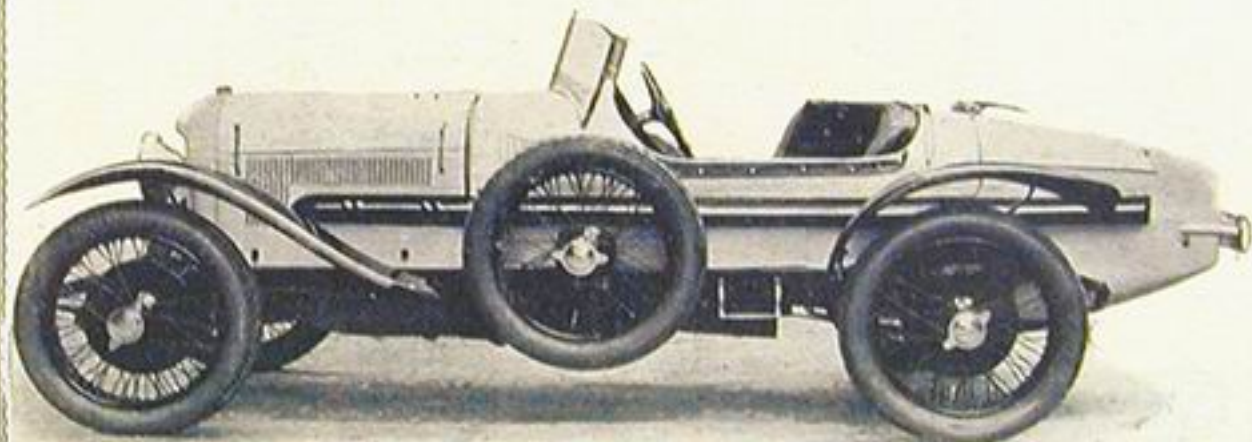


S. A. AUTOCOSTRUZIONI



Via Venaria, 73 - TORINO

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

Tipo 30 e Tipo 35 Gran Sport

Velocità oraria Km. 130-145

CANDELE CHAMPION - RUOTE RUDGE WHITWORTH - AMMORTIZZATORI HARTFORD

Prove e consegne sollecite presso tutte le Agenzie

Reg. Gen. Vol. 13 N. 10334

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

Fig. 1.

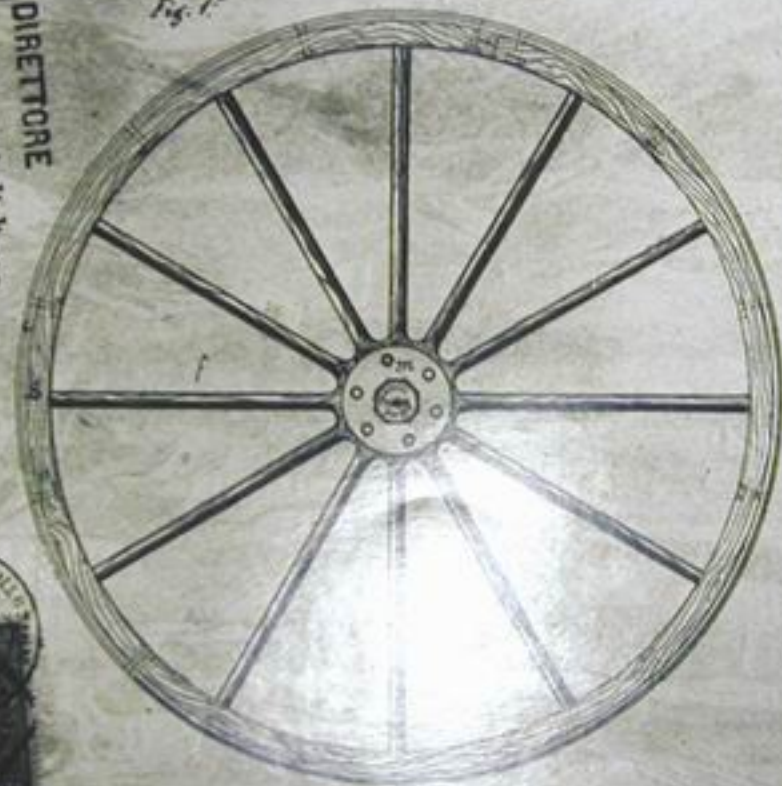


Fig. 2.



Il Sig. *Luigi Diatto*
Corino



IL DIRETTORE

del Museo Industriale Italiano

Milano



Scala di 1:10

F.lli Diatto
Corino

CARATTERISTICHE



MOTORE - Quattro cilindri in ghisa, monoblocco, Alesaggio mm. 60 - Corsa mm. 90 - Cilindrata cm.³ 1017 - Potenza tassata HP 7,56 - Potenza effettiva 12 HP a 2000 giri - Raffreddamento, termosifone e ventilatore. - Lubrificazione, pompa con valvola di regolazione. - Valvole da una sola parte, inchiodate. - Albero a gomiti largamente scalato - ampi appoggi. - Bielle in sezione "I" - Pistoni alluminio extra leggeri. - Accensione, magneto ad alta tensione. - Carburatore a livello costante, con doppio gettone, alimentazione a caduta. - Capacità serbatoio benzina, 20, litri sufficienti per oltre 250 Km.

FRIZIONE - A secco, dolcissima, con molle di spinta cilindriche, multiple, regolabili dall'esterno.

CAMBIO DI VELOCITÀ - (Brevettato) - senza balladeur, ingranaggi marcia avanti sempre imbracciati. - Quattro velocità: tre avanti ed una retromarcia: presa diretta in terza. Comando delle marcie con leva a mano centrale: spostamenti tutti su di un medesimo pignone, senza scorrimenti laterali.



GUIDA - A sinistra, irreversibile, a vite senza fine e ruota elicoidale (sterzata completa nel raggio di m. 3,25).

LEVE - Centrali a destra.

PONTE POSTERIORE - Lunghissimo, menomamente soggetto quindi alle variazioni angolari date dal molleggiamento. - Le molle ed il tubo longitudinale sopportano le sollecitazioni di marcia e le reazioni di frenatura. - Differenziale a gruppo tonico. - Ruote posteriori smontabili coi rispettivi assi senza dover aprire la scatola del gruppo conico differenziale. - Trasmissione a cardano.

FRENI - (Brevettati) - Quattro ad espansione sulle ruote posteriori, comandati da pedale e da leva a mano. - I freni sono indipendenti ma ad azione simultanea, ed agiscono sia spingendo solo sul pedale quanto solo sulla leva. L'azione frenante è così raddoppiata e sempre garantita in qualsiasi contingenza e con minor logorio.

ASSALE ANTERIORE - Acciaio stampato, sezione a "L".

TELAIO - In lamiera di ferro imbutita, sezione a "L".

- CHASSIS** — In lamiera di acciaio stampato, ristretto avanti, rialzato dietro ed abbassato nel mezzo.
- MOLLE** — In acciaio speciale molto lunghe; quelle posteriori rese libere da qualunque sforzo di spinta con accoppiamento al telaio a mezzo di staffe.
- MOTORE** — a quattro tempi, monobloc, 4 cilindri. Alesaggio 80 mm. Corsa 120 mm. Valvole tutte da una sola parte.
- LUBRIFICAZIONE** — Forzata a mezzo di pompa rotativa aspirante l'olio da apposito serbatoio in fondo al bâti del motore. Tale pompa è munita di regolatore trovantesi sul paravento a portata di mano e mediante il quale il guidatore può mandare una quantità d'olio più o meno grande alle diverse parti a lubrificarsi.
- VALVOLE** — Intercambiabili, nascoste nel monobloc.
- ACCENSIONE** — Con magneto ad alta tensione ed accensione variabile.
- CARBURATORE** — Brevettato, a livello costante con presa d'aria automatica, doppio gicleur.
- RAFFREDDAMENTO** — Con radiatore a nido d'api, intensificato dall'azione del volante ventilatore (licenza Daimler).
- FRIZIONE** — A dischi in acciaio fuso, resa indipendente dall'allineamento del motore e del cambio mediante giunto universale che ne facilita anche lo smontaggio.
- CAMBIO** — A tre velocità e marcia indietro, ingranaggi in acciaio temperato, alberi montati su cuscinetti a sfere.
- DIFFERENZIALE** — In acciaio fuso senza saldature, composto di due mezza scatole bullonate assieme e di un tubo di collegamento in acciaio laminato, che oltre al coprire e proteggere l'albero cardanico ha la doppia funzione di trasmettere il movimento di spinta e di arresto al châssis.
- TRASMISSIONE** — A cardano in acciaio temperato e rettificato.
- FRENI** — Sono tre, di cui uno sul giunto cardanico e due ad espansione sulle ruote posteriori. Tutti potentissimi, perfettamente equilibrati e regolabili a volontà.
- DIREZIONE** — A vite senza fine, irreversibile.
- SERBATOIO BENZINA** — Montato sulla parte posteriore, provvisto di apposito pulsometro per l'alimentazione della benzina al carburatore.
- RUOTE** — 810 × 90 od 815 × 105. Mozzi in acciaio stampato e supporti a sfere tanto su quelle anteriori come su quelle posteriori.
- PASSO** — m. 2,75.
- SCARTAMENTO** — m. 1,33.
- SPAZIO DI CARROZZERIA** — m. 2,37 × m. 0,85.
- ALTEZZA DA TERRA** — m. 0,500.
- PESO** — Il peso medio di questi châssis è di circa kg. 600.

ALLEGATO: Un foglio condizioni generali di vendita

NON ACQUISTATE AUTOMOBILI SENZA INTERPELLARCI !!!

Le nostre condizioni vi convinceranno della convenienza di preferirci

AUTOMOBILI
MARCA
"Torino,"



AUTOMOBILI
MARCA
"Torino,"

14-18 HP completa, con carrozzeria, doppio phaëton

£. 10.000



L'AUTOMOBILE ECONOMICA
DA TOURISMO E PER CITTÀ

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

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

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

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



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

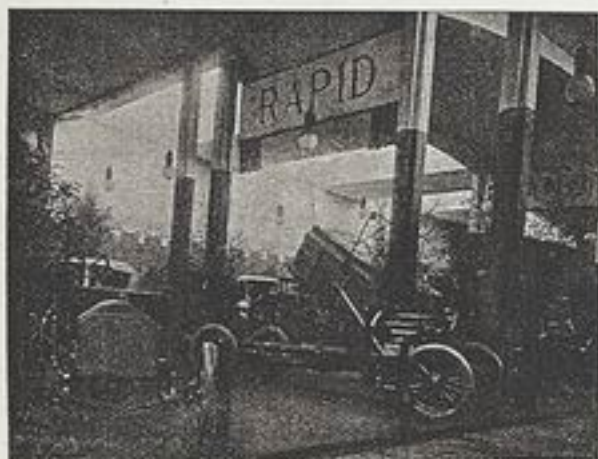
Chiedere Cataloghi e Preventivi.

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

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

Unico dei *tricar*s è l'Alcyon.

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



Lo stand della "Rapid",



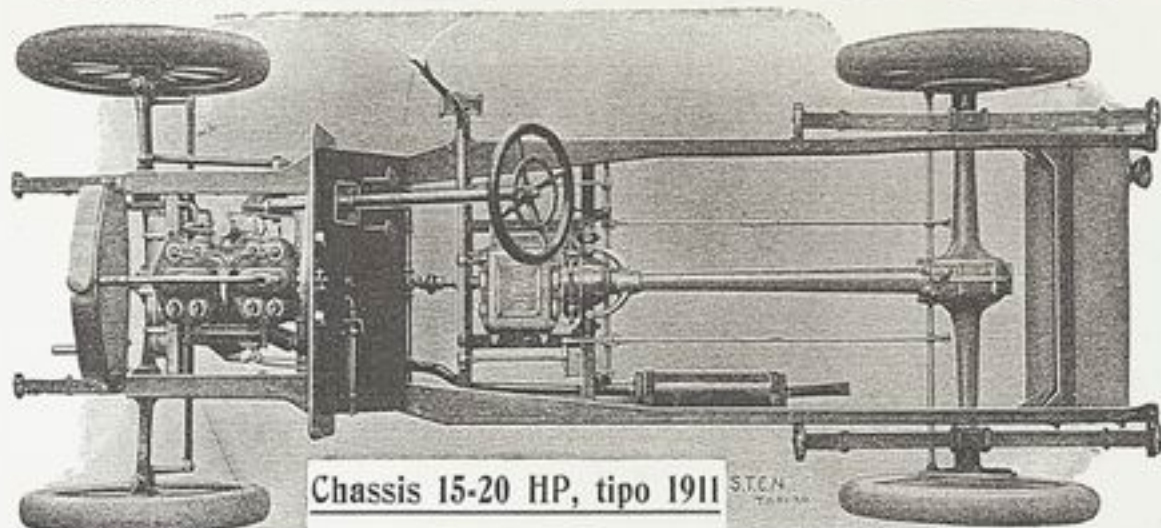
Uno degli stands della "Diatto-A. Clement",

AUTOMOBILI

Fonderie Officine
TORINO

FREJUS

DIATTO



Chassis 15-20 HP, tipo 1911

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

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

≡ FONDERIE ED OFFICINE MECCANICHE ≡

Diatto A. Clement

20, Via Frejus - TORINO - Via Moncalieri, 15



AUTOMOBILI PER CITTÀ E PER TURISMO

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

specialmente indicato come
Omnibus per Albergo.

MOTORI PER USO INDUSTRIALE E AGRICOLO
LOCOMOBILI A GAS POVERO

MIETITRICE DA RISO ≡≡≡

la prima che abbia funzionato nel mondo

PREMIATA NEGLI ULTIMI CONCORSI ≡
IL PIÙ GRANDE SUCCESSO INDUSTRIALE

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

Le nuove applicazioni agricole del motore a benzina

Le iniziative della *Diatto-A. Clement.*

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

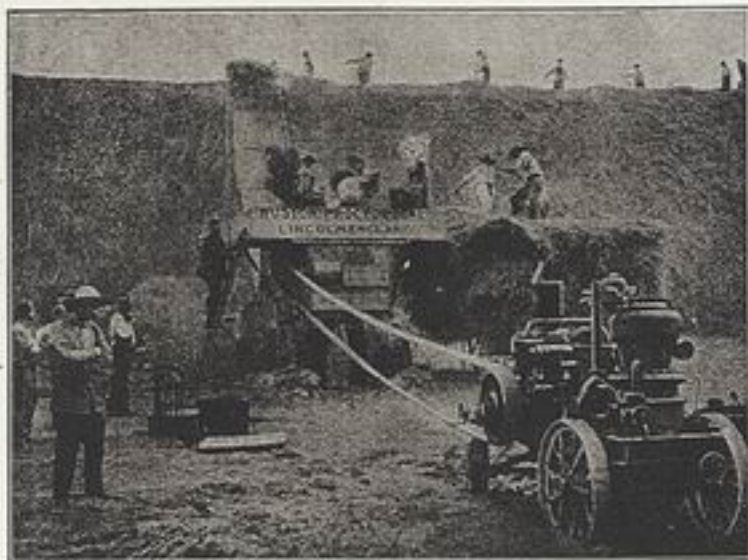
La locomobile completa non pesa che klg. 2000, ne è facile quindi il trasporto anche in paesi montuosi. Il consumo è quello riscontrato negli impianti fissi.

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

FONDERIE OFFICINE FREJUS

AUTOMOBILI DIATTO

(già DIATTO A. CLEMENT)

20, Via Frejus - TORINO - Via Moncalieri, 15

AUTOMOBILI PER CITTA E PER TURISMO

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

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

PREZZI DI ASSOLUTA CONCORRENZA

MOTORI PER USO INDUSTRIALE E AGRICOLO
LOCOMOBILI A GAS POVERO

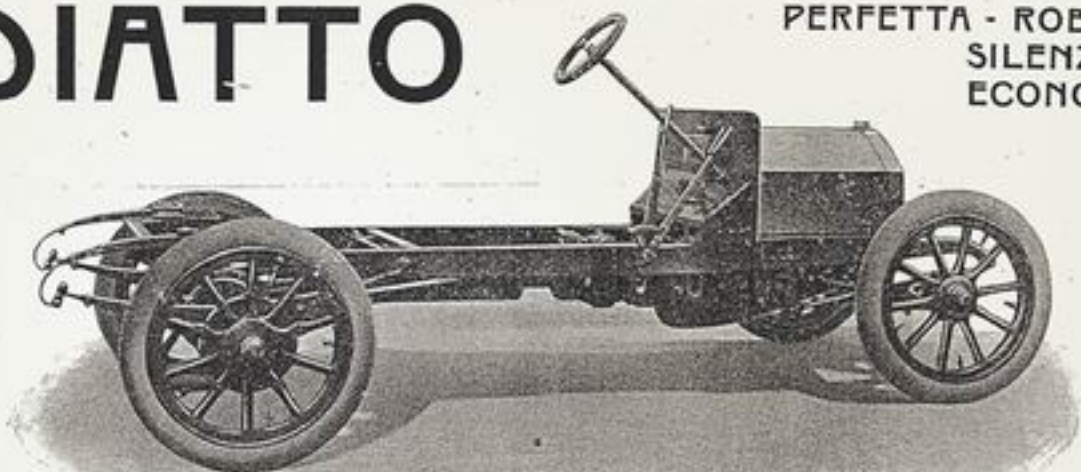
MIETTRICE DA RISO, la prima che abbia funzionato nel mondo
PREMIATA NEGLI ULTIMI CONCORSI - IL PIÙ GRANDE SUCCESSO INDUSTRIALE

■ ■ ■ NUOVA CREAZIONE ■ ■ ■

VETTURETTA 12/15 HP A 4 CILINDRI (MOROBLOC)

DIATTO

PERFETTA - ROBUSTA
SILENZIOSA
ECONOMICA



FONDERIE OFFICINE FREJUS

20, VIA FREJUS

(GIÀ DIATTO A. CLEMENT)

15, VIA MONCALIERI

TORINO

NELLE GRANDI OFFICINE TORINESI D'AUTOMOBILI

Una visita alle Fonderie Officine FREJUS

(Automobili DIATTO).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Congratulazioni agli amministratori e ai tecnici valentissimi.



I Magneti . . SIMMS

sono riconosciuti i più perfetti

Le Candele . SIMMS

sono le migliori

L'Allumage S SIMMS

è la messa in moto più sicura

THE SIMMS MAGNETOS CO. Ltd. LONDON

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

FONDERIE-OFFICINE FREJUS

21. Via Fréjus ☞ TORINO

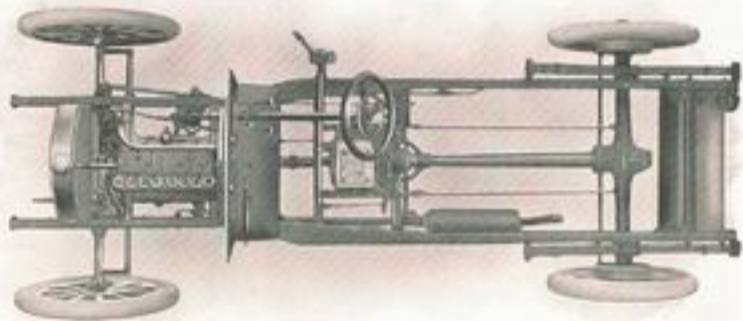
**Automobili
DIATTO**

ANNO 1912





TORPEDO BODY



CHASSIS 18 HP.



CHASSIS 18 HP.



FIATRE



TORPEDO BODY

I PRODIGI DELL'AUTOMOBILE

LA VETTURA "DIATTO", AL FORTE DI SESTOLA.

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

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

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



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



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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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



Le vettura DIATTO mentre esce dal forte di Sestola

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

LE MERAVIGLIOSE ASCENSIONI della vettura "DIATTO"

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

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

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

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

La seconda e non meno acrobatica ascensione la ha ef-



La vettura Diatto alla Rocca di Montese.

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

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

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

Talchè questa volta neanche il non si possa dell'autorità

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



La vettura Diatto sale la gradinata di Torno.

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

La vettura "Diatto,"

sale le scalinate del Campidoglio

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

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

interessante.

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

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

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

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

Ma vi è di più.

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

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

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

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

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



La vettura Diatto sulle scale del Campidoglio

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

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

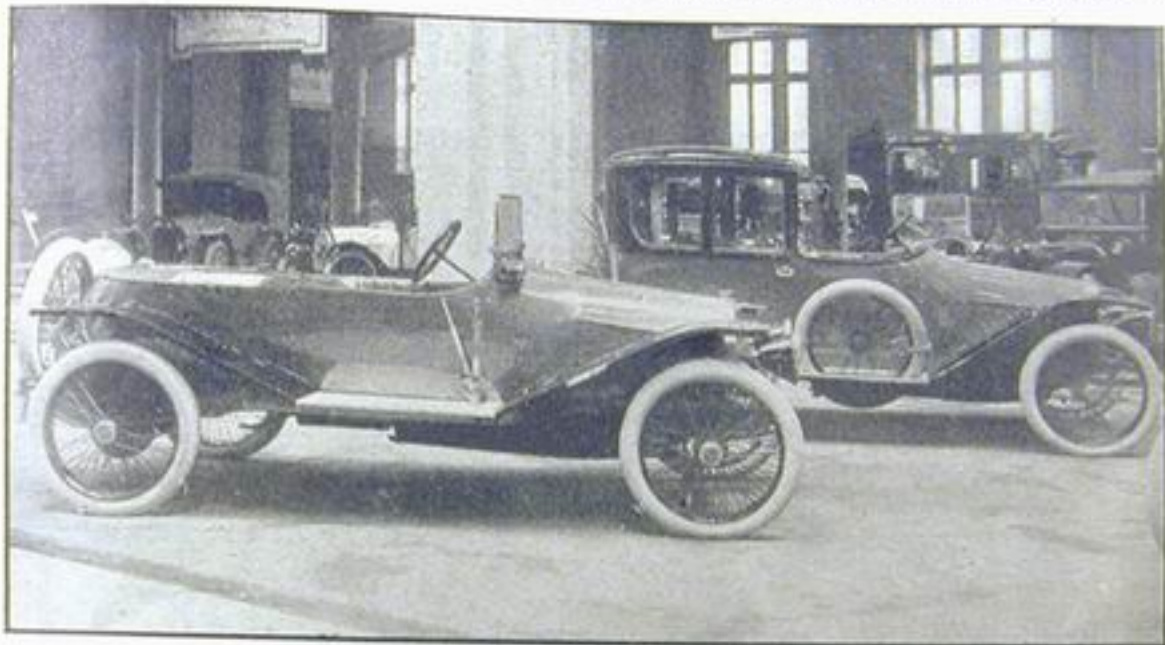
una compressa infallibile, motore ad alto rendimento e a nervoso scatto, *plancher* metallico, linea elegantissima, questo *chassis* *Scat* è uno di quelli che incontrano di più il nostro gusto e che meritano la preferenza.

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

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

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

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



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

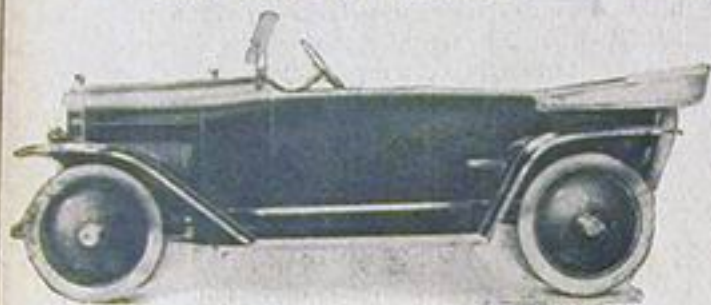
gonodalla *Carrozzeria Torinese* che è una emanazione della *Diatto* e lavora esclusivamente per la *Diatto*, avendo questa giustamente compreso la necessità odierna che si impone alle grandi Case di consegnare le proprie macchine pronte e carrozate,

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

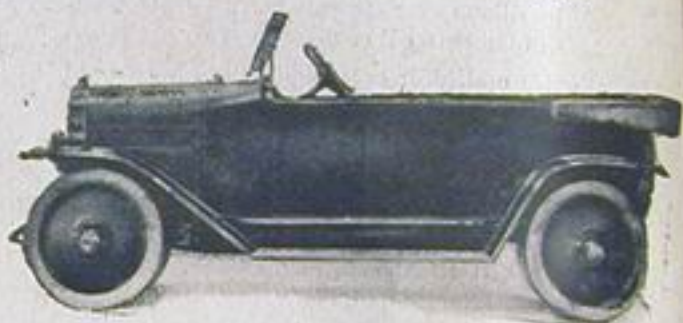
Storero ad esempio. Se questo nome è quello della più antica

LA NUOVA VETTURA LEGGERA GNOME

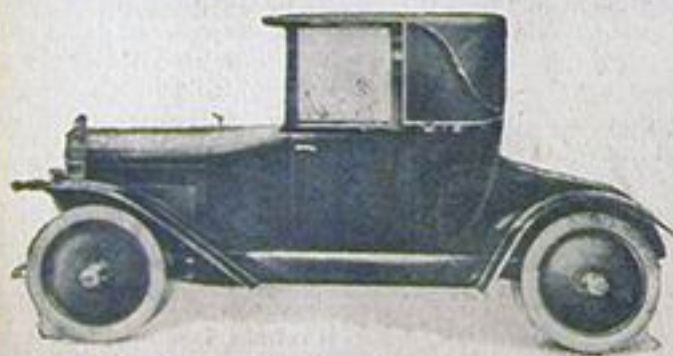
MOTORE MONOBLOC 4 CILINDRI 10-12 HP
RAFFREDDAMENTO AD ACQUA
GUIDA A SINISTRA — RUOTE SMONTABILI
LA PRIMA VETTURA ITALIANA CON MOLLE A CANTILEVER



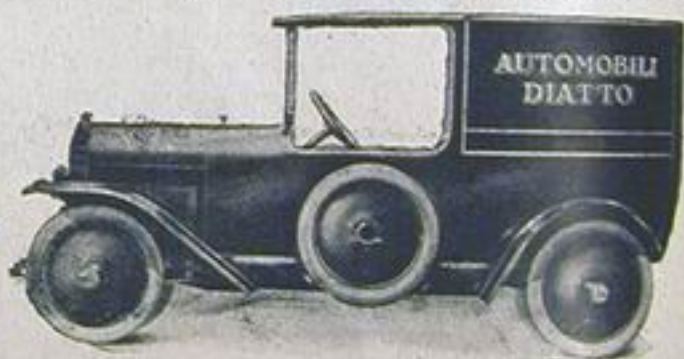
La vettura leggera Gnome con carrozzeria torpedo a 3 posti



La vettura leggera Gnome con carrozzeria torpedo a 4 posti



La vettura leggera Gnome con carrozzeria a cabriolet e guida interna



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

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

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

Per ogni schiarimento dirigersi a:

AUTOMOBILI DIATTO - TORINO
VIA FREJUS 21

AUTOMOBILI DIATTO

Società Anonima — Capitale L. 6.000.000 interamente versato

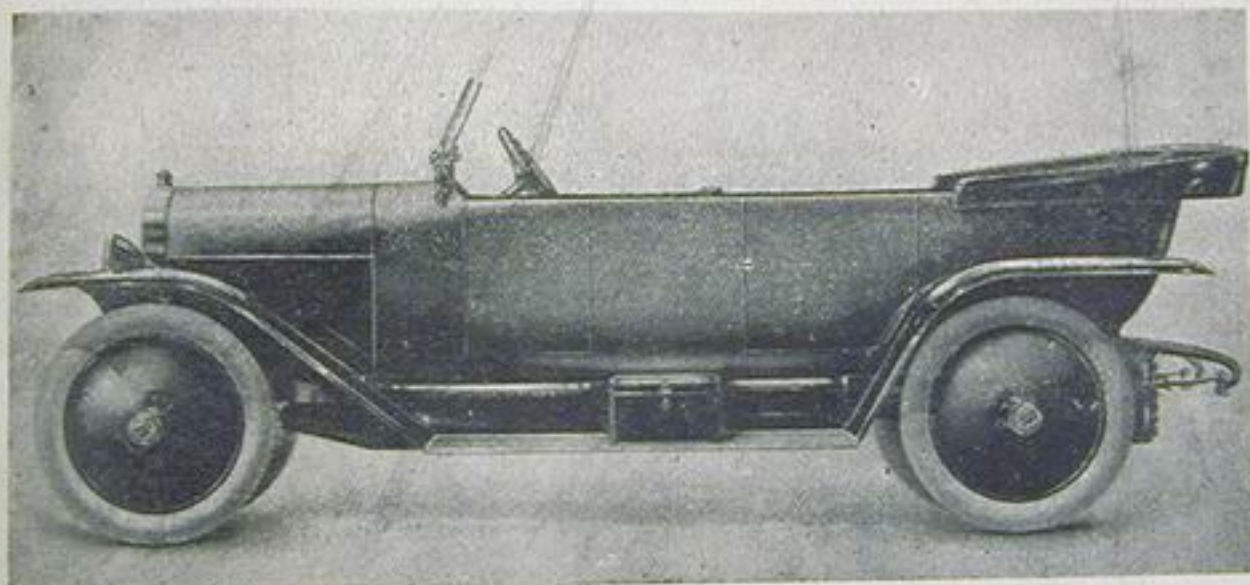
(Casa fondata nel 1905 — Trasformata nel 1918)

SOCIETÀ CONTROLLATA **GNOME & RHÔNE**

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

VETTURE DIATTO 25 HP tipo 4 DC-1919

CON IMPIANTO ELETTRICO COMPLETO PER ILLUMINAZIONE E MESSA IN MARCIA



Tipo DIATTO 4 DC, carrozzato a Torpedo.

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

In piena produzione — Consegne pronte

Per ogni trattativa rivolgersi all'

AGENZIA COMMERCIALE ITALIANA AUTOMOBILI DIATTO

Sede in Roma: Via Castro Pretorio, 124

O alle Filiali - Subagenzie e Rappresentanze di

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

GLI STILI DELLA COSTRUZIONE AUTOMOBILISTICA

LO STILE "DIATTO,"

Le sue caratteristiche e i suoi pregi

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

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

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



La vettura Diatto vista di fronte

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

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

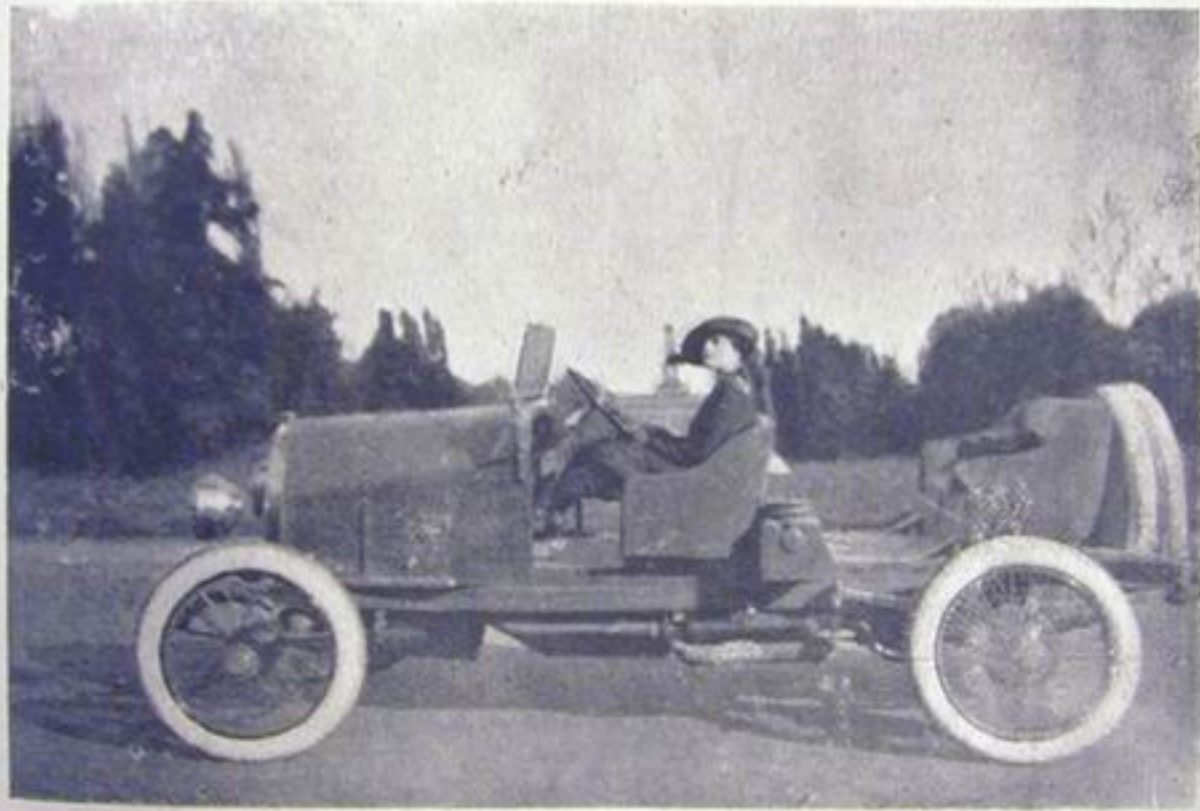
In altre parole l'automobile, sebbene sia una macchina, ha una sua individualità che con un pò di esperienza si riesce a distinguere. Ed è con un senso di compiacimento e



La vettura Diatto carrozzata leggera ad uso sportivo

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

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



La vettura Diatto guidata senza sforzo da mani femminili

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

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

UN PRIMATO ITALIANO

LE VETTURE DELLA DIATTO AL SALON DI PARIGI

I MAESTRI DELLA VETTURA LEGGERA

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

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



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

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

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

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

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

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

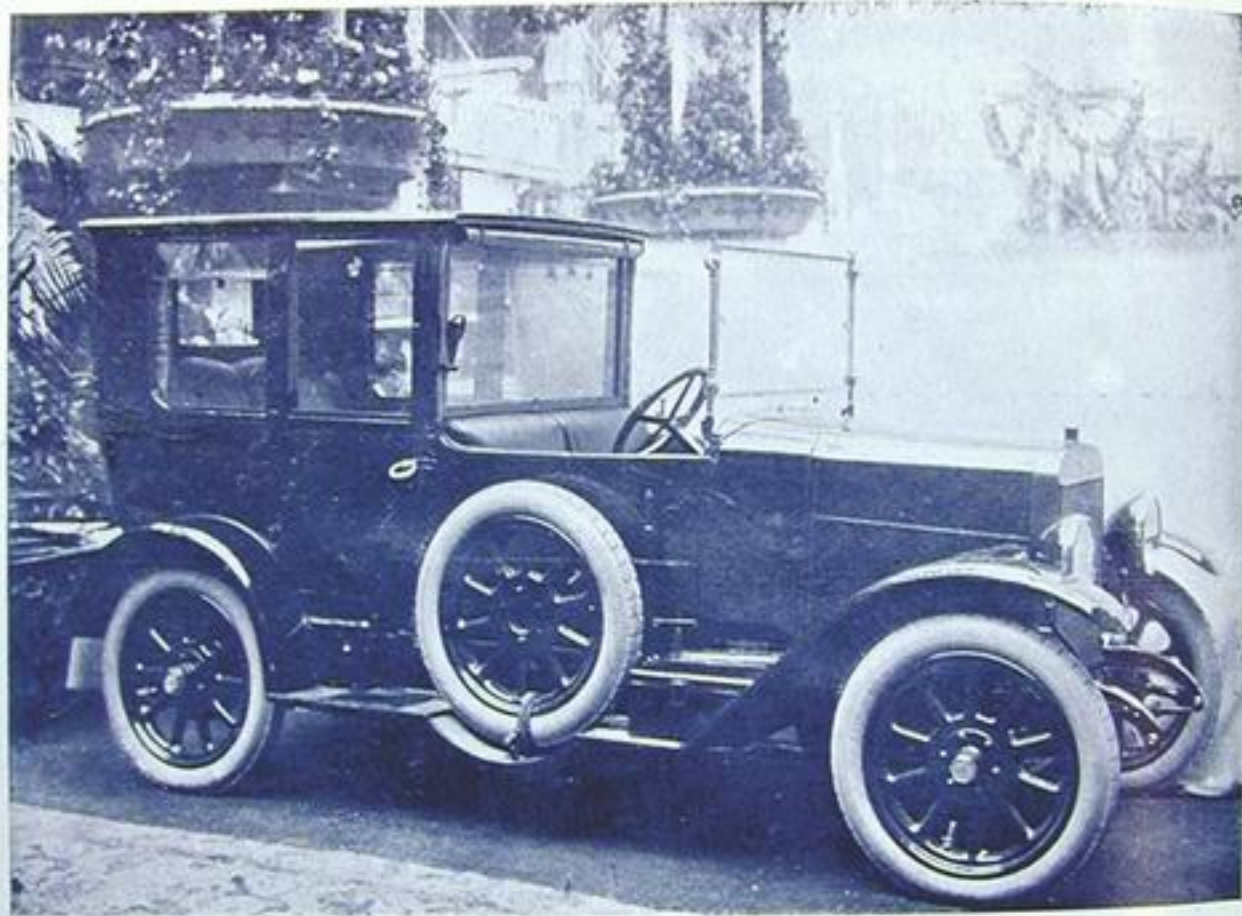
niera, quanto i suoi collaboratori non avevano un momento di tregua.

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

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

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

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



Elegantissimo coupé Diatto su chassis Diatto 4DC.

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

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

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

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

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

Bisognava però saperla interessare, saperla commuovere ed avvicinare.

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

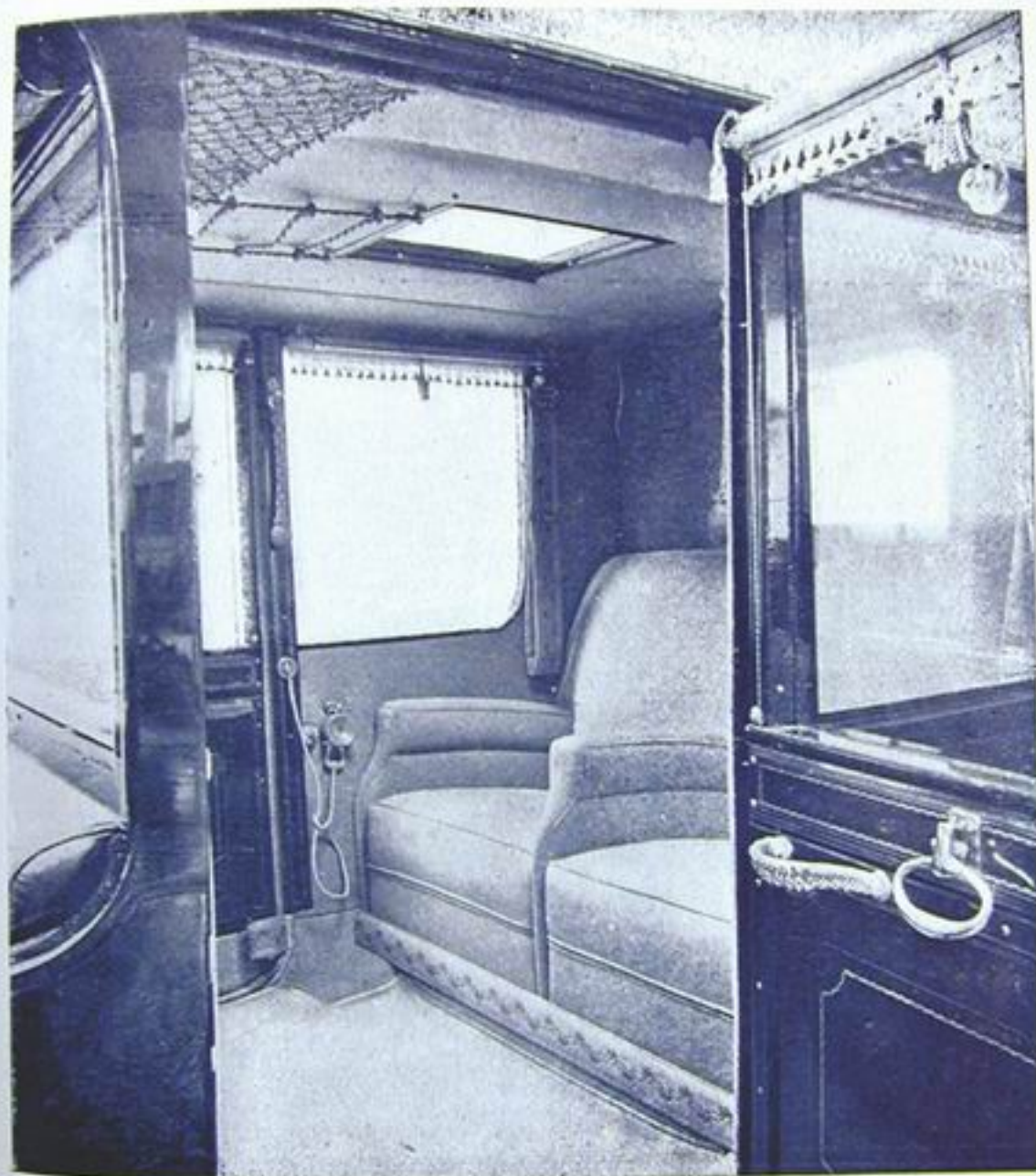
La *Diatto*, una delle prime in Italia, ha saputo appunto trovare, scegliere, adunare i mezzi e gli elementi per colpire lo spirito femminile, per avvicinare gradatamente la più eletta classe di signore all'automobile.

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

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

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

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



Il signorile addobbo interno del coupé Diatto.

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

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

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

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

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

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

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



L'AMPIO STAND DELLA DIATTO CON LE SUE AMMIRAGLIE

VEICOLI DIATTO IDC E DIATTO 30 LICENZA BUGATTI.

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



Automobili Diatto - Carrozzeria Diatto

Salone per la costruzione delle scocche.

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

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

definitiva si presenta appunto sulla Diatto 30 licenza Bugatti.

Le sue novità? Ma è tutto una novità. I più ardui principi costruttivi e moderni, dispositivi dei motori da corsa e d'aviazione, vi sono superlativamente attuati. Ha un alesaggio di 68 mm per 100 di corsa, ha 16 valvole in testa comandate da un albero a camme chiuso in un carter fissato pure in testa ai cilindri e l'albero è azionato a sua volta da ingranaggi conici. E tutto questo meccanismo è una meraviglia non solo di precisione e di ingegnoseria, ma anche di semplice e felice disposizione che lo rende accessibile e smontabile in ogni sua parte. Ed ecco quello che i competenti non si stancano di ammirare. Il rendimento di questo motore d'élite lo si giudica dai risultati, con un consumo di sette litri e mezzo ogni cento chilometri, si garantisce una velocità di cento chilometri all'ora! Non occorre dir di più.

Ma per rendere pratica su una vettura leggera una così elevata velocità era indispensabile una sospensione fuori del comune. E la sospensione della Diatto 30 licenza Bugatti porge per l'appunto un altro complesso di interessantissime

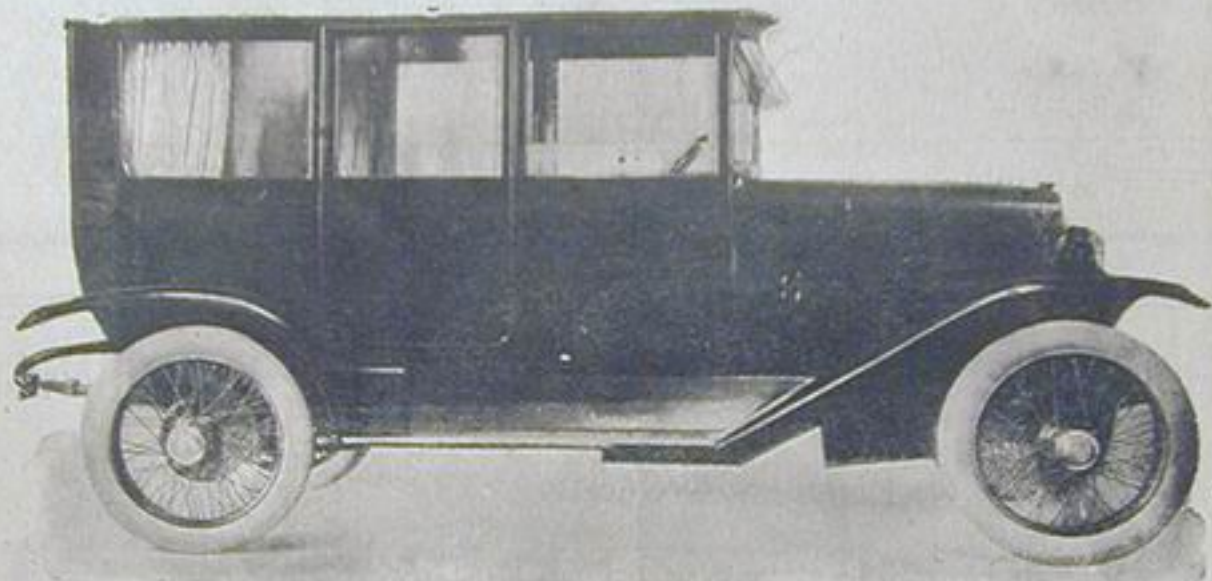
AUTOMOBILI DIATTO

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

GNOME & RHÔNE
TORINO

VEETTURA DIATTO 25 HP - tipo 1919

CON IMPIANTO ELETTRICO
PER ILLUMINAZIONE E MESSA IN MARCIA



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

In piena produzione - Si accettano prenotazioni per consegne sollecite

TORINO - Via Frejus, 21

LA VETTURA "DIATTO", 25 HP.

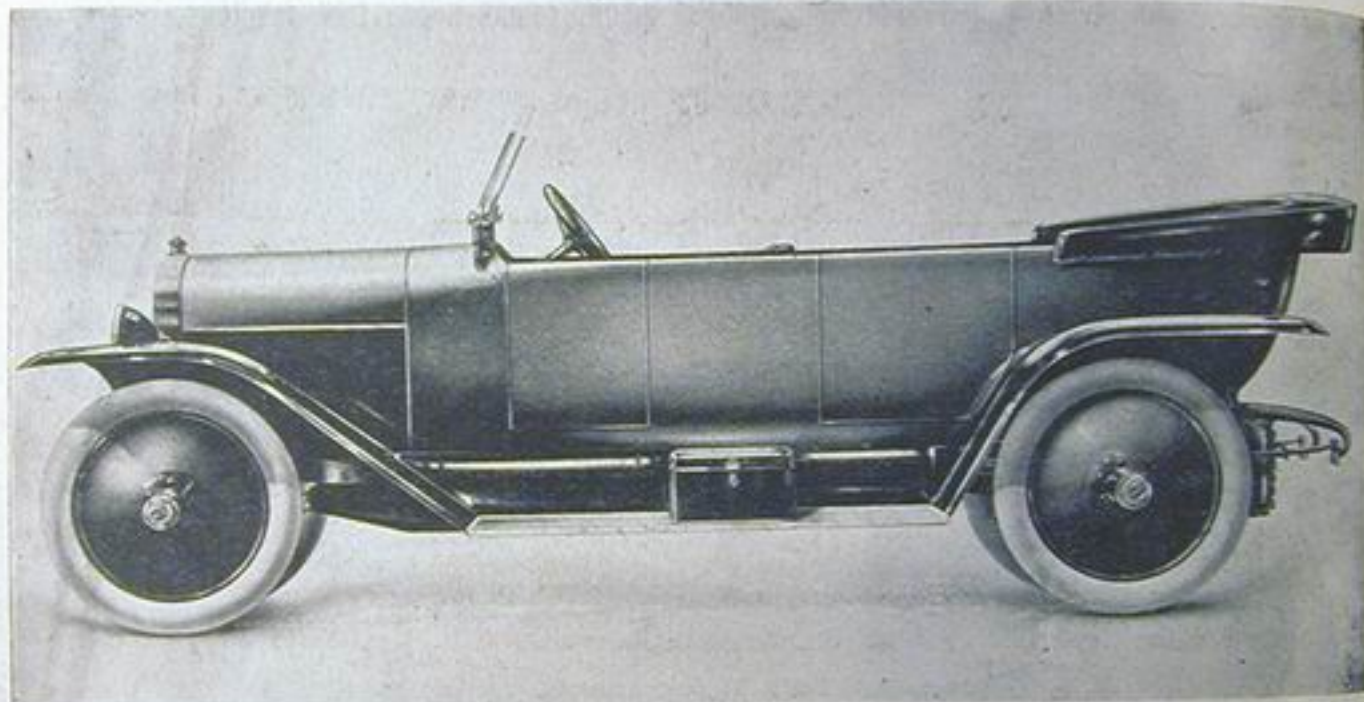
ha un motore straordinariamente economico

Il record del minor consumo



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

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



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

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

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

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

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

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

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

Ma poi dopo altri viaggi ci è venuta appunto la curiosità

INTENSITÀ DI LAVORO E FECONDITÀ DI OPERE DELLA DIATTO

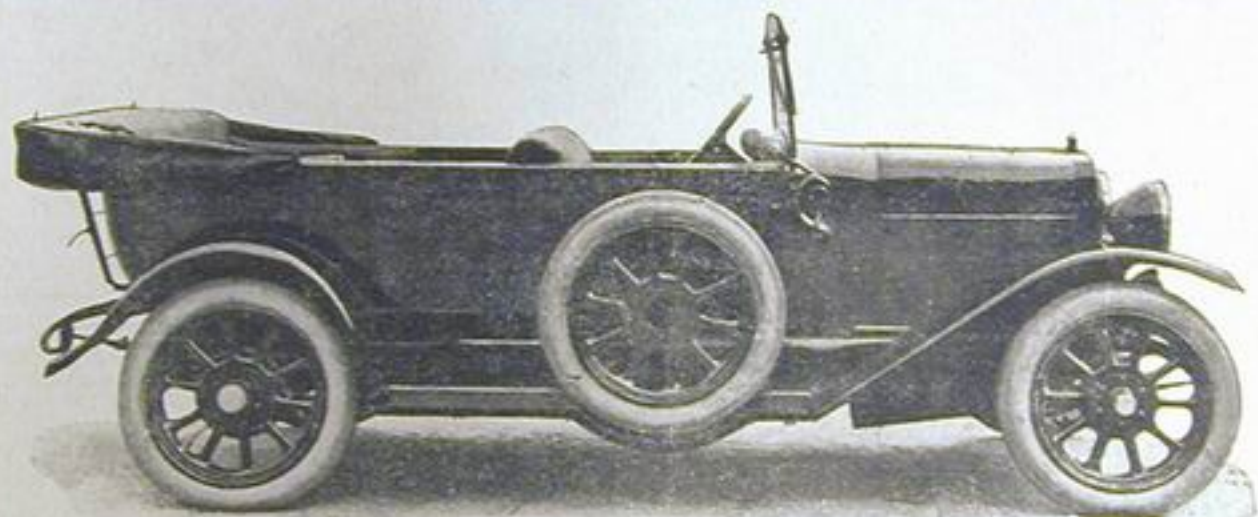
UNA CORAGGIOSA RINUNZIA E UN'AMMIREVOLE RICOSTRUZIONE LA NUOVA VETTURA DIATTO 10 HP



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

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

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



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

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

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

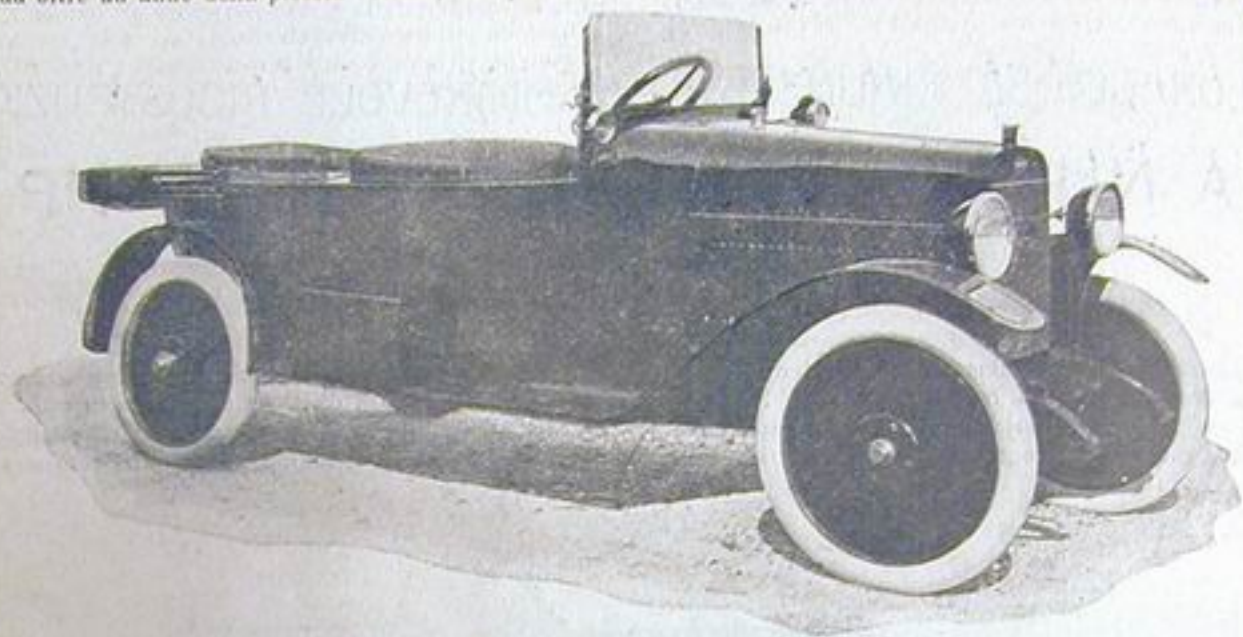
Proprio allora la *Diatto* procedeva con un'accutezza empida e una coscienza rigorosa, che altamente la onorano, a una severa revisione e selezione del proprio operato, come se non si trattasse di se stessa, prendeva una risolu-

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

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

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

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

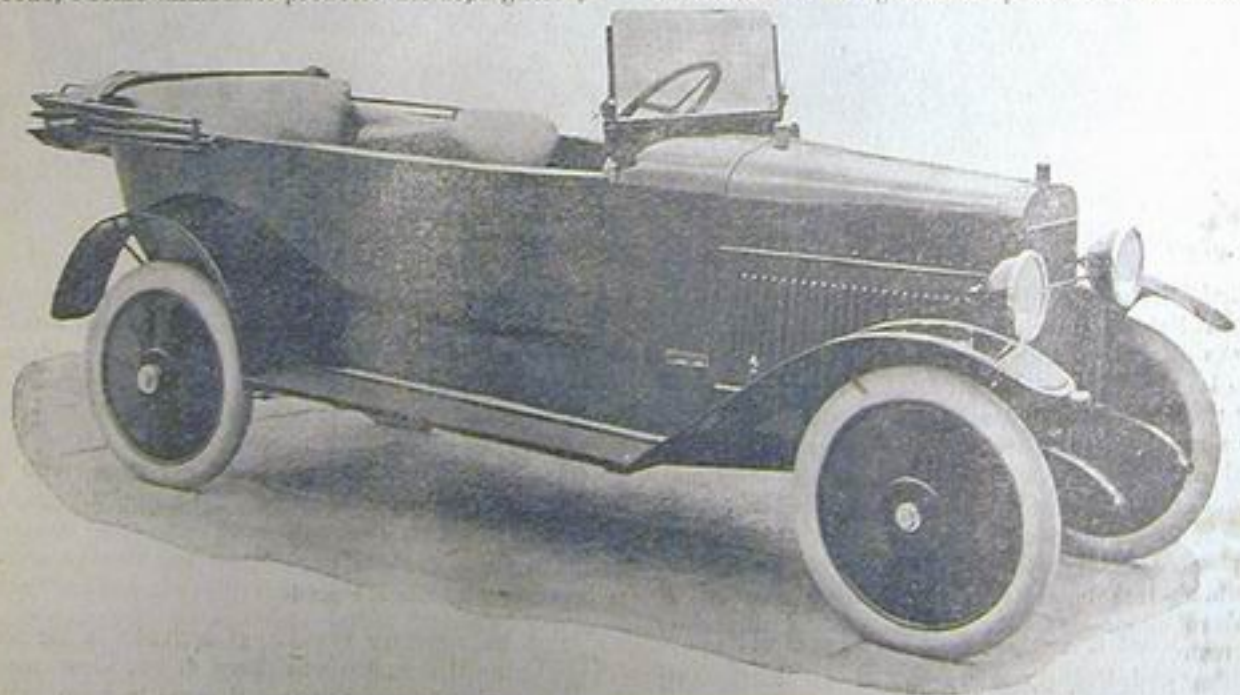


La nuova vettura Diatto 10 con carrozzeria torpeda a 3 posti.

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

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

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



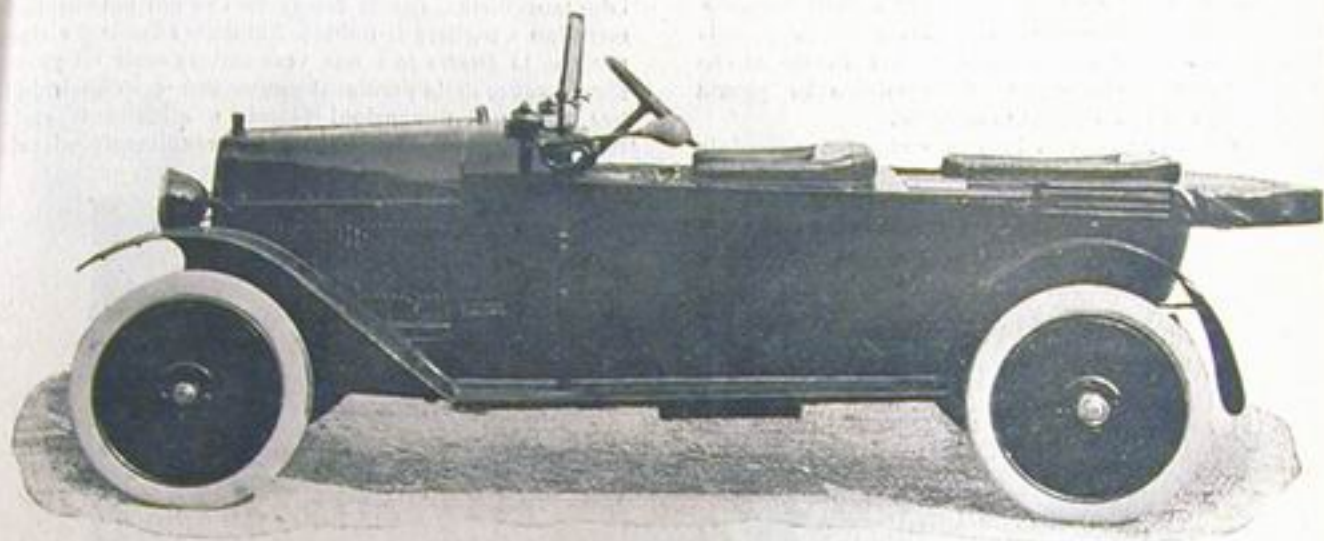
La nuova vettura Diatto 10 con carrozzeria torpeda a 4 posti.

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

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

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

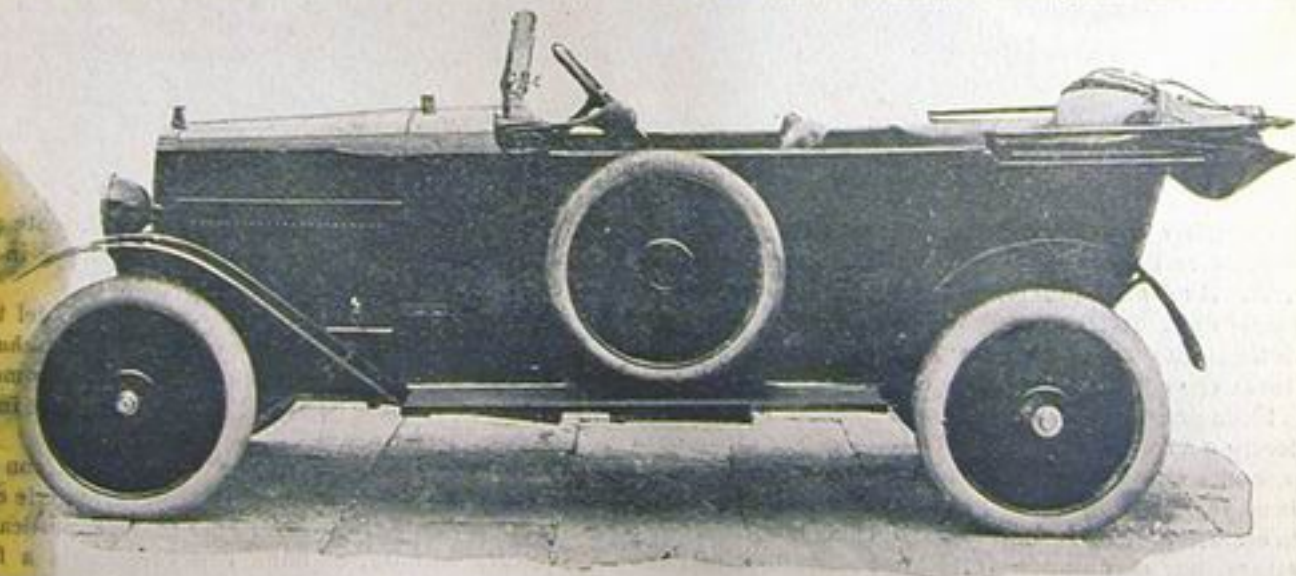
L'ingegner Fellicioni proviene dall'aviazione, dove le sue eminenti qualità di ideatore e di esecutore rigoroso lo hanno fatto apprezzare come merita, e distinguere dai dirigenti della *Diatto* che fino dallo scorso novembre gli hanno affidato la direzione tecnica delle costruzioni. La sua influenza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



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

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

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



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

plasmato così da farne un organismo nuovo. L'attività oculata ed sperimentata di selezione e di rinnovazione della *Diatto*.

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

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

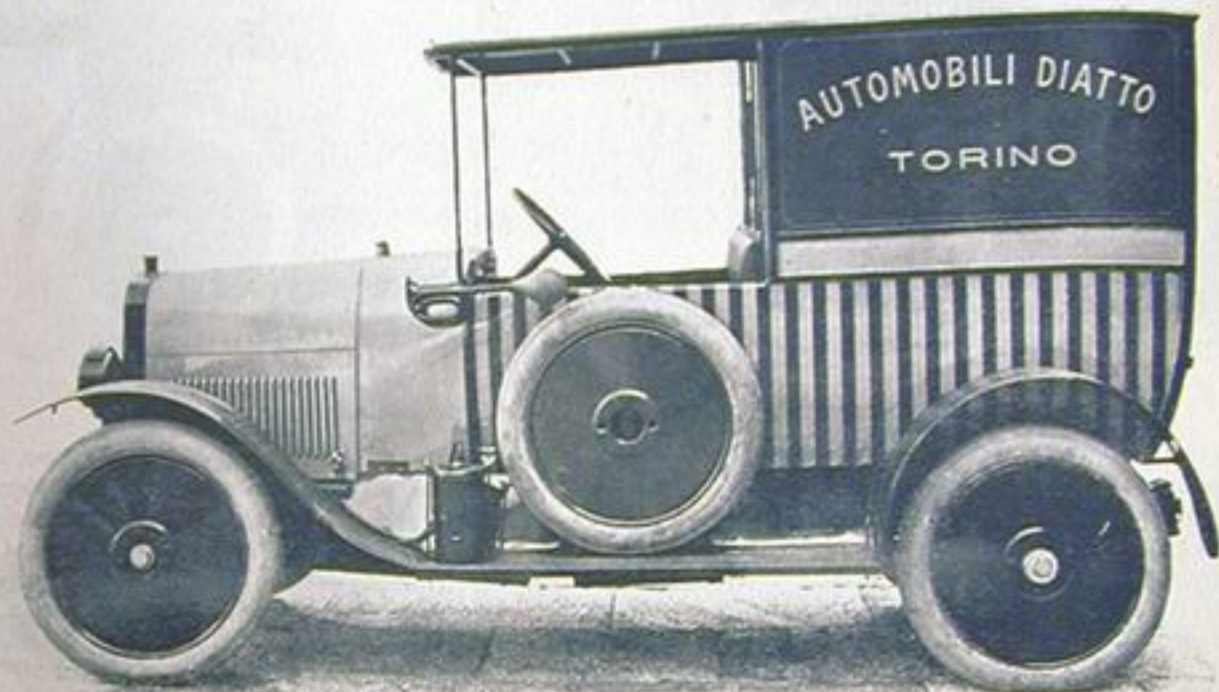
Vi è nella linea e nelle forme classiche di queste macchine un senso nuovo; il tipo non è cambiato, eppure si ha la sensazione di una nuova modellatura, di una nuova vita infusa in quelle fibre metalliche, così che anche l'impronta ne è diversa. Il tipo non è cambiato eppure la creatura meccanica è nuova.

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

Abbiamo detto che essa fa la sua comparsa corredata

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

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



La nuova vettura Diatto 10 con carrozzeria a furgoncino.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

LA MODERNA ASSISA DELLO CHASSIS DIATTO

TRADIZIONE E PERFEZIONAMENTO



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

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

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

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

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

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

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

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

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

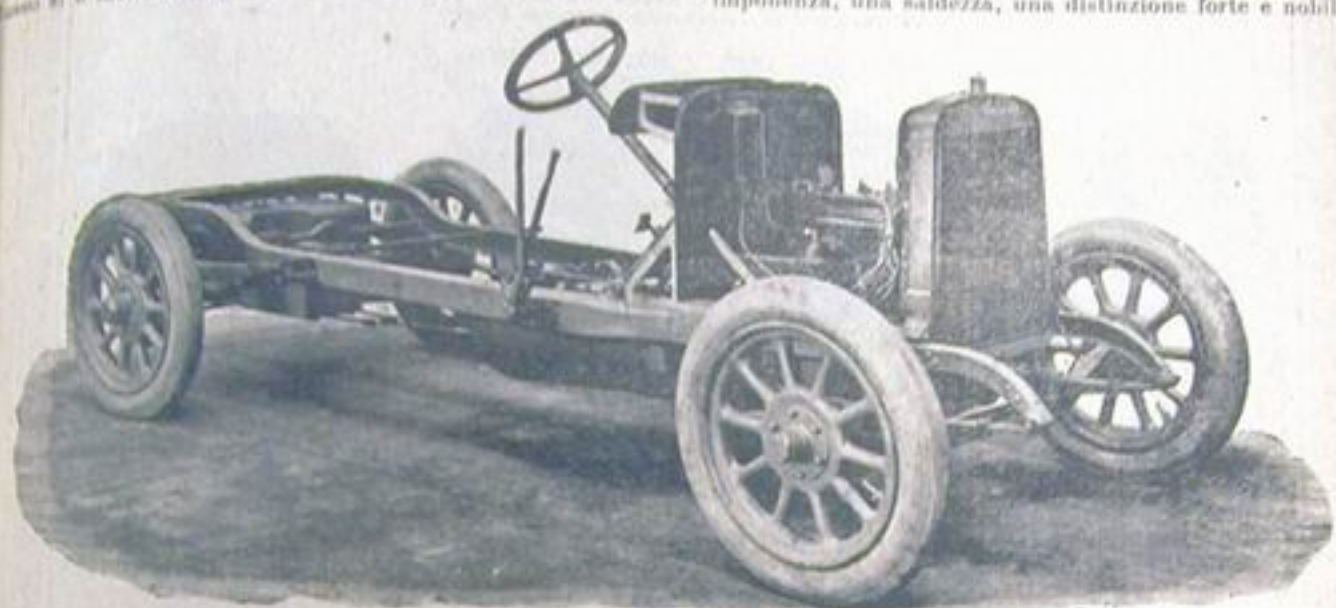
La lunga interruzione della guerra non affievolì affatto questa fama che a guerra finita rifluse più viva che mai e richiamò la clientela più che mai desiderosa costringendo la fabbrica alla sollecita produzione di altre serie della classica vettura. Anche di questi nuovi esemplari del 1919 tutti fermenti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

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

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

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

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



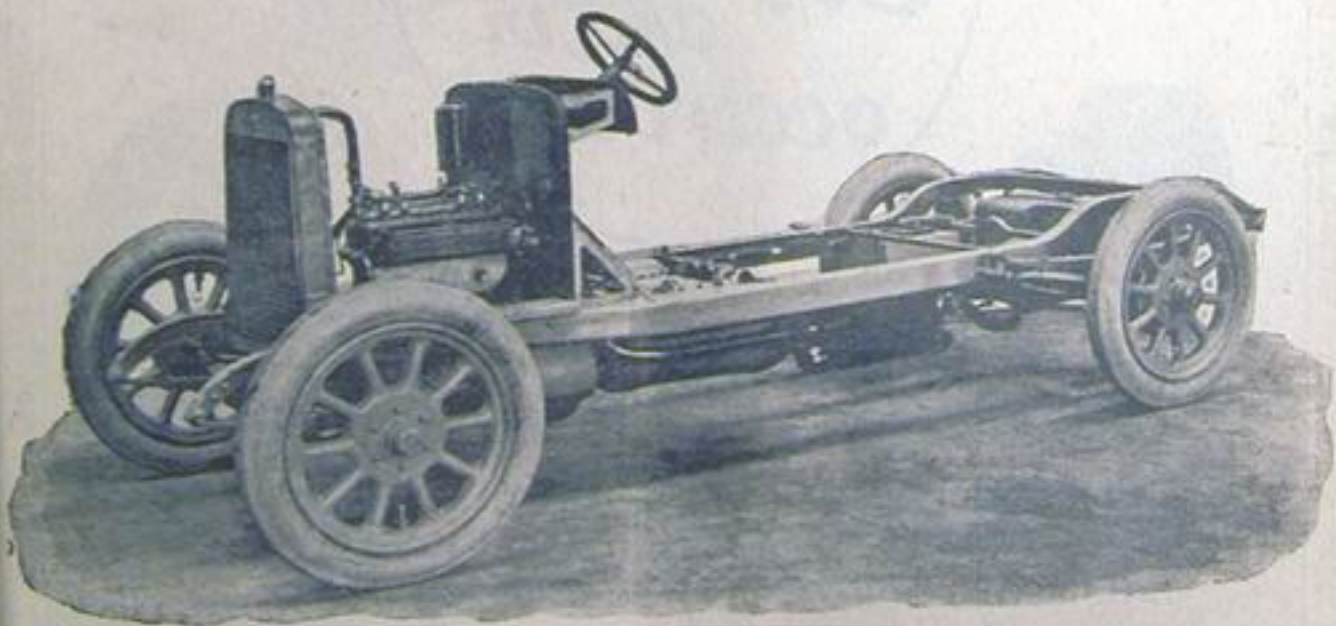
Il magnifico *chassis* *Diatto* nella sua più recente e mirabile modellatura.

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

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

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

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



Lo *chassis* *Diatto* fornisce un'insigne visione di potenza e di agilità elegante.

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

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

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

FONDERIE OFFICINE FREJUS
AUTOMOBILI DIATTO
TORINO

in regolare avviamento per la produzione di pace

VETTURA DIATTO 25-HP tipo 1919

CON IMPIANTO ELETTRICO
PER ILLUMINAZIONE E MESSA IN MARCIA

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

**MOTORI D'AVIAZIONE
E MOTO COMPRESSORI**

TORINO - Via Frejus, 21

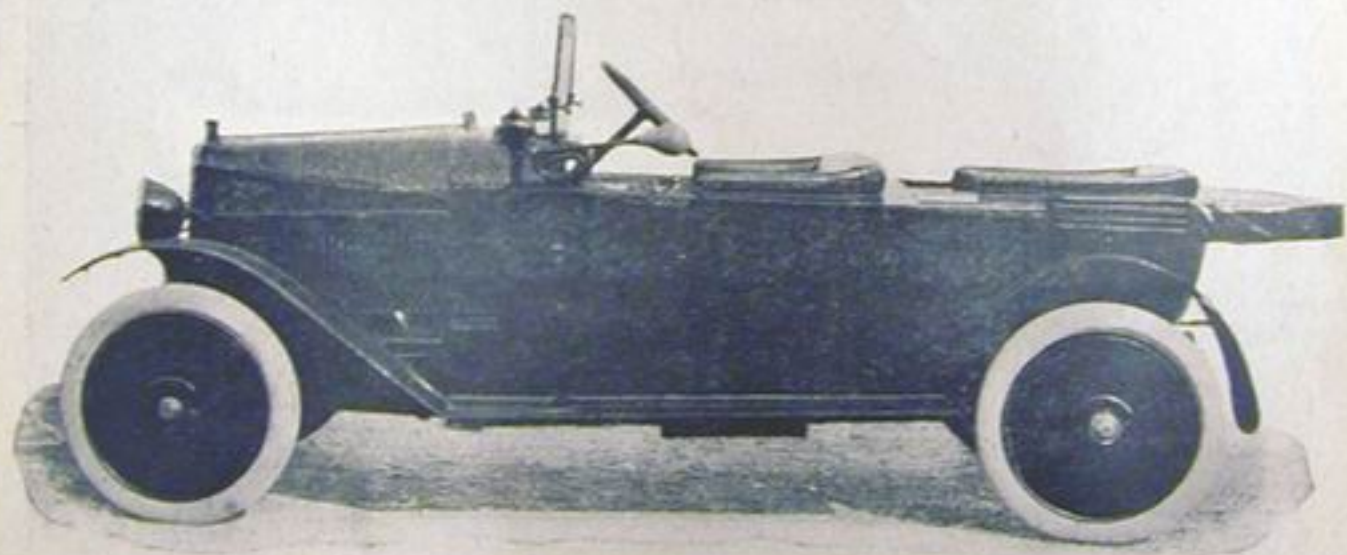
PROGRESSO E NOVITÀ

DIATTO

la più illuminata scienza e la più sicura esperienza
della meccanica automobilistica e aviatoria

si sono riunite per creare

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



La nuova vettura Diatto 10 con carrozzeria torpeda a 3 posti

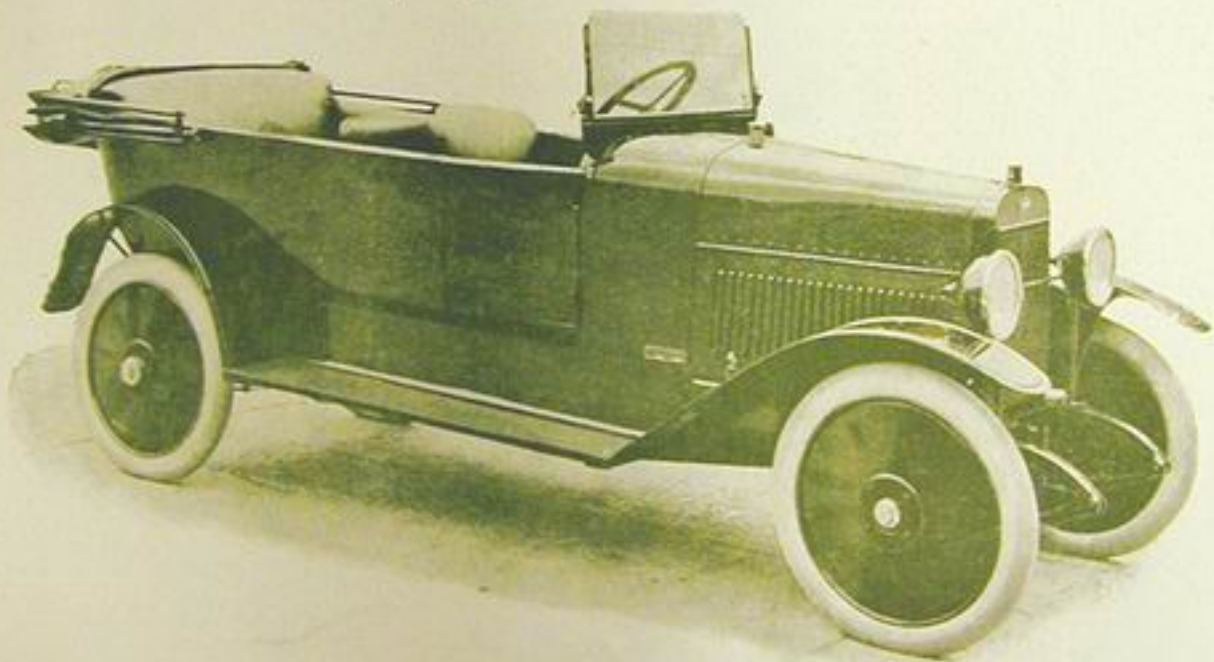
Automobili Diatto

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

BONTÀ ED ECONOMIA

DIATTO

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



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

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

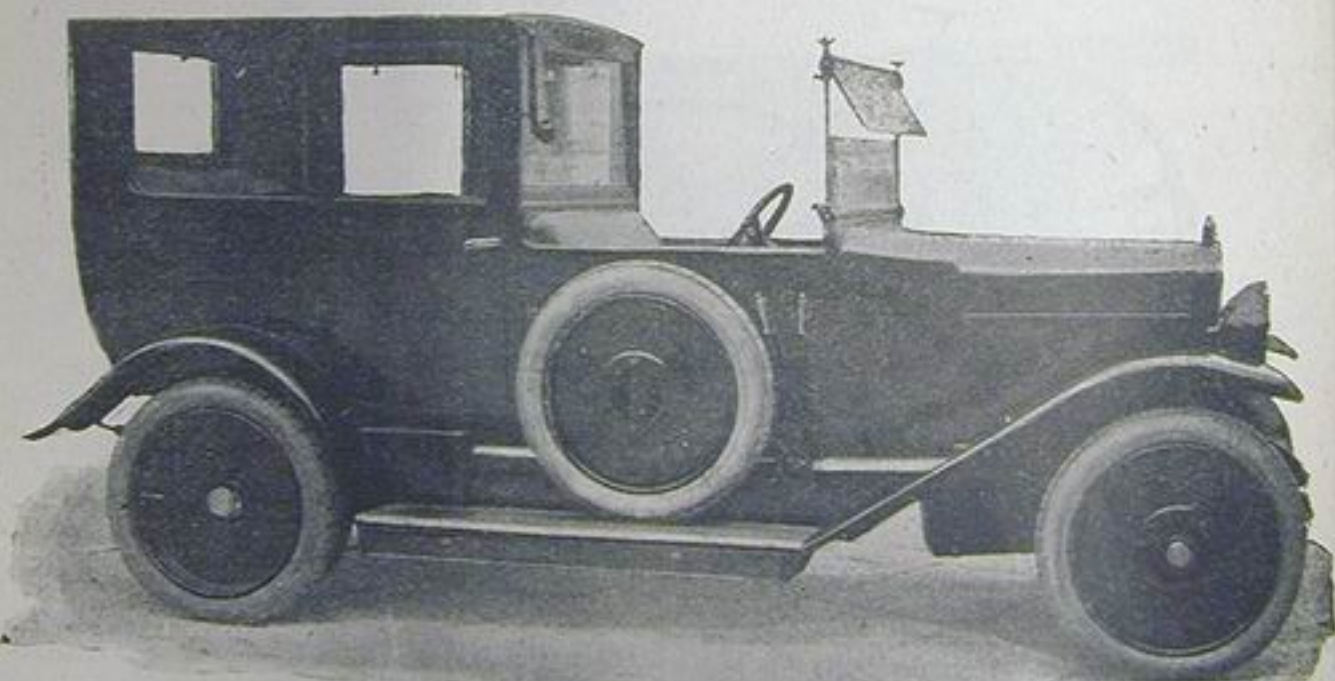
Automobili Diatto

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

TRADIZIONE E PROGRESSO

DIATTO

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



Vettura Diatto 4 DC con carrozzeria a coupé di lusso.

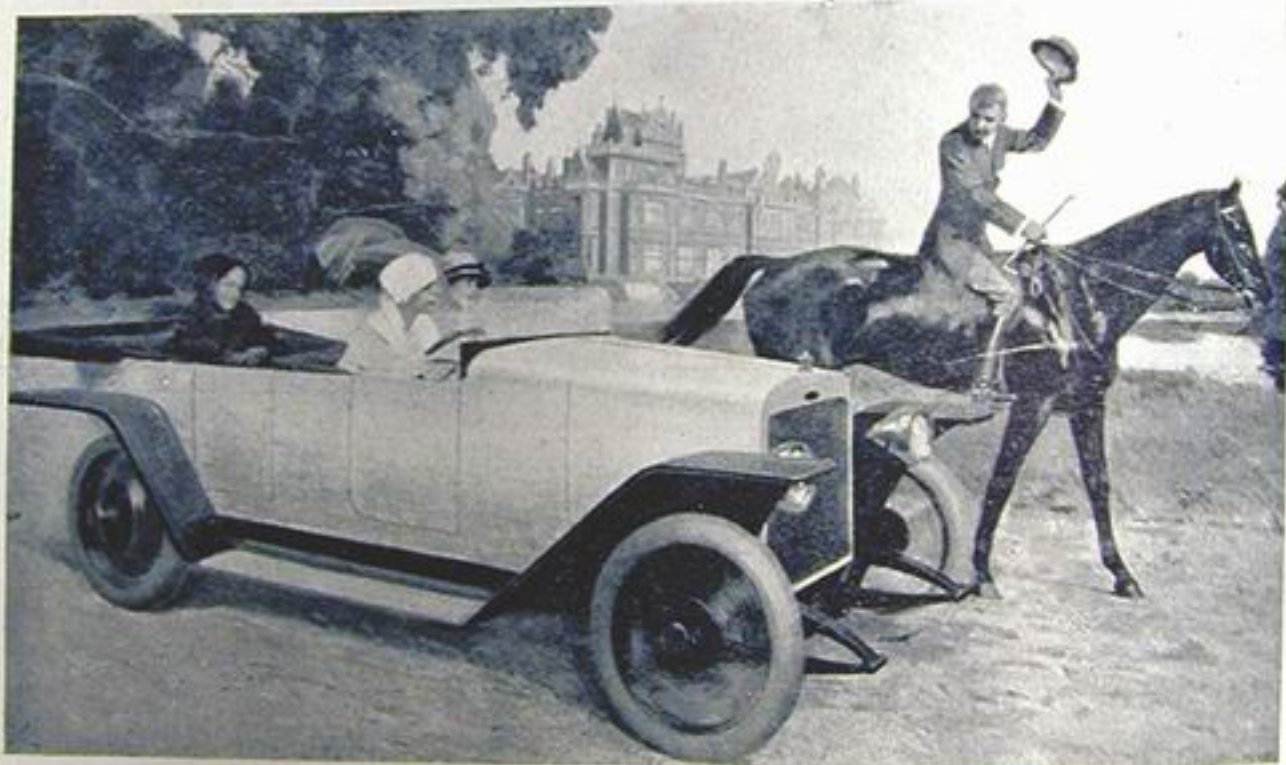
Automobili Diatto

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

Pag. 11

DIATTO

Meccanica e stile
di suprema distinzione

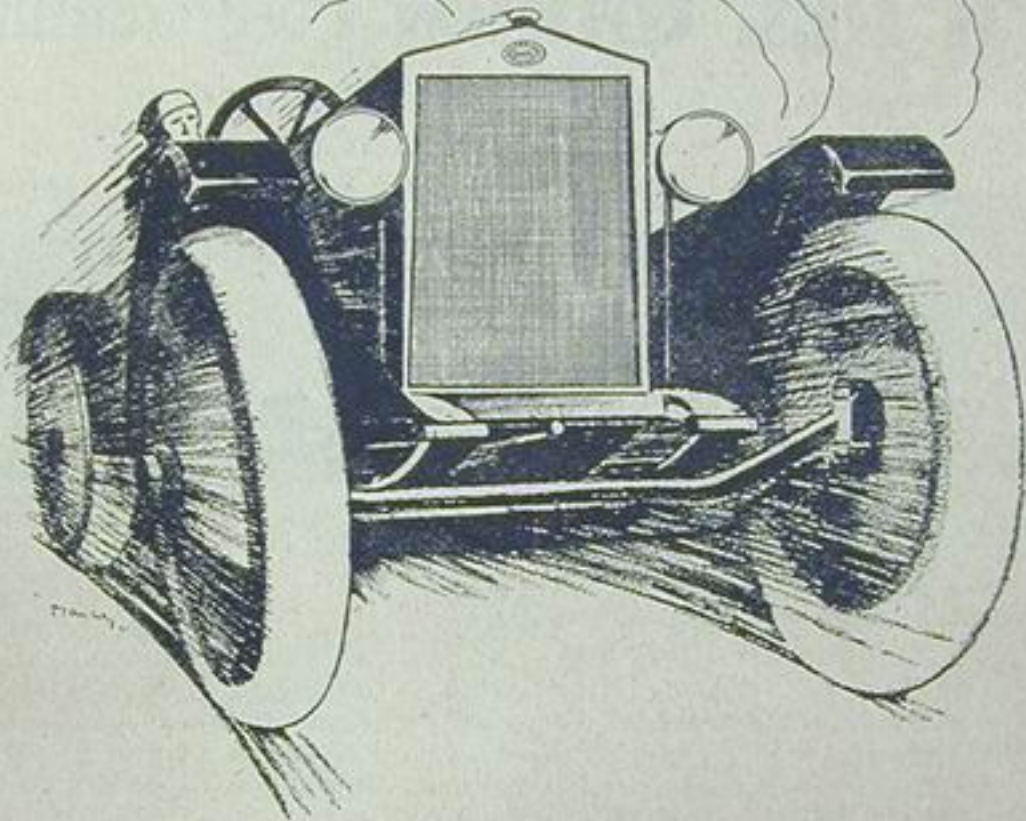


Due età e due eleganze

Automobili Diatto

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

DIATTO



NUOVI MODELLI PER 1922

Tipo 10 da 10-12 HP

Tipo 4 DA da 25-30 HP

Tipo 20 da 25-40 HP

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

Automobili Diatto

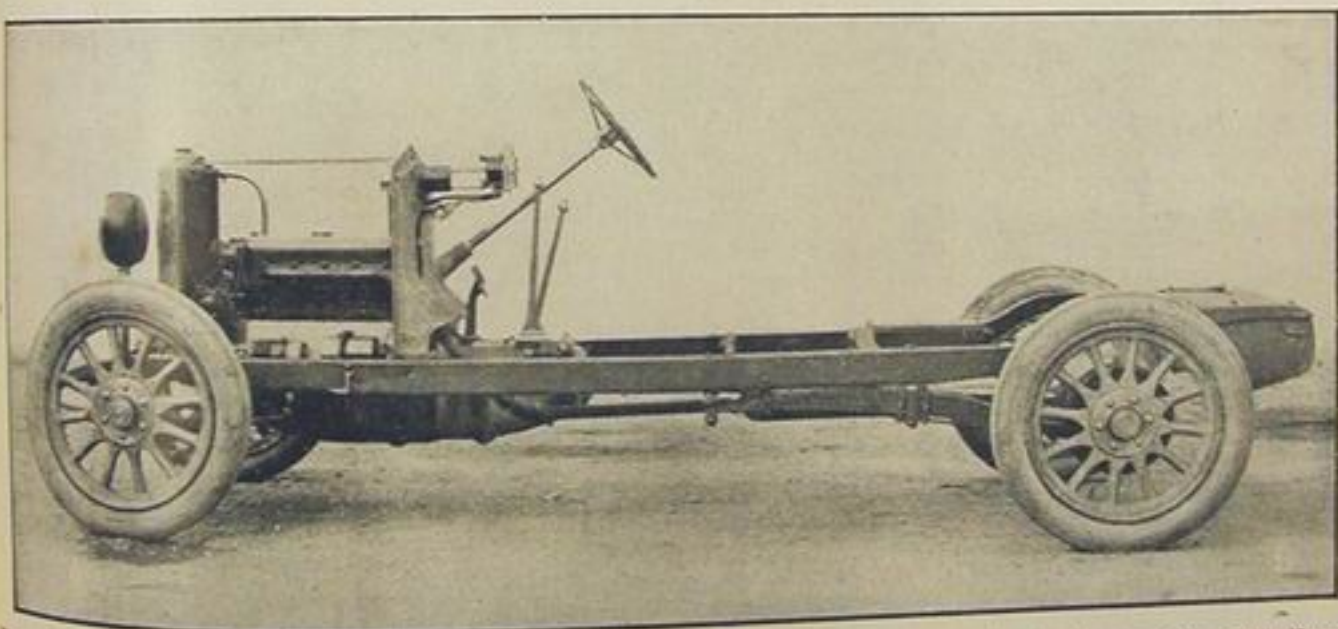
VIA FREYUS, 21 - TORINO - VIA FREYUS, 21

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

è la

DIATTO

TIPO 20 SPORT



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

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

Automobili Diatto

VIA FREYUS, 21 - TORINO - VIA FREYUS, 21

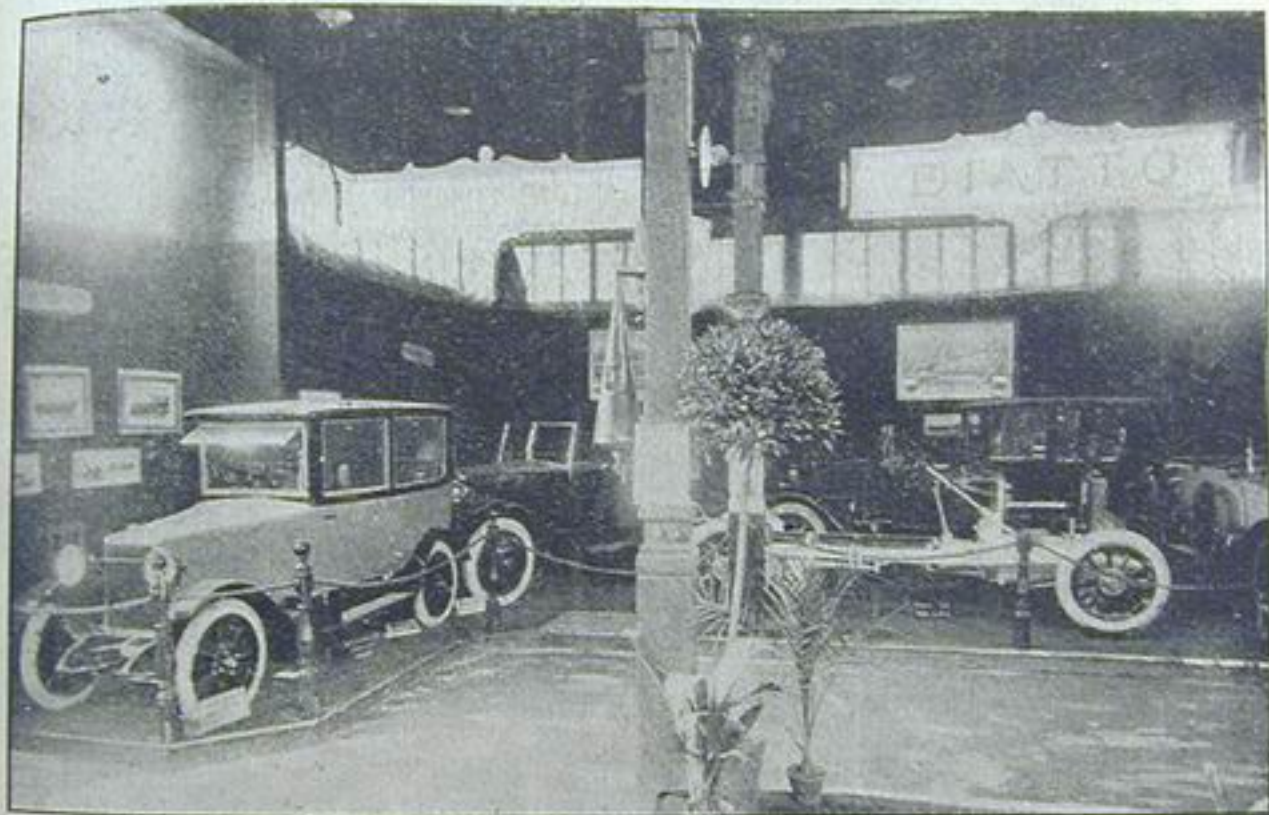
LA NUOVA DIATTO TIPO 20 SPORT

Modernità di concezione e serietà di meccanica

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

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

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



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

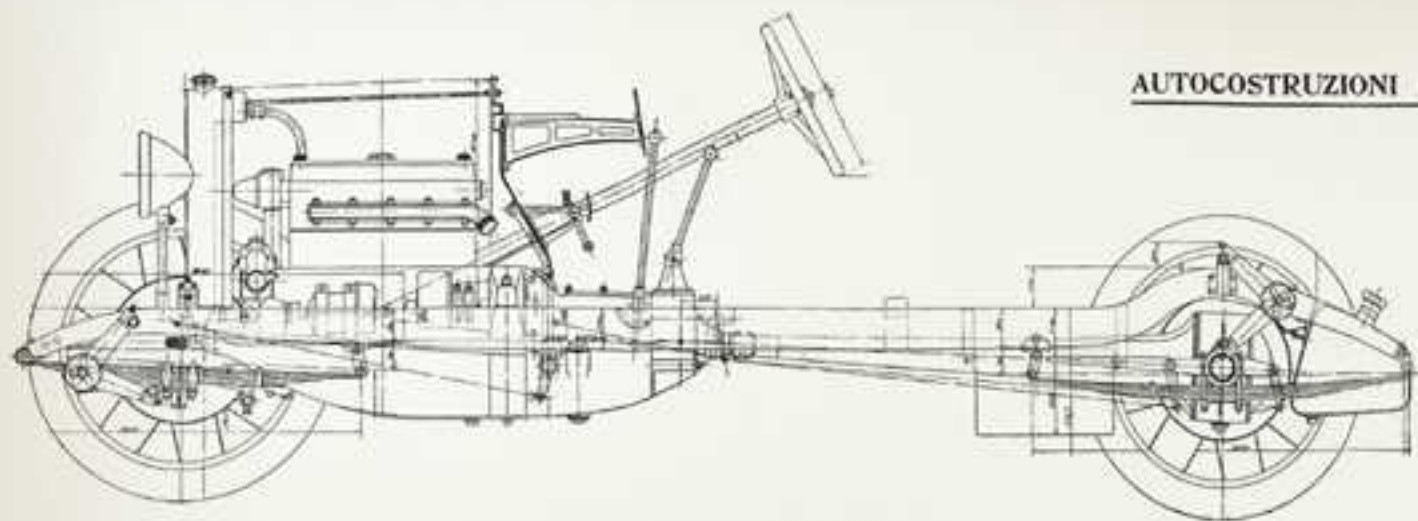
La Diatto attesta anche nel 1922 la sua feconda e laboriosa vitalità e la freschezza della sua capacità creativa. L'ispirazione per la nuova macchina attinge alle correnti più vive e moderne del progresso e della tecnica e si fonda a seconda delle tendenze e dei gusti attuali della coltura e della clientela.

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

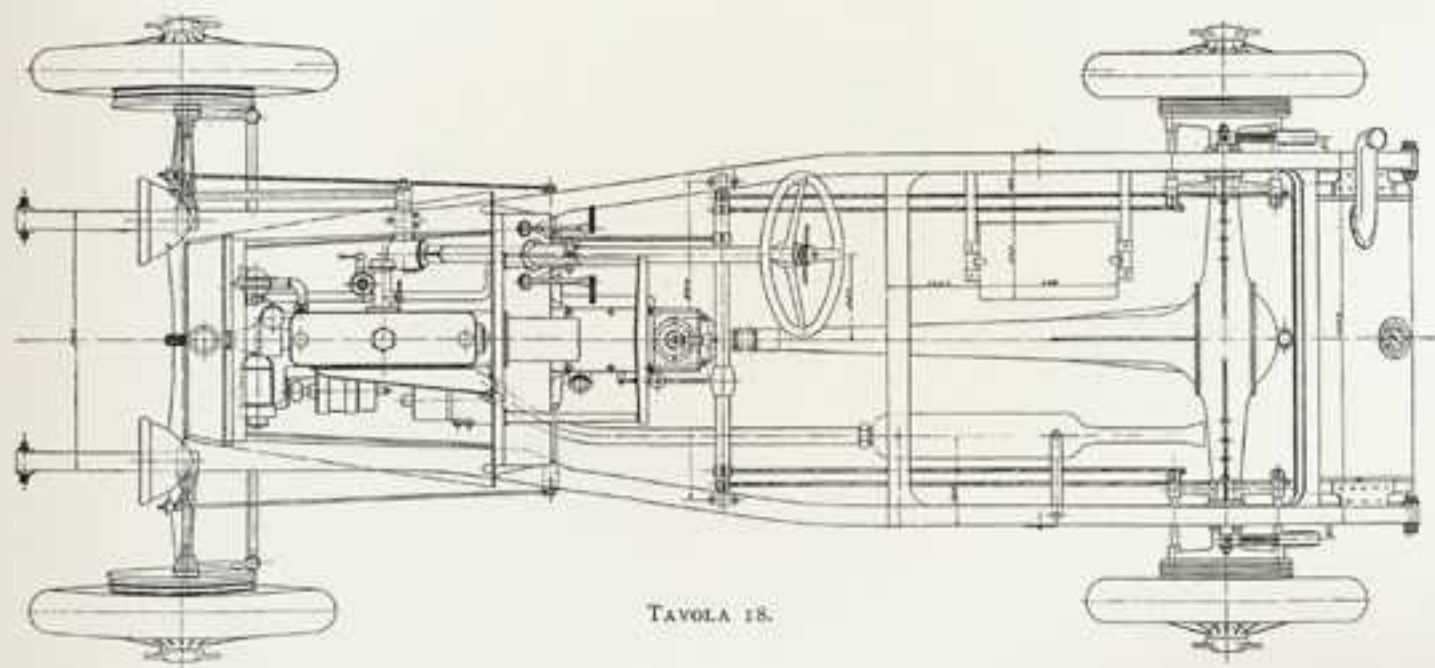
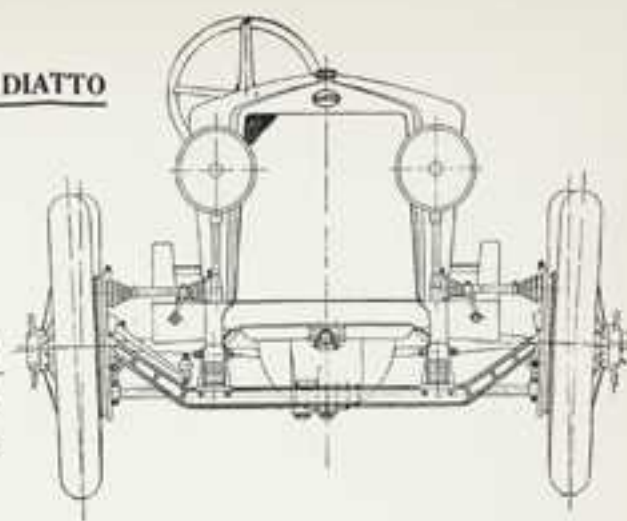
Si è prescelto la piccola cilindrata stabilita per le corse del 1922, la formola d'oggi e di domani — due litri. — Ad evitare complicazioni superflue e costi eccessivi, si è conservato il motore a 4 cilindri di mm. 79,7 di alesaggio per 100 di corsa, con testa riportata e valvole in testa ai cilindri,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

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

Congratulazioni ai costruttori!



AUTOCOSTRUZIONI DIATTO



CHASSIS DIATTO

“TIPO 30 „



GRAND SPORT

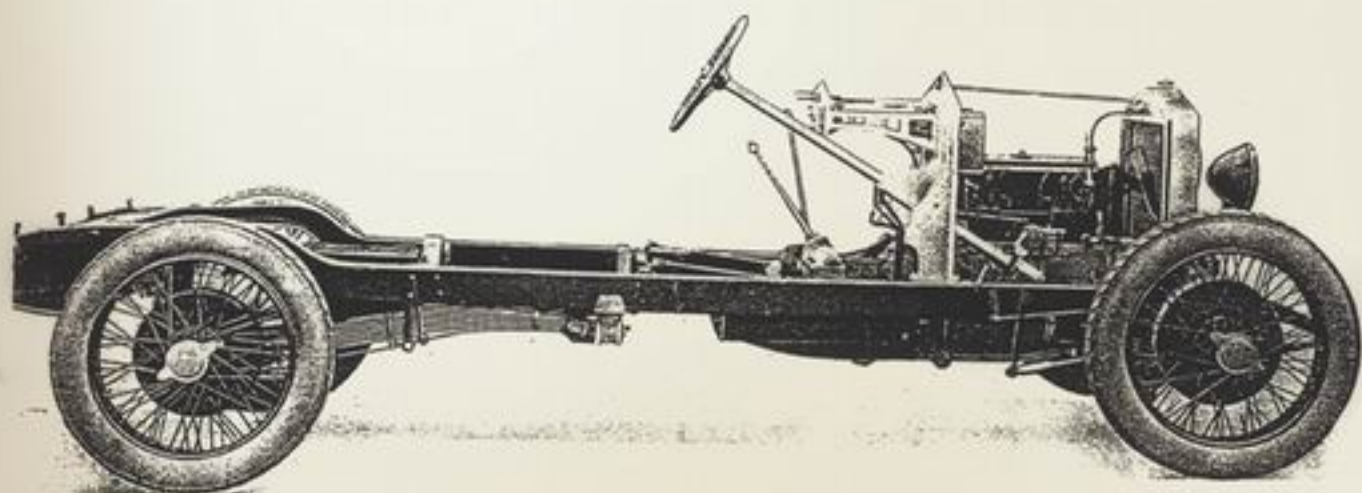


CHASSIS " TIPO 20 A "

2 LITRI

HP TASSABILI 20

HP AL FRENO 46



LE CARATTERISTICHE PRINCIPALI

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

RAFFREDDAMENTO acqua con pompa. Radiatore Mégevet.

INNESTO a disco unico a secco.

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

TRASMISSIONE a cardano e ingranaggi spirroidali.

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

DIREZIONE: vite senza fine e ruota elicoidale.

RUOTE: 820 x 120 smontabili Rodge Whitworth.

SOSPENSIONE: anteriore semielittica, posteriore cantilever.

SPAZIO CARROZZABILE: metri 2,655.

CARBURATORE: Solex.

ACCENSIONE: con magnete alta tensione Bosch.

LUBRIFICAZIONE: forzata.

CARREGGIATA metri 1,420.

PASSO metri 3,100.

PESO: chassis a nudo Kg. 900.

ILLUMINAZIONE elettrica Bosch.

AVVIAMENTO elettrico Bosch.

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

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

VELOCITÀ oraria massima: per torpedo Km. 95.

CONSUMO medio benzina: 14 litri ogni 100 Km.

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

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

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

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

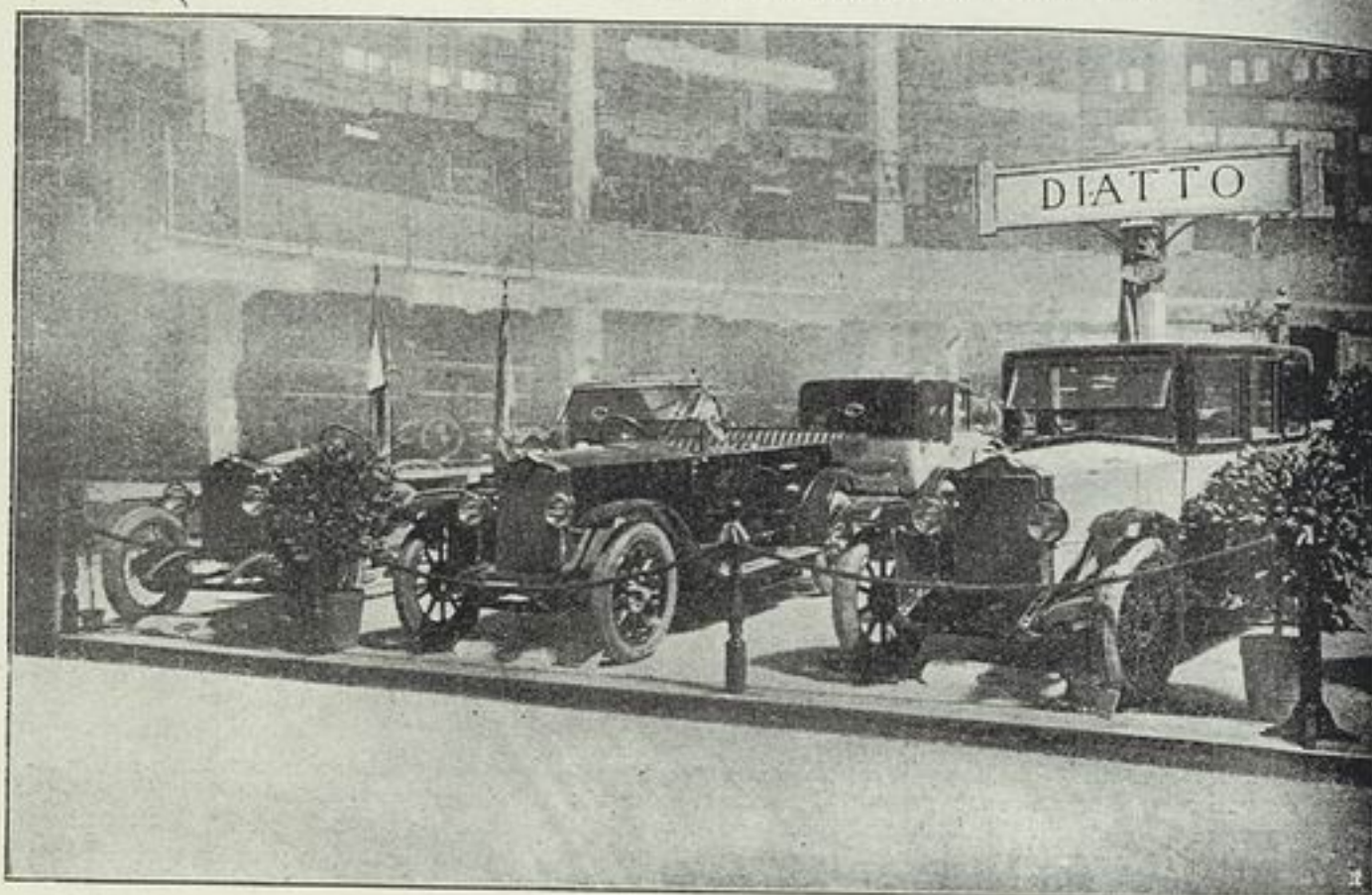
Tuttavia non ostante la completa partecipazione italiana e l'interessamento delle Case estere, il numero delle macchine esposte non era molto elevato e soprattutto in confronto alla larga presenza

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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



Lo stand Diatto.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



La Diatto, coi suoi tipi tanto apprezzati.

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

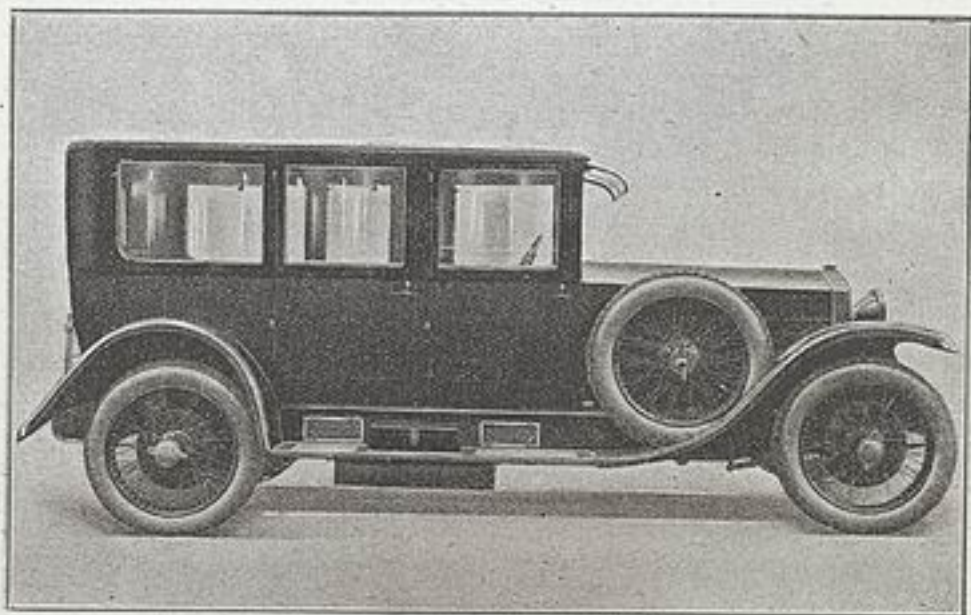


Molti articoli di primissime marche e fan a montale erano esposti in questo stand.

S. A.
AUTOCOSTRUZIONI



Via Venaria, 73 - TORINO

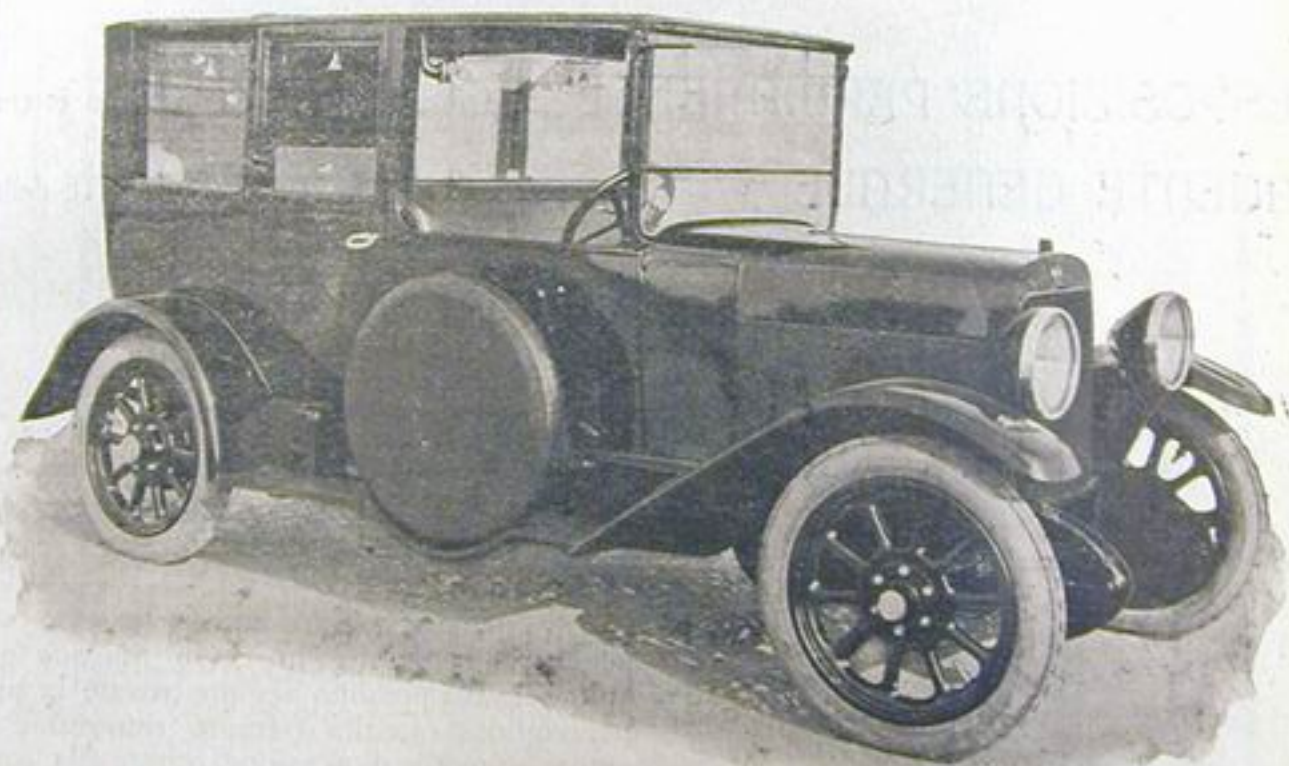


La migliore e più elegante vettura da città
La più veloce 2 litri - 4 cilindri da gran turismo

AMMORTIZZATORI HARTFORD - OLIO OLEOBLITZ
RUOTE RUDGE WHITWORTH - CANDELE CHAMPION

DIATTO

LA REGINA DELLE VETTURE LEGGERE
PER VELOCITA' COMFORT E DISTINZIONE



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

Automobili Diatto

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