Diatto commença splendidement l'année sportive par la victoire de son conducteur Guido Maregalli dans la course annuelle Parme-Poggio di Berceto, qui se disputa le 14 mars. La machine engagée — une deux litres de série — fit le parcours en 40' 22", battant le record de sa catégorie. Puis, le 11 juin, à la Coupe de la Consuma, Maregalli se classa encore premier toutes catégories, avec sa machine 2 litres de série, battant le record précédent en 13' 33" 3/5. En 3 litres, deux coureurs de la marque : Césaire Schiappati et Joseph Muscini prenaient respectivement les première et deuxième places. Nous passerons rapidement sur le circuit de Miegello — 18 juin — 1^{er} Maregalli en 6 heures 19' 23", temps record ; puis sur la coupe des Alpes — 11-21 août — au cours de laquelle Schiappati, sur une voiture type 4 D. A. rigoureusement de série, réussit à accomplir sans escorte ni ravitaillement, le très dur parcours de 2.770 kms. Et nous en arrivons au Grand Prix d'Italie, disputé à Monza, le 10 septembre. Cette épreuve constitua, pour Diatto, la plus belle démonstration de courage malheureux qu'il soit possible d'imaginer. La firme avait engagé deux voitures de série conduites par Maserati et Maregalli ; le premier fut victime d'un stupide accident de route — qui le tint longtemps en danger de mort — ; et le second lutta pendant 520 kms contre la compétition, prouvant une vitesse supérieure à toute attente. Puis vint le circuit de Garde (15 octobre) dans lequel le triomphe de Marelli — toujours sur voiture de série — fut absolu. Il termina premier de la catégorie 2 litres, accomplissant les 247 kms du parcours en 3 h. 1' 38" 3/5 (vitesse moyenne horaire de 80 kms 835). Le même jour, dans la course de côte de Rocca di Papa, Domenico Gamboni enlevait la première place de la catégorie 2 litres, à la vitesse moyenne de 73 kms 228. Enfin, venaient les dernières épreuves de l'année : Domenico Gamboni triomphait encore, en catégorie 3 litres, dans le circuit de l'Italie centrale (18-20-22 octobre), longue et dure épreuve de 1.400 kms, sur routes difficiles, présentant de fortes dénivellations ; et, le 22 octobre, à Monza, Alfieri Maserati gagna le Grand Prix de l'automne, battant toutes les machines engagées et accomplissant le parcours à la vitesse moyenne de 125 kms 439 à l'heure.

* *

1923 fut vraiment la grande année de Diatto : une place de 2^e sur 28 engagés à la course sur glace de Bollans (Suisse), le kilomètre, en dépit du mauvais état de la piste, y fut couvert le 18 mars en 43". Victoires à la côte de Gothenbourg (Suisse), le 18 mai. Victoire à Limonest, le 27 mai, dans la catégorie course (2' 33" 4/10), et places de 2^e dans les catégories Sport (3' 11" 8/10) par di Lorenzo) et Tourisme (3' 33" 7/10 par Giroux). Victoires encore à Bologne — Rocca di Roffeno, le 31 mai (1^{er}, voitures

de course, Maserati ; 1^{er} et 2^e, voitures de tourisme, Maregali et Tarabussi) ; victoire à la Coupe des 3 Venise, le 1^{er}, 3 juin : vainqueur absolu, comte de Trèves, sur Diatto normale, type 20 ; victoire à Vendranges, le 10 juin : 1^{er} di Lorenzo (catégorie tourisme), en 3' 37" 3/5, record battu, meilleur temps de la journée.

Puis, viennent les places de 1^{er} et 2^e, de la course de côte de Rabassada, de celle de Portaceli-Valencia, de Suze, (Mont-Cenis) — 1^{er} Maserati, s'adjugeant définitivement la coupe du Prince Amédée, dans le temps record de 19' 5", abaissant de 6" son record précédent —. Et, enfin, les victoires de Maserati dans la course Aoste-Grand-Saint-Bernard (34 kms de côtes hérissées de difficultés effroyables) ; du comte G. Brillì Perri et la place de 2^e de Vivaldi dans la coupe de la colline Pistoia ; de Maserati au Schabenberg, et de Maregalli au circuit de Garde.

* *

Nous en arrivons à 1924. Et les victoires égrenent toujours leur chapelet magnifique : Diatto est premier à Sitges, gagnant des trois coupes destinées : 1^o au tour le plus vite ; 2^o au premier arrivée ; 3^o à la plus grande régularité. Il est encore premier à Stockholm, dans une course de côte ; au circuit des Monts-Cimini (Viterbo) ; dans la course Parme-Poggio di Berceto ; à La Rabassada, près Barcelone ; au Grand Prix de la nuit à Monza (1^{re} et 2^e de la catégorie 2 litres Tourisme) ; 3^e du classement général, battant des machines de cylindrées très supérieures. Puis, 1^{er} à Florence, à la Coupe de la Consuma, et 1^{er} et 2^e de la catégorie 3 litres, avec Damiano Rogai et Alfieri Maserati, et 1^{er} en tourisme, à la Colline Pistoia, le 6 juillet dernier.

* *

Des commentaires ne pourraient qu'affaiblir un tel exposé !
Bravo, Diatto !

LE MÉCANO.

LE CONCOURS DU BIDON DE CINQ LITRES

En créant le Concours du Bidon de 5 litres, M. le D^r Collière avait pour but de contrôler les possibilités des modèles actuels, plutôt que de déterminer de nouvelles recherches. Il y a parfaitement réussi ! Certes, avec les prix actuels du carburant, la question est de la première importance. Et c'est pour cela que nous croyons devoir donner à nos lecteurs l'intégralité du classement du concours — qui eut lieu le 1^{er} juin dernier, à La Ferté-Bernard, — en en exceptant toutefois les parties concernant les épreuves documentaires : 10 premiers mètres, 300 mètres en côte, etc... Peugeot est, bien entendu, le grand triomphateur dans la catégorie cyclecar : Cyclecars 750 cmc. — 1. Houssaye (Peugeot, carb. Zénith). 103 kil. 777 ; non classés pour moyennes non atteintes : Charton (Peugeot, qui a couvert 135 kil. 580) et Fourmy (Peugeot). Cyclecars 1.100 cmc. — 1. Vayer (X.), 126 kil. 340 ; 2. Sanson (Amilcar, carb. Solex), 105 kil. 835.

AUTO - DIATTO

Exposition : 21, RUE CHILDEBERT

Agent général pour la France :

S. DI LORENZO, 133, RUE MOLIÈRE

LYON



DIATTO