



I legami internazionali sempre più stretti con il mondo affascinante della locomozione e con la loro città, Torino, capitale italiana degli “automobili”, spingono i fratelli Vittorio e Pietro Diatto a un passo coraggioso: la fondazione di una propria fabbrica di automobili, indipendente dal gruppo industriale di famiglia.

Consapevoli di non potere sostenere contemporaneamente il ruolo di finanziatori e di progettisti, cercano alleanze con aziende già solide e affermate.

Sceglono la francese A. Clément Bayard, di Levallois Perret - Parigi, la casa straniera che allora vendeva il maggiore numero di auto in Italia, circa 100 all'anno.

Il 12 aprile 1905, l'alleanza dà vita alla “Società Anonima Diatto-A. Clément Vettura marca Torino”.



Su una vasta area di 25.000 mq., sorge l'officina di 6.000 mq., dotata di 200 macchine utensili, dei tipi più moderni e perfezionati. Le prime foto degli stabilimenti Diatto, mostrano locali spaziosi, ben illuminati e organizzati, qualcosa di *sorprendentemente industriale* sin dalle prime battute.



D'altra parte vi lavorano sin dall'inizio 500 operai: per fare un confronto, alla Fiat, la più grande fabbrica di automobili, gli operai sono 776. Anche per l'organizzazione commerciale, Diatto si affida a chi vanta esperienza e solidità nel campo, la “Fabbre e Gagliardi”, già rivenditrice delle maggiori case automobilistiche, tra cui anche l'Itala.

Dal 1905 la 1909 vengono prodotti ben cinque modelli di autovetture, a 2, a 4 e a 6 cilindri, venduti come solo telaio:

la 2C O. 10-12 HP, 1.884 cc., venduta a 6.800 lire;

la 4 V.S. 14-18 HP, 2.724 cc., venduta a 9.000 lire;

la 4 O.S. 20-25 HP, 3.770 cc., venduta a 12.000 lire;

la 4X 25-35

HP, 4.846 cc.

e la 6 D.V. 24

HP, 4.086 cc.,

vendute

entrambe a

14.500 lire.

LA DIATTO CLEMENT ALLA COPPA D'ORO



Nel frattempo, Diatto cerca di farsi conoscere, attraverso uno dei pochi mezzi allora disponibili, le corse. L'ing. Vittorio Diatto vi partecipa personalmente, alla guida della sua 4C di 3.770 cc., affiancato dai primi pionieri piloti.

## ECHI DELLA COPPA HERKOMER



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

Alla Coppa d'Oro - Concorso di velocità e di resistenza, 4.000 km suddivisi in 11 massacranti tappe giornaliere, su e giù per le strade (si fa per dire) dello stivale, su 48 iscritti in rappresentanza di 19 case automobilistiche, Diatto vince le tappe di Milano, Perugia, Roma, Napoli e ottiene altri importanti riconoscimenti.



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

Alla Lugano - San Gottardo, gara di velocità in Svizzera, 7 ore attraverso i passi di montagna, Diatto si piazza al primo e al secondo posto e al Concorso Herkomer in Germania (vedi sopra), 1800 km. da Francoforte a Innsbruck, con gara di velocità di 5 km. a Semmering, contro 134 concorrenti, Diatto, con una sola vettura iscritta, vince (consulta sul sito, Competizioni dal 1905 al 1915). Questi importanti successi conseguiti già nel corso del secondo anno di attività, iniziano a portare fama e notorietà internazionale alla Diatto, il cui nome viene associato alle competizioni sportive.

Nel 1906 arrivano le prime gratificanti vittorie nelle competizioni internazionali (consulta sul sito, l'Albo d'Oro con il repertorio fotografico). Alla Milano - San Remo, 320 km. di regolarità, Diatto vince in poco più di 9 ore, con la prova di velocità a San Remo sul chilometro con partenza da fermo, percorso in 4' 46" e 3 decimi (oggi, cent'anni dopo, le auto più sportive, impiegherebbero meno di 25").

"TORINO, DIATTO - A. CLÉMENT"

---

**Concorso MILANO - SAN REMO**  
 APRILE 1906 - Vittoria "TORINO, Diatto-A. Clément" primo classificato.

**Concorso di resistenza per la COPPA D'ORO**  
 18-25 MAGGIO 1906 - 4000 KILOM.

Una vittoria "TORINO, Diatto-A. Clément" 14 HP.  
 guidando il Gran Evento della Città di Bologna.

Una vittoria "TORINO, Diatto-A. Clément" 20 HP. guidando il Gran Evento di 1.000 km. la Coppa del Presidente dell'I.C. di Milano - la Medaglia d'Oro del Presidente dell'I.C. di Napoli - il Premio della Società Italiana Democrazia di Napoli - il Premio del Veloce Club di Perugia.

**Concorso HERKOMER** 5-12 GIUGNO 1906  
 1800 KILOM. e. e. s.

Sei vittorie consecutive con contro il favorito alla sola vittoria: "TORINO, 2004 HP." Diatto-A. Clément e classifica fra le prime, ed ottiene la Medaglia d'Oro Herkomer, avendo fatto il percorso senza nessuna penalizzazione.

**Concorso LUGANO - SAN GOTTARDO**  
 18 GIUGNO 1906

Una vittoria "TORINO, Diatto-A. Clément" 20 HP - Primo Premio.  
 Secondo Premio.

**Record UFFICIALE di Consumo**  
 Uno Chassis nuovo tipo 28-25 cavalli montato con Carrozzeria da Touring  
 viene la consumo 10 Litri per 100 chilometri, guadagnando la COPPA DI CHENES, 9 Maggio 1906.

Le riviste "Auto d'Italia" e "L'automobile", nelle edizioni dal 15 al 25 maggio 1906, pubblicano alcune fotografie delle vittorie della Diatto, con ampi servizi di cronaca, compreso il banchetto dei festeggiamenti tenutosi naturalmente a Torino, sul Valentino, all'hotel du Pax; compare anche una delle prime pubblicità Diatto, abbinata ai pneumatici Pirelli, riprodotta qui sotto.



MACCHINA DIATTO-CLEMENT GUIDATA DA VERCELLONE - PNEUMATICI PIRELLI  
 Foto dell'Auto d'Italia - Rivoluzione vittoriosa



Il primo esercizio, chiuso al 31.12.1906 con un utile di circa 145.000 lire, permette di distribuire agli azionisti un dividendo pari all'8% del capitale investito l'anno prima, all'atto della fondazione.

L'anno successivo, Diatto vince in Francia la Coppa di Cannes, ambitissimo "Record internazionale di minore consumo", percorrendo 100 km. con 10 litri di carburante; siamo nel 1907.

All'inizio del secolo, il costo del carburante era elevato e potere vantare un consumo inferiore, rientrava già allora, nella politica commerciale delle case automobilistiche. Le Diatto presto si distinguono per la raffinata progettazione e per la precisione costruttiva, dimostrando di possedere una tecnologia all'avanguardia.

Era noto che gli ingegneri Diatto, cresciuti in una famiglia di affermati industriali inventori, avessero ereditato il puntiglio della dinastia.



Nel 1908 Diatto coglie un altro successo nella gelida Russia, alla Pietroburgo - Mosca, 700 km. combattuti da una ventina di marche automobilistiche internazionali, ottenendo un onorevole terzo posto.

La partecipazione a queste gare in condizioni climatiche proibitive, apriva ai vincitori i nuovi mercati del nord e dell'est Europa.

Ma nel contempo li obbligava a dotarsi di propri laboratori chimici, come Diatto fece, per studiare il comportamento dei fluidi a temperature gelide e per ricercare nuovi additivi per l'acqua, l'olio e il carburante.

Certamente, i ricchissimi fratelli Diatto, avevano bene in mente di voler esportare dovunque le loro vetture.





La vettura Diatto carrozzata leggera ad uso sportivo.

E nelle competizioni, riuscire a tenere testa ai più importanti costruttori di allora, le case europee Benz, Berliet, Darracq, De Dion & Buton, Fiat, Isotta Fraschini, Itala, Renault, Züst e americane Ford, Oldsmobil, etc., si traduceva per la neo nata Diatto, in un aumento delle vendite, con richieste provenienti da tutta Europa. La competizione quindi, era già portata a livelli estremi.

Le condizioni pietose delle strade spesso rendevano insufficienti le 2 ruote di scorta di normale dotazione, per cui i

costruttori di pneumatici erano obbligati a una continua ricerca di nuove mescole di gomma, per fronteggiare la concorrenza in un mercato in crescita. Le sospensioni erano soggette a un lavoro immane, gli scuotimenti delle vetture rendevano gli spostamenti poco confortevoli e tutte le parti meccaniche risentivano rapidamente di un'elevata usura.

Le lavorazioni di precisione erano più affidate all'abilità degli operai specializzati, che non alla millimetrica tolleranza delle macchine utensili.

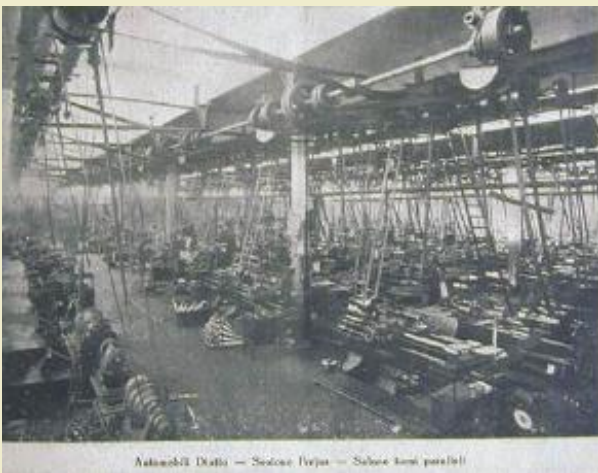
Anche nell'assemblaggio, era la perizia manuale a fare la differenza.

17-27 Aprile 1911 MOTORI, CICLI & SPORTS Pag. 13

**AUTOMOBILI DIATTO**  
Fonderie Officine **FREJUS**  
TORINO

Chassis 15-20 HP, tipo 1911

Fonderie Officine **FREJUS** - Via Frejus, 21 - TORINO  
Agente generale per il Lazio: Ditta **FORNARI & MULETTI** - Via Aureliana, 14-15-18 - ROMA



Automobili Diatto - Sotoca Frejus - Solone torni paralleli

Apprendiamo da una pubblicità del maggio 1908, (visibile sul sito, Stampe + Industrie + Automobili produzione 1905-1915), che una *Diatto 14-18 HP completa, con carrozzeria, doppio phaeton, costava 10.000 lire.*

Nella pubblicità del mese successivo, si legge: *Rendimento elevato del motore, solidità specialmente studiata del cambio di velocità e del differenziale. Consumo minimissimo di benzina ...* (la forza dell'espressione pubblicitaria concede nuovi orizzonti ai superlativi assoluti).

*Tipi di chassis specialmente rinforzati, con un nuovo cambio a tre "trains balladeurs", la cui prova su lunghi percorsi diede risultati superiori ad ogni aspettativa.*

Da questa pubblicità, si evince che gli acquirenti di automobili avevano già allora cognizioni tecniche e che bisognava rassicurarli riguardo la solidità di quelle parti meccaniche che, nella produzione automobilistica dell'epoca, erano probabilmente soggette a maggiori rotture: cambio di velocità, differenziale, chassis.

1-10 Gennaio 1910 MOTORI, CICLI & SPORTS Pag. 5

**FONDERIE OFFICINE FREJUS**  
**AUTOMOBILI DIATTO**  
(già DIATTO A. CLEMENT)  
20, Via Frejus - TORINO - Via Moncalieri, 15

**AUTOMOBILI PER CITTÀ E PER TURISMO**  
Tipo da 16-20 HP a 4 cilindri --- Tipo da 25-35 HP a 4 cilindri  
In costruzione vettura 12-14 HP a 4 cilindri tipo fiacre e turismo

**PREZZI DI ASSOLUTA CONCORRENZA**

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

Fas. 16 MOTORI, CARRELLI E SPORTS 14 Febbraio 1909

— 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

specificamente studiato come  
Omnibus per Altoppa

**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

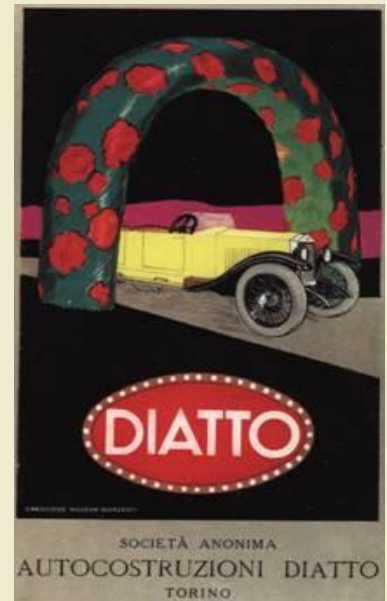
*Vedere al Salon di Torino lo STAND N. 68 per gli AUTOMOBILI ed al  
lo STAND N. 27 per le MACCHINE AGRICOLE*

Insomma c'era un gran da fare, per migliorare quello che molta gente considerava ancora una carrozza meccanica.

Diatto conquista meritata gloria anche nel campo dei veicoli agricoli, applicando, prima al mondo, il motore a benzina nelle macchine agricole e ottenendo premi e riconoscimenti al Concorso Internazionale indetto dal Ministero dell'Agricoltura, all'Esposizione di Piacenza svoltasi nel settembre del 1908 (accanto la pubblicità).

I fratelli Diatto, forti degli iniziali successi, fanno un'offerta al socio francese per rilevare la partecipazione.

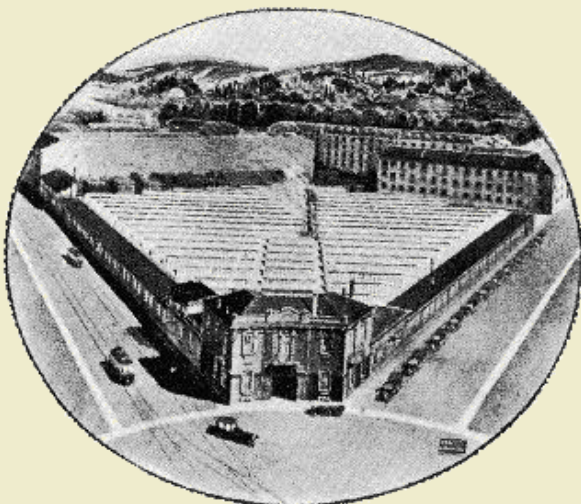
Il socio accetta e il 30 giugno 1909 viene liquidato, con



il plauso della stampa automobilistica, soddisfatta che la proprietà diventi interamente italiana: il caratteristico marchio ovale Diatto, diventerà famoso in tutto il mondo.

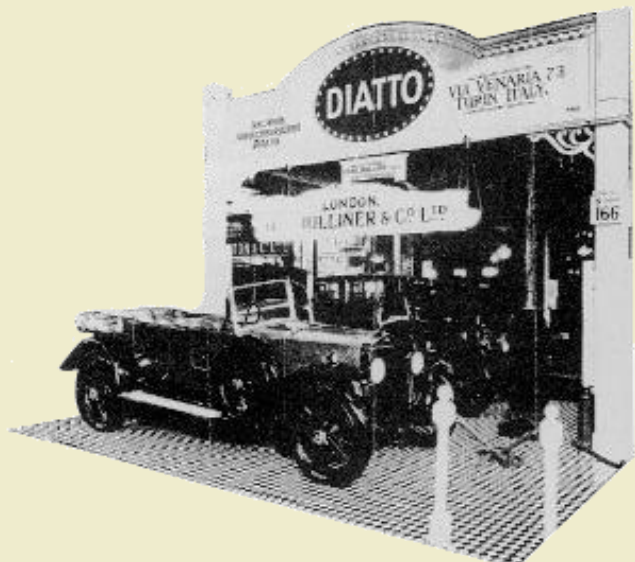
Sotto la guida dell'ing. Vittorio Diatto, che continua a ricoprire la carica di amministratore delegato, l'offerta si allarga con un nuovo modello di vettura leggera, prerogativa della Diatto.

### Carrozzeria Diatto-Garavini



Un 4 cilindri monoblocco di 16/20 HP, 2.000 cc, cambio a tre marce, con carrozzeria doppio phaeton di serie, venduta a solo 7.000 lire. La produzione viene quindi estesa non soltanto a telai da vestire, ma, tra i primi in Italia, a vetture complete, di gamma alta, a prezzi concorrenziali, potendo disporre di un proprio ampio reparto carrozzeria.

### Londra - Diatto 30 cabriolet Mulliner



Diatto infatti, con l'acquisito degli stabilimenti della rinomata carrozzeria Garavini, inizia un forte programma di espansione.

La 16/20 HP ebbe grande successo anche in Inghilterra. Era effettivamente leggera, 600 kg. il telaio, robusta e veloce:

Con una carrozzeria a 4 posti, completamente carica, la vettura si è mostrata atta a lunghi viaggi, a escursioni in montagna, ai valichi dei passi alpini, non riscaldando punto (da Motori Cicli & Sport gennaio 1910).

Il mercato Inglese è così interessante che Diatto, lo stesso anno, presenta a una gara di velocità sull'autodromo di Brooklands, una vettura tipo sperimentale Aerodinamico di 15,9 litri (qui accanto), creando sconcerto e attenzione.

Il programma di espansione è accompagnato da investimenti anche nella ricerca tecnologica.



1910 - Brooklands: Diatto 15,9 litri

13-15 Febbraio 1911. MOTORI, CICLI & SPORTS. Pag. 11

**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.

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!

Diatto dota i propri motori di due alberi a camme e di quattro valvole per cilindro, brevetta sistemi di alimentazione, cambi, impianti frenanti, reclamizzati in quattro lingue nelle brochure dell'epoca, destinate a raggiungere i mercati internazionali (vedi nel sito, Vetture + Brochure originali).

Grazie anche alla supremazia sportiva, le esportazioni intercontinentali, avviate nel 1910 in Europa - Spagna, Francia, Svizzera, Austria, Germania, Inghilterra, Polonia, Russia -, nel Nord e Sud America - in Canada, USA, Brasile, Cuba, Argentina - e in Australia, da Sidney a Melbourne, permettono a Diatto di dotarsi di una estesa rete

commerciale e di garantire ovunque l'assistenza della Regina delle vetture leggere, per velocità, comfort e distinzione.

Da un articolo di Motori Cicli Sport del 1911 (vedi sopra): Vennero forti ordinazioni dall'Inghilterra, dall'Australia, dall'America, dalla Russia, ecc. La vendita crebbe di mese in mese. Le consegne divennero insufficienti ...



Qui accanto e in basso, il libretto di circolazione della Diatto appartenuta alla famiglia reale nel 1927.

S. A. AUTOCOSTRUZIONI **DIATTO** Via Venezia, 15 - TORINO

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

AMMORTIZZATORE HARTFORD - OLIO OLBORITZ  
RUOTE RUDGE WHITWORTH - CANDELE CHAMPSON



"Auto." (Yellow Cover) Copyright.

BROOKLANDS SPRING MEETING.—Mr. M. F. Bayliss, on his 15·9-h.p. Sunbeam, just entering on the banking behind the Grand Stands in the April Junior Handicap, followed by Mr. J. E. Hollebonz on his 14·7-h.p. Diatto, and another of the competitors immediately to his right.

### Second Raglan Cup.

The entrant of the winner to receive a cup value £15; the entrant of the second to receive a cup value £10; and the entrant of the third to receive a cup value £5. For motor cars propelled by means of internal-combustion engines only, of R.A.C. rating of 16-h.p. and under, the stroke of which does not exceed 121 mm. Weight 1,500 lbs. Distance, about 8½ miles.

Place.	Driver.
1.	E. Lisle, Jr. (15·9-h.p. Briton).
2.	L. Coatalen (15·9-h.p. Sunbeam).
3.	N. F. Bayliss (15·9-h.p. Sunbeam).

Also ran: J. E. Hollebonz (14·7-h.p. Diatto), G. Hoorman

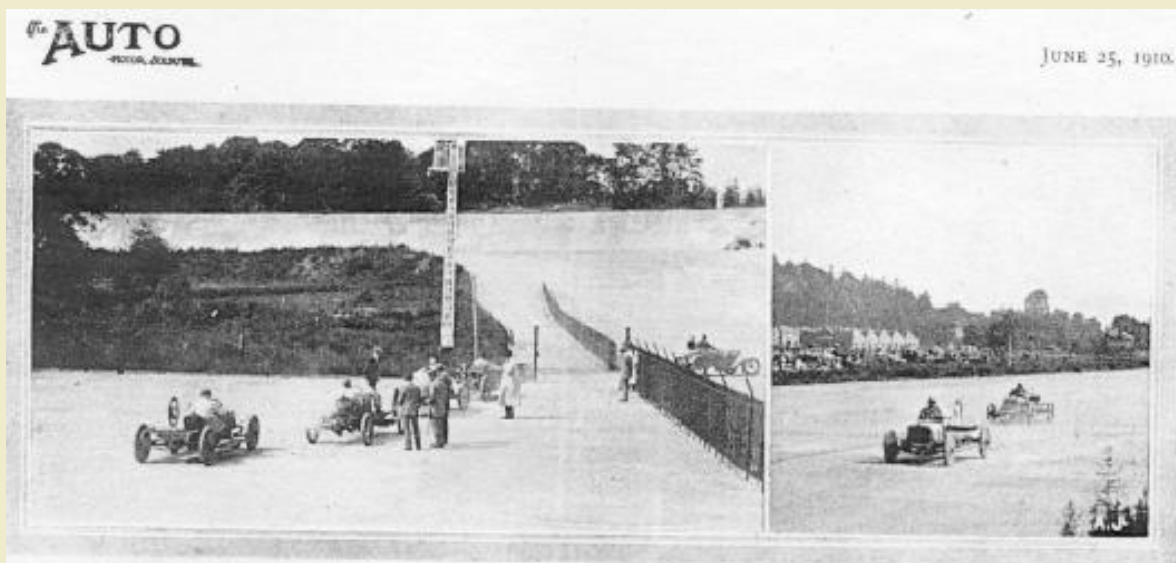
### The First 16 Rating Handicap.

The entrant of the winner to receive a cup value £10; the entrant of the second a cup value £5. For motor cars propelled by means of internal-combustion engines only, eligible for the 16 Rating Brooklands standard class; minimum R.A.C. rating eligible, 12·1; maximum bore (4-cyl. cars), 3½ in.; weight 1,600 lbs. Distance about 5¾ miles (Pond start).

Place.	Driver.	Start.	m.	s.
1.	L. Coatalen (15·9-h.p. Sunbeam) ...	...	0	12
2.	N. F. Bayliss (15·9-h.p. Sunbeam) ...	...	0	12
3.	J. E. Hollebonz (15·9-h.p. Diatto) ..	...	scratch	

Place.	Driver.	Start.	m.	s.
1.	Col. T. Cowper-Essex (6·2-h.p. Sizaire) ...	...	3	12
2.	N. F. Bayliss (15·9-h.p. Sunbeam) ...	...	1	40
3.	J. E. Hollebonz (14·7-h.p. Diatto) ...	...	1	40

**1910 Inghilterra – Brooklands: J. E. Hollebonz, pilota ufficiale della Diatto Aerodinamica Sperimentale, conquista un secondo posto ex equo, un terzo e un quarto posto, contro le fortissime Sunbeam. Auto Motor Journal dedica un'ampia cronaca delle gare, arricchita da servizi fotografici**



"Auto." (Yellow Cover) Copyright.

BROOKLANDS JUNE MEETING.—Leaving the paddock for the First 16-h.p. Rating Handicap, the cars betog, reading from the leader, Mr. N. F. Bayliss' 15·9-h.p. Sunbeam, Mr. J. E. Hollebonz's 15·9-h.p. Diatto, Mr. H. D. Seale's 14·3-h.p. Breona, and Mr. L. Coatalen's 15·9-h.p. Sunbeam. On the right the close finish in this race between Mr. Coatalen's Sunbeam and Mr. Bayliss' Sunbeam is seen.



"Auto," (Yellow Cores) Copyright.

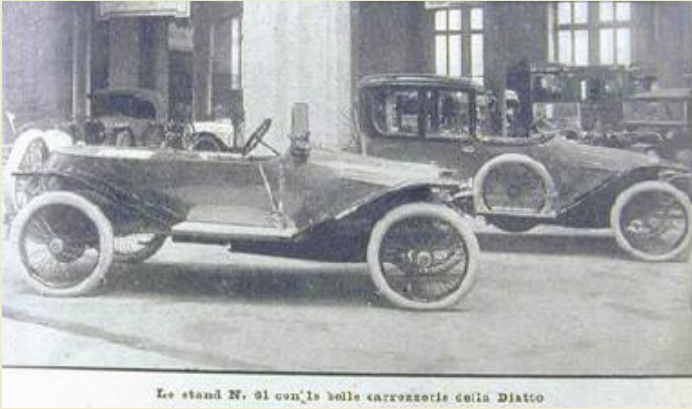
A close contest round the Grand Stand banking, at Brooklands last meeting in the Summer Junior Handicap, between Mr. J. E. Hollebone, on the 15'9-h.p. Diatto, and Mr. S. Gore-Browne, on Mrs. C. Prioleau's 24'B-h.p. Lancia.

837

*1910 Inghilterra – Brooklands: J. E. Hollebone lanciato, alla guida della Diatto Aerodinamica Sperimentale*







Le stand N. 61 con le belle carrozzerie della Diatto

*Il registro delle spedizioni delle vetture Diatto diffuse per le principali vie del mercato mondiale ...*

*I nomi più frequenti dei luoghi di arrivo, erano Sidney, Melbourne, San Paulo in Brasile, Buenos Ayres, Havana, Canada, Londra, Vienna, Varsavia, Ginevra, Norinberga, Valladolid, ecc. e Roma, 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 !*

L'affezione della Casa Reale Italiana per la Diatto, continuò ininterrottamente fino al 1927.

Anche la famiglia del futuro costruttore Enzo Ferrari, entra a fare parte dei prestigiosi clienti Diatto.

(Qui sopra ammiriamo la produzione di serie del 1913, di cabriolet e coupè Diatto, esposte al Salone dell'Automobile). Intanto la squadra corse Diatto, forte della sua superiorità tecnologica, continua a riscuotere successi nelle competizioni a calendario internazionale.

un po' questa macchina Diatto che ha 80 mm di corsa, che pesa in ordine di marcia quasi 1200 chilogrammi che arriva a una velocità di Km. 80 all'ora ha consumato su un percorso di Km. 3120 solo 290 litri di benzina, cioè 9 litri ogni 100 chilometri rigorosamente misurati.

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



Nel 1914 a Barcellona, alla Corsa della Rebassada, la più importante gara in salita della Spagna, Diatto conquista il primo posto, vittoria che replicherà nei quattro anni successivi.

In Francia, alla Coppa del Turismo (vedi sopra), su un percorso di 3120 km., Diatto vince per la miglior economia e il migliore rendimento, come minore spesa chilometrica, alla media di 80 km/h, (la stampa ne accredita un consumo medio di soli 9 litri di carburante ogni 100 chilometri).



Pedanti sulla scena Diatto 10, secondo arrivato a soli 3 secondi del primo nella categoria da 500 cc.

E al Circuito Automobilistico Toscano di 260 chilometri, Diatto, su 40 concorrenti, si piazza prima nella categoria 2 litri e quarta nella categoria 3,5 litri (vedi accanto).





Le industrie Diatto sono in forte espansione e si avviano a diventare uno dei primi gruppi industriali d'Italia. Per fare fronte alle forti ordinazioni, Diatto, dal 1912 al 1915 acquisisce gli stabili della fabbrica di automobili Itala, rileva le officine della Scacchi e della Newton, ex Valt (Vetture Automobili Leggere Torino).

La Scacchi, fondata a Chivasso (To) nel 1911 dall'ing. Cesare Scacchi, già capo officina della Fiat, con circa 100 dipendenti, produceva 5 vetture al mese. La Valt, fondata nel 1911 e in seguito acquisita dall'industriale inglese John Newton, produceva anch'essa automobili.



Diatto trasferisce il personale e tutti i macchinari nel nuovo stabilimento di Via Frejus, per potere incrementare la normale produzione che si aggira oltre i 40 veicoli mensili. Nel contempo acquisisce il controllo della Società italiana dei motori Gnome & Rhone, la più importante fabbrica di motori aeronautici, titolare del brevetto del motore rotativo dei caccia militari, con all'attivo una produzione di 200 motori aeronautici al mese, trasferendo sofisticata tecnologia alla produzione automobilistica: *"Diatto: la più illuminata scienza e la più sicura esperienza della meccanica automobilistica e aviatoria"*.

I motori rotativi Gnome a 9 cilindri, vincono le più ambite gare Europee di trasvolate:

La Traversata del Mediterraneo, La Coppa Gordon Bennet, il Meeting di Reims, i Raids di Friedrichsafen, di Dusseldorf, di Cuxhaven, di Zeebrugge, di Dunkerque.

Successi e notorietà, le permettono, allo scoppio della "Grande Guerra", di acquisire consistenti commesse da tutta Europa:

*5.000 motori aeronautici per le armate aeree d'Italia, Russia, Francia, Inghilterra* (vedi accanto la pubblicità).







Il periodo bellico coincide in una sorta di conversione industriale, per saziare il grande fabbisogno di attrezzature militari e di motori per l'aviazione (vedi il sito, La produzione bellica).

E sarà proprio l'ingente commessa di camion militari forniti al Regno d'Italia, i cui pagamenti non verranno onorati, che comprometteranno il futuro della Diatto.

Abbiamo pure creduto opportuno assicurarci la esclusiva costruzione e vendita in Italia dell'ottimo motore di aviazione **BUGATTI**, che ha già dato all'Estero soddisfacentissime prove.

Per assicurarci questa costruzione e metterci in condizione di corrispondere degnamente alle richieste del Governo non abbiamo esitato fare dei sacrifici che speriamo saranno equamente compensati alla Società.

Come rileverete dal Bilancio, la nostra Società ha sottoscritto al Prestito Nazionale per lire cinquantamila; ha pure preso parte, ha concorso e intende concorrere a tutte le opere e manifestazioni che l'iniziativa pubblica e privata ha creato e crea a vantaggio dei combattenti e delle loro famiglie.

Riguardo poi ai nostri impiegati e operai richiamati abbiamo provveduto in modo speciale, garantendo a tutti il loro posto per quando ritorneranno dalla guerra, mantenendo agli impiegati anche l'intero stipendio, e assegnando alle famiglie degli operai richiamati un sussidio quindicinale proporzionato al numero dei membri della famiglia di ogni singolo richiamato e ai bisogni della famiglia stessa, direttamente da noi constatati.

CARROZZERIA SCHIEPPATI  
VIA L. PAPI N. 14 - MILANO - TELEFONO 30-030

AGENZIA LOMBARDA AUTOMOBILI **DIATTO**

La confortabile nuova guida interna ingegneristica SCHIEPPATI su chassis DIATTO tipo 20 A, ripropone al Signore automobilista la linea elegante.

VETTURA, CHASSIS E MOTORE DIATTO TIPO 20 - A

Prima dello scoppio della guerra, l'ex tecnico Ettore Bugatti, amico degli ingegneri Diatto, segue con interesse lo sviluppo industriale della casa aereo-automobilistica.

Nel 1915, prende avvio una decennale collaborazione tecnica e commerciale che, dall'acquisizione dei brevetti Bugatti del motore 8C aeronautico, si estenderà al campo automobilistico, con la produzione di vetture di lusso e da corsa (vedi il capitolo 4: 1915-1925: Diatto - Bugatti, motori aerei e automobili).

In uno stralcio (qui sopra), della relazione del presidente del consiglio di amministrazione, ing. Diatto, accompagnata al bilancio del 1915, si menziona l'accordo con Bugatti e il trattamento economico riservato ai combattenti e alle loro famiglie.

**DIATTO Torino.** Annata operosa per la *Diatto* questa del 1917 in cui tutte le sue macchine hanno avuto il più largo impiego nei servizi militari e hanno dato i più proficui risultati. Il suo probo e indefesso lavoro, l'estrema cura delle sue costruzioni e lo spirito pratico che le impronta hanno avuto il meritato compenso. Proprio in questi ultimi mesi il suo *moto - compressore* riceveva il più ambito riconoscimento della sua utilità e superiorità con nuove e ingenti ordinazioni da parte dell'Amministrazione Militare.





Nel 1919, finita la guerra e ripresa alacremenente la produzione automobilistica, Diatto torna a correre nelle competizioni. Nella prima gara del dopo guerra, la crono scalata Parma Poggio di Berceto, 53 km. in provincia di Parma, Diatto conquista il primo e il secondo posto nelle classi 1.500 e 2.500 cc, gara che vincerà anche nelle successive quattro edizioni.

E alla Targa Florio, 432 chilometri sui monti siciliani delle Madonie, Diatto si aggiudica il primo posto nella categoria 2 litri e il terzo posto nella classifica generale, davanti a vetture di oltre 5 litri (vedi qui accanto).



Sempre nel 1919, Diatto lancia "Il sontuoso coupè Tipo 4 DC, la vettura italiana più veloce e di minore consumo" dell'epoca, con design, stile e tecnologia all'avanguardia. La direzione della produzione viene affidata all'ing. Giuseppe Coda, validissimo e stimato progettista.



L'ing. Coda è un pioniere nel campo della progettazione dei motori, con esperienze presso la Züst di Brescia, la Fiat, la Rapid e la Scat, quale direttore tecnico per la costruzione di aerei Spad, con motori Hispano-Suiza 8 cilindri. L'ing. Coda frequenta gli "assi" delle squadriglie aeree italiane, Ancillotti, Ronza, Piccio ed è intimo amico del fuori classe, pluri decorato, Francesco Baracca, dal quale Enzo Ferrari erediterà il mitico stemma del cavallino rampante (il mondo dei motori era piccolo).

1924 - Diatto 20S spider (proprietà Schieppati)



Coda, sviluppando un progetto inizialmente destinato alla Veltro, la sua piccola officina di automobili, realizza i motori Diatto Tipo 20 e 20S per la produzione di serie, risultati già così competitivi, da essere utilizzati con successo nelle corse, senza bisogno di modifiche.



Successivamente, Coda progetta e costruisce un motore 8C in linea con due blocchi Diatto 4C tipo 20, ispirandosi al motore Bugatti Avio 8C, che Diatto aveva prodotto su licenza, sotto la Sua direzione tecnica.

1924 - Alfieri Maserati su Diatto 20 S

Questo e un altro motore 8C a teste fisse, costruito nel 1922 con l'avvio della collaborazione con Alfieri Maserati, vengono montati su due telai Diatto Tipo 20 di serie e provati sulla salita del Moncenisio, ma con risultati insoddisfacenti.

Abbandonato questo progetto, Coda e Maserati, che ora lavora stabilmente per la Diatto, realizzano un 8 cilindri monoblocco in linea, bialbero in alluminio di 2 litri, con carburatori Memini e compressore Tipo Roots, carrozzato da Schieppati. Maserati lo prova nel circuito di Monza, finalmente con successo.



Alfieri Maserati, il vincitore assoluto categ. corsa massimo, e, tenendo conto delle difficoltà del percorso, le medie raggiunte sono state veramente altissime.  
Il miglior tempo della giornata fu stabilito da Maserati, con la Diatto tre litri.

L'arrivo di Maserati su «Diatto»,



Diatto, definitivamente, affida ad Alfieri ed Ernesto Maserati, le sorti della squadra corse e il progetto del nuovo motore Diatto Grand Prix 8 cilindri compressore.

Dopo innumerevoli vittorie e con un invidiabile bagaglio tecnico e sportivo, Alfieri Maserati, con le Diatto Grand Prix 8C ereditate, nel 1926 fonderà la "Maserati": vedi il capitolo 5) Diatto-Maserati.

Alla politica di acquisizione dei migliori tecnici, perseguita già dall'immediato dopo guerra, segue l'acquisizione dei migliori piloti, anche grazie ai quali Diatto primeggerà nelle competizioni.

Diatto, proseguendo con determinazione nella sua vocazione agonistica, presenta il nuovissimo modello 2 litri 25 hp, che riscuote consensi e successo anche all'estero.

In Inghilterra, la rivista *The Motor Autogjournal*, il 26 agosto 1920 pubblica una prova articolata della Diatto 25 HP e, comparandola con la nuova Bentley 3 litri, le accredita le medesime prestazioni, pur avendo una cilindrata inferiore (un successo per la casa italiana).

CLASSIFICA	
Categoria fino a 3000 cmc.	
1.	MASERATI Alfieri (Diatto) che copre i 40 giri del Circuito, pari a Km. 400 in ore 3.11'19" 3/5, alla media di Km. 125.439.
2.	Sioocci Ugo (Alfa-Romeo) in ore 3.11'29" 3/5 alla media di Km. 125.330.
3.	Costantini Meo (Bianchi) in ore 3.22' 26" 1/5 alla media di Km. 118.555;
4.	Matetti (Scarf) in ore 4.14'42" (fuori tempo massimo).
Giro più veloce: Maserati (30) in 4'15" e 4/5 alla media di Km. 140.737.	



# DIATTO

"The Italian Super-Sporting Car"

Apply at Stand  
No. 119

## Olympia

STAND TELEPHONE - - - HANMERDITCH 200.



Demonstration Car outside  
Olympia at disposal of clients.

AGENCIES FOR CERTAIN TERRITORIES STILL OPEN.

*Sole Concessionaire:*

# G. Foresti.

66, St. James's Street, S.W.1.

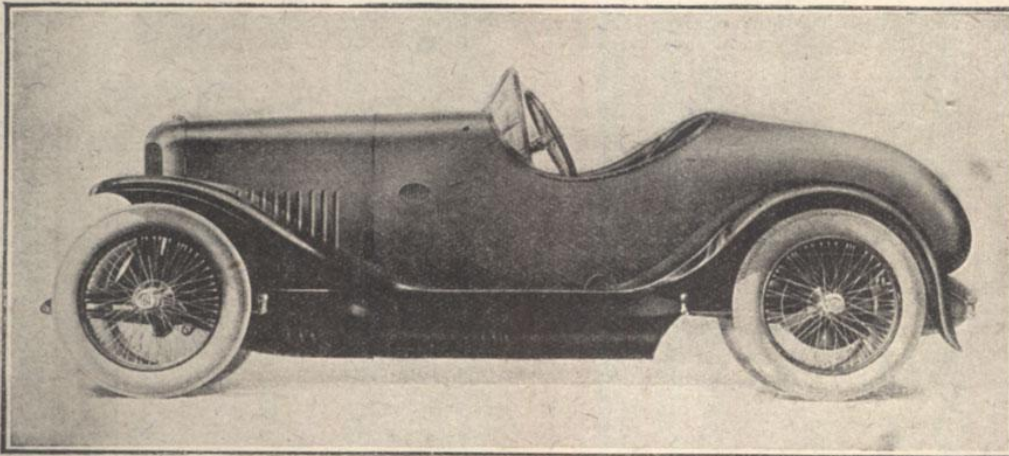
Telephone  
Central 1107  
Suburbans—  
OTTAPRACH  
ST. JAMES'S

**66a, St. James's Street,  
LONDON, W.**

Telephone: Gerrard 1107.  
Telegraphic Address: "Ottafrasch, St. James's."

Sole Concessionaire for  
British Empire for the

**SUPER SPORTING  
DIATTO**



Type 85 mm. x 120 mm., 17.9 R.A.C. Rating.

„ 60 „ x 90 „ 8.9 „ „

**IMMEDIATE DELIVERY OF 17.9 MODEL.**

**Delivery of complete 10 h.p. cars, commencing September.  
60 miles per gallon. 45 miles per hour.**

3-seater, 4-seater, and Coupe.

*AGENCIES FOR CERTAIN TERRITORIES STILL OPEN.*



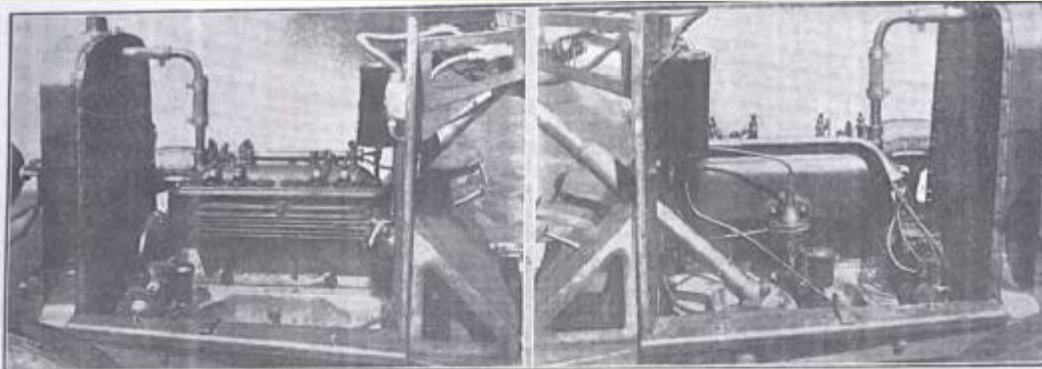
## THE 25 H.P. DIATTO

A Chassis of Conventional Italian Design, having a Four-Cylindered Monobloc Engine, a Separate Four-Speed Gear-Box, and a Unified Back Axle and Propeller-Shaft Casing

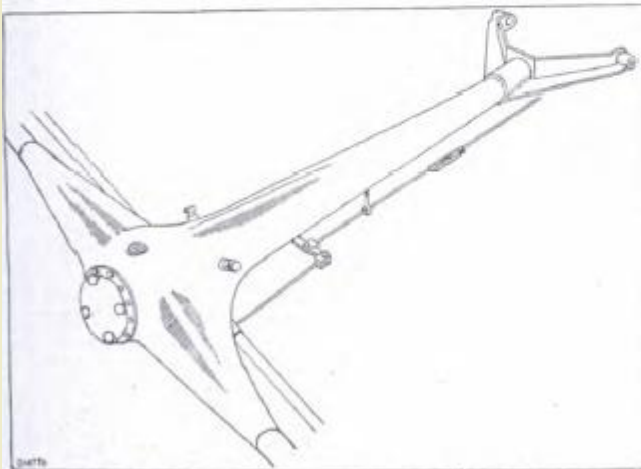


THE 25 H.P. DIATTO CHASSIS: Off-side view: The height of the radiator will be specially noticed.

889

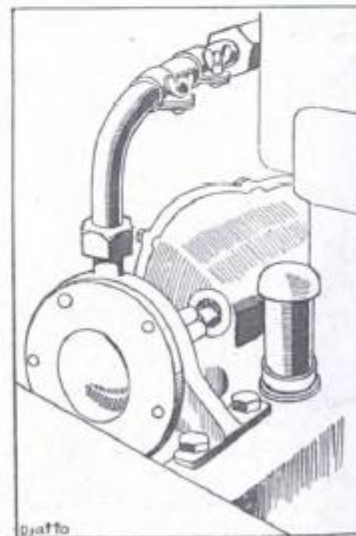


Near and off-side views of the 25 h.p. Diatto four-cylindered motor, showing the water-connections and other external details



The Diatto torque-tube and rear axle unit: A beautiful example of pressed steel moulding for grace and strength. Note also the method of suspending the single brake-connection.

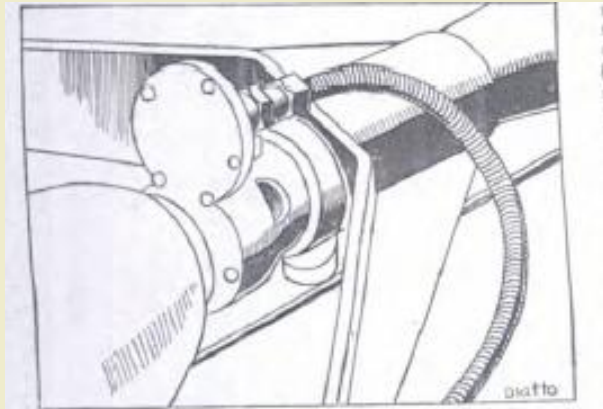
890



Diatto water-circulation detail



Front view of the Diatto 25 h.p. chassis, displaying not only the radiator-heads, but also the stoutness of



The Diatto method of working the speedometer-drive from the front end of the propeller-shaft

1920 - Diatto 25 HP (from The Auto motor journal)

AUGUST 26, 1920

usual yoke, in which the torque-tube head is free to oscillate, and is grease-cap lubricated. But the modelling of the solid tube, in one T-unit with the axle, is the most mighty example of press-work and seamless welding one remembers, each of the three members being moulded into four quartering



The neat installation of the electrical connections on the 25 h.p. Diatto chassis

in a manner that at least prevents the redwork chattering, if it does not better the trustworthiness of this medium of connection. Forward, too, the connection for control is no less neatly effected as, from a bracket-anchorage behind the heavy U-shaped cross-member, a bell-crank is connected in a lever from the near-side end of a shaft which comes concentrically through the tubular shaft carrying the gear-change striking levers.

Practically the only other distinctive features of the Diatto chassis are the duplicated exhaust-silencer, and the



The adjustable accelerator pedal on the Diatto chassis, giving two minimum settings

OCTOBER 23 1921



The Diatto Car.

1920 - 1921  
Diatto 25 HP (from The Auto motor journal)





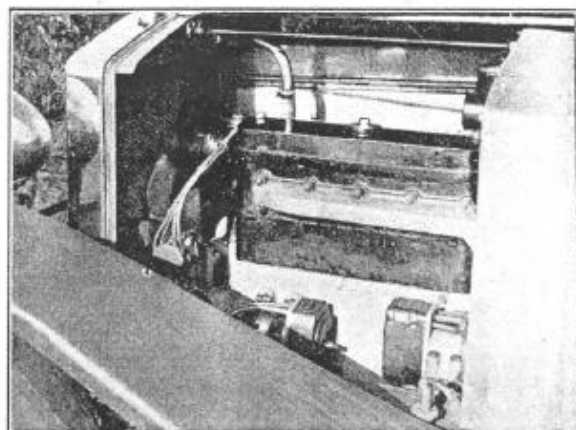


cylinder block is not gasketed, gas-tightness being secured by nice "facing" of the surfaces opposed. The overhead camshaft is carried in three bearings, and both valves and rocker-gear are, of course, interchangeable. The constructors continue to use four "idle" cams, whose function is merely to steady the camshaft, these idle cams having double noses, against which the corresponding pairs of extra rockers are held, by strong springs. Camshaft, water pump, magneto, cooling fan and dynamo enjoy a common drive through a vertical shaft skew-gearred from the crankshaft, and an extension of the same distribution shaft operates the oil pump. Lubrication is by pressure, with a really accessible relief-valve outside the crank-case, plus an oil-level indicator on the base-chamber and a needle-type gauge on the instrument board. The sump is replenished through one large filler centred in the cover of the valve-gear, and the pump-feed is very thoroughly filtered.

Three phosphor-bronze bearings, white-metal lined, carry the crankshaft. Iron pistons are fitted on the normal and aluminium on the sports models. Connecting rods are tubular on all models. By the way, the car which I tried most recently was the new two-litre "sports."

Cooling is effected by pump-pressure, by a wooden-bladed propeller-type fan, positively driven, and by a very large and sightly cellular radiator. Ignition is by Bosch magneto, and the lighting and starting installation are also by Robert Bosch. A Zenith triple-diffuser carburettor is fitted on the sports and a Solex on the normal chassis. Fuel supply is by Autovac, fitted, like the carburettor, on the off-side of the chassis, the magneto, lighting dynamo and starter being on the near, or exhaust, side. The ignition wiring is very neatly conduited, and the plugs are slightly inclined, but are *not*—as are so many cars' plugs nowadays—at all "socketed" in the block.

A single-plate, Ferodo-faced clutch is used, pressure to grip the driven plate being supplied by a series of peripheral springs. The centrally-controlled gear-box furnishes four forward combinations, and trans-



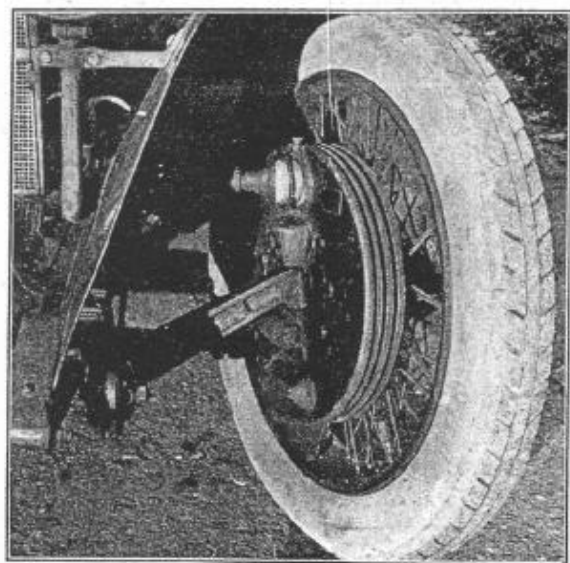
A glimpse of the electrical accessories, the encasement of the vertical shaft driving the overhead valve gear, the magneto and the positively-driven cooling fan on the 15.5 h.p. sports two-litre Diatto of 1927.

mission is through a propeller shaft encased in a torque tube which is rigidly attached to the rear axle. Final drive is through spirally hobbled gearing, with very large ball bearings, and a type of filler is used for the differential casing to which it is impossible to give too much oil. At the fore end the propeller shaft has an enclosed mechanical coupling, automatically lubricated, and the torque tube is anchored to the gear-box by means of a spherical housing. After removal of the driving shafts, the differential set may be withdrawn in one assembly from its casing. Steering is by worm and segment, and the rake of the pillar is adjustable. Suspension is by semi-elliptics all round.

Diatto-Perrot four-wheel brakes are brought into action by the use of the pedal. There is next to nothing to adjust, and very little to lubricate. The brake lever expands shoes only in the drums on the rear hubs. Six Rudge-Whitworth wheels, fitted with 820-120 mm. Dunlop cord tyres, are standard equipment, and other British units of the equipment are a Smith speedometer, revolution-counter and clock. Both electrical and bulb horns are provided. The body standardised is a roomy four-five-seated tourer, with a very staunch treatment of things like screen-supports, spare-wheel carriers, grid, etc. The one-man hood has (plated) steel "sticks," the screen is V-sectioned, and the upholstery and finish as a whole are first-rate.

A nicer thing to handle than this car it would be difficult to meet. Capt. Durlacher evidently makes great use of his ignition lever, and the degree of compression maintained is such that one must, but for a 70-75 m.p.h. car this Diatto can be driven very slowly on top gear. Two sets of ratios are available, 4.5, 6.4, 10.4 and 17.5 to 1, or 4.16, 6, 9.6 and 16.1 to 1. There is clearly just the difference that will be useful in legislating for the use of open or closed bodywork, and this is as well, because although the chassis has a wheelbase only of 9 ft. 4½ in., it has a surprising body-space, rather tempting one to fit a saloon, or other enclosed type of four-six-seater. The wings fitted are, as can be seen from our pictures, such as to help speed not at all, yet a perfectly standard 2-litre sports Diatto, with the coachwork and equipment illustrated, will lap Brooklands at 70 m.p.h. all day long.

The motor is notably quiet, the clutch and gear-box

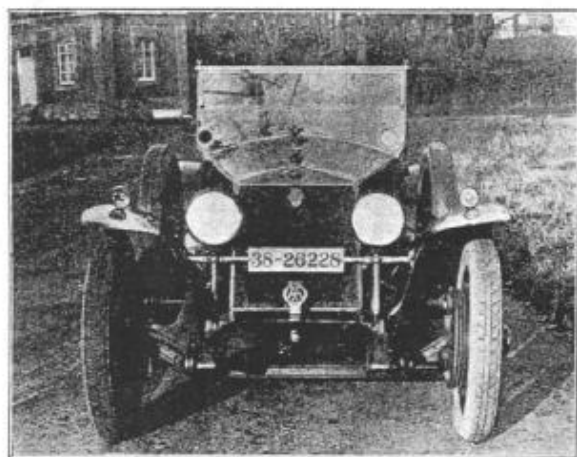


Diatto-Perrot four-wheel braking and the sharply castored steering pivot are the features of this photograph, with, additionally, the very liberal lock available.

could not be bettered, steering is perfect, and suspension faultless—except from the standpoint of those who like to rise or fall 1 ft. for every 3 ft. they progress! But people of that kind do not, I suppose, buy the Diatto, which is just as well both for them and it.

Braking is first-rate. Here are some of the very few four-wheelers of which not even I am afraid, so that one can drive this car as rapidly as it is safe, or at least prudent, to drive anything on British roads. One need never get windy.

The engine-power still available, *after* one has decided that one may as well cut-out, is astounding. I should like very much to see a Diatto enginegraph, and particularly like to pin it firmly down in front of the noses of the poor fish who say "But you *must* have a six nowadays, my dear fellow!" This engine has better acceleration, far more power, and incom-



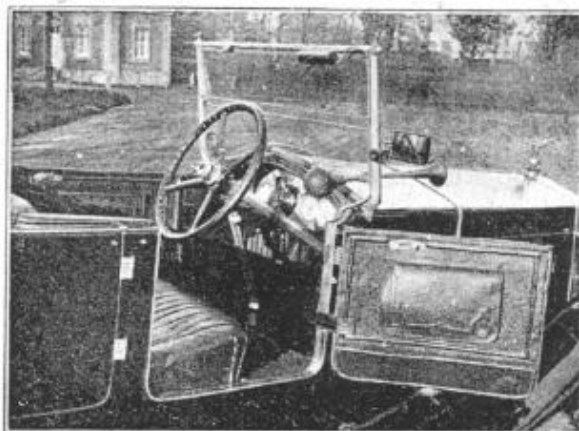
In this picture one enjoys to the full the clean drawing of the 15.5 h.p. Diatto's "front," with the radiator now characteristic of Italian ideas, a very straight-forward axle, and a (detachable) mud-shield between the dumb-irons.

parably more silence and refinement of running than at least one very vehemently boomed six of the same cylinder capacity, despite the fact that the claims advanced on behalf of that car would really make unthinking people believe that a car must be good because it has six cylinders. Fortunately for lots of us, there is much in the idea that if people say certain things sufficiently long and sufficiently loudly, they come to believe these things themselves. One does not need to exercise any psychological stunts, however, on the Diatto. The car does the work. One does not have to say "How splendid! How I love to drive the Diatto!" One enjoys its use automatically, must do so even if one approaches the car with prejudice.

The chassis price is £525, and the complete car illustrated costs £695, with the *lira* where it is. The Diatto is therefore not selling on price-appeal. It will not, for a long time, do so. It is not a car for

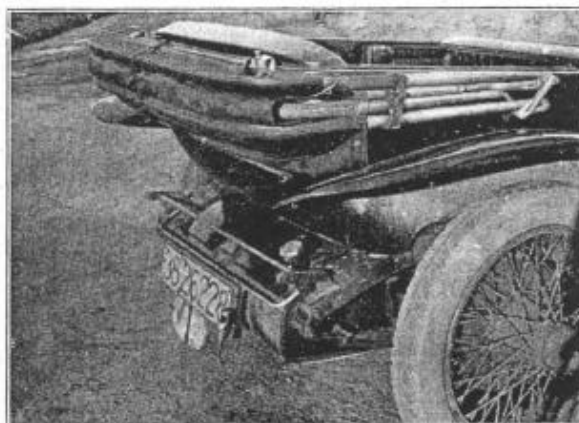
#### Another German Fusion

WORD comes from Berlin that the Siemens-Schuckert and the N.A.G. companies have combined forces. The former produced Protos cars and the latter N.A.G. cars and commercial vehicles. After the present series of cars are completed, the vehicles produced will be known as N.A.G.-Protos, and the manufacture will be concentrated in the N.A.G. factory.



Italian nattiness of instrument-board lay-out, joinery trimming and upholstery on the Diatto two-litre. Note also the easy reach of the left-handed change-speed and brake levers.

people who say "How much shine and glitter and pinkness can I get for my money?" It is a machine appealing only to discerning, *educated* motorists, and therefore we shall be a long while reaching the point at which we say "Another of those infernal Italians!" every five minutes; but I know no two-litre which I should like better to own, and very few which I should like so well to be mine. Anybody who has £695 to spend, and does not feel obliged—as so many do—to buy a British car, wants to try the 15.5 h.p. Diatto. It is among those which do their own conversion, and although I did not ask Capt. Durlacher what sort of cruising consumption he obtains, this should be very light, because the chassis weighs only 17½ cwt., and the completely equipped car, with all reservoirs filled and two spare wheels and tyres, inside 25 cwt.



A 13-gallon fuel tank of very stout gauge, feeding through an Autovac installation, and the luggage grid (included in the standard equipment) on the 15.5 h.p. Diatto.

#### The Season of Goodwill

"IN view of the approaching festive season, and the preparations that have to be made for it, I hope you will take a lenient view of this case," pleaded a motorist who was summoned at Bradford for obstruction. It appeared that he had gone into a music shop to change some pianola rolls. A kindly-disposed Bench took the hint and dismissed the summons.



Sempre nel 1920, Diatto presenta una "Vettura speciale tipo corsa, con siluro in alluminio" (qui accanto, ne riproduciamo la pubblicità) che, in agosto e in novembre viene reclamizzata dall'importatore Foresti, sempre sulla rivista inglese *The Motor*, nella versione *Super Sporting*.

Nel 1921 Diatto vince nuovamente, in Inghilterra e in Svizzera, "I Concorsi Internazionali per il Maggiore Rendimento", in competizione con 50 vetture rappresentative dei più importanti costruttori europei e americani.



Le Diatto sono premiate per le maggiori leggerezza e velocità, corrispondenti al minore consumo: le loro prestazioni sovrastanti, esprimono raffinate capacità progettuali e costruttive. Le Diatto vincono, piacciono, si vendono, ma gli incassi delle enormi forniture militari al Regno d'Italia non arrivano e i bilanci ne risentono.

Sempre nel 1921, Diatto realizza uno sfolgorante successo, classificandosi *Prima assoluta nella Rocca di Papa* e *Prima nella sua categoria (3 litri)*, battendo auto di oltre 4,5 litri (vedi qui sopra).



La produzione di serie viene sviluppata sui modelli con carrozzerie sportive aperte e coupè a due posti, torpedo, convertibili e chiuse, montate sia su telai corti che lunghi:

- 25HP 4 DA di 2724 cc, monoblocco a 4 cilindri, 95 km/h;
- 80/90 HP di 2952 cc, 180 Km/h;
- 40 HP di 1995 cc, 100 km/h (tipo 20);
- 75 HP, 160 km/h (tipo 20S);
- 85 HP, 170 km/h (tipo 20S lungo);
- 70 HP, 2632 cc, 140 km/h (tipo 26);
- 105 HP, 200 km/h (tipo 26S);
- 160 HP, 220 km/h (8 CS Mille Miglia compressore).

Diatto diventa uno tra i più rinomati costruttori Europei, per la produzione di lussuose berline e soprattutto di costose vetture sportive ad alte prestazioni, destinate a facoltosi piloti e gentleman driver, carrozzate con maestria, da: Bertone, Castagna, Garavini, Stabilimenti Farina, Mulliner, Schieppati, Zagato.







Nel 1922, la squadra corse Diatto, con vetture rigorosamente di serie, riconfermando la propria superiorità tecnologica, porta alla vittoria nelle competizioni internazionali, i suoi audaci piloti, Gamboni, Meregalli, Maserati, Brilli Peri, Schieppati, Nuvolari.

Domenico Gamboni conquista il Circuito dell'Italia Centrale – Gran Premio d'inverno, con una Diatto 3 litri (vedi resoconto a metà pagina) e il Criterium di Roma con una 2 litri (vittoria che Diatto replicherà per tre stagioni).

Le ottime qualità di scalatrici, consentono alle Diatto di stabilire la media record di km/h 75,285, lungo i 15 km. di gara, con un dislivello di m. 450.

Guido Meregalli vince con una Diatto 20S la Parma Poggio di Berceto (corsa in salita che Diatto vincerà per ben cinque edizioni).

E con una Diatto 20, provvista solo di freni posteriori, vince anche il Circuito del Lago di Garda (vittoria che replicherà per tre edizioni), ottenendo anche il giro più veloce, il 13° dei 20 percorsi per totali km. 247,2, alla media oraria di chilometri 82,614 (vedi in calce).

IL "GRAN PREMIO D'INVERNO" A ROMA  
DAL NOSTRO INVIATO SPECIALE - ROMA, 17 gennaio 1921.

Categoria 3000 cmc.

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

Ritirato: Santucci.

15 - 22 Agosto 1923 MOTORI AZIO CICLI & SPORTS Pag. 19

LA DIATTO AL GRAN PREMIO D'ITALIA

LA SUA DUE LITRI DA CORSA

Giro più veloce della prima categoria. — Maserati Alfieri (Diatto) in 4'15"4/5 alla media oraria di km. 140.734.

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

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

Premi in danaro: Prima categoria

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

Nel II CIRCUITO del GARDA

DIATTO

Prima Assoluta

DIATTO

Automobili Diatto TORINO

Alfieri Maserati inaugura le vittorie con i colori della Diatto, al Gran Premio d'Italia, corso all'Autodromo di Monza con una Diatto 2 litri, ottenendo anch'egli il giro più veloce alla media oraria di chilometri 140,734 (vedi sopra).

L'anno successivo, 1923, Maserati, con una Diatto speciale di 4,5 litri, è ancora primo sul podio della Susa – Moncenisio, la più vecchia corsa al mondo (che Diatto si aggiudicherà per cinque edizioni), stabilendo il nuovo record della crono scalata, km. 22,1 con un dislivello di m. 1430, alla media di km/h. 69,484.

Lo stesso anno, Maserati vince anche la crono scalata Aosta – Gran San Bernardo, 30,5 chilometri su un dislivello di m. 1.880 (vittoria replicata dalla Diatto, anch'essa per cinque edizioni).

## La duplice vittoria della "DIATTO",

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

Questa Coppa doveva attribuirsi a quel concorrente che avrebbe mantenuto per ognuno dei 4 giri del circuito il tempo più vicino a quello di 1 ora e 36 minuti fissato dal regolamento.

Ottere la meravigliosa *Diatto* condotta Silvani, che ha ottenuto questa Coppa ha marciato con tale stupefacente regolarità su quel percorso accidentatissimo tortuoso, con continue salite e scese, compreso il passo della Pata, da far sì che che le differenze dei quattro giri sommate assieme, in confronto del tempo di 1 ora e 36 minuti, danno complessivamente 7 secondi e  $\frac{1}{2}$ .

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

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

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

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

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

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

Il conte Gastone Brilli Peri, asso della squadra corse Diatto, vince con una Diatto 20S, la Coppa delle Colline Pistoiesi (titolo che Diatto otterrà per cinque volte).

Alla 14a Targa Florio, dove Diatto salirà sul podio per quattro edizioni, il corridore siciliano Modo, sorprendentemente conquista il primo posto nella categoria 2.000 cc, con una Diatto 20 (vedi in calce a sinistra).

Insomma nelle gare in salita le Diatto primeggiavano per la loro leggerezza abbinata all'elevata coppia motrice, 100 km/h a soli 2.700 giri/minuto, per la rigidità torsionale del telaio dotato di una sofisticata conformazione delle balestre, per guidabilità e tenuta di strada che eccellevano (impianti frenanti, cambi marce e carburatori erano brevetti Diatto).

La Diatto nei 24 Ore di Monto 1924  
1. - 2. - 3. - 4. - 5. - 6. - 7. - 8. - 9. - 10. - 11. - 12. - 13. - 14. - 15. - 16. - 17. - 18. - 19. - 20. - 21. - 22. - 23. - 24. - 25. - 26. - 27. - 28. - 29. - 30. - 31. - 32. - 33. - 34. - 35. - 36. - 37. - 38. - 39. - 40. - 41. - 42. - 43. - 44. - 45. - 46. - 47. - 48. - 49. - 50. - 51. - 52. - 53. - 54. - 55. - 56. - 57. - 58. - 59. - 60. - 61. - 62. - 63. - 64. - 65. - 66. - 67. - 68. - 69. - 70. - 71. - 72. - 73. - 74. - 75. - 76. - 77. - 78. - 79. - 80. - 81. - 82. - 83. - 84. - 85. - 86. - 87. - 88. - 89. - 90. - 91. - 92. - 93. - 94. - 95. - 96. - 97. - 98. - 99. - 100.



Nel 1924, le Diatto hanno il blocco delle teste senza l'interposizione di guarnizione, a dimostrazione della precisione di lavorazione, quando allora l'elettronica era sconosciuta a torni e macchine utensili.

## La 14ª Targa Florio

Il 13 aprile u. s. con grande affluenza di pubblico e con tempo buono si è disputata la classica Targa Florio.

La corsa movimentata e difficile ha messo a dura prova i concorrenti ed è terminata con un bellissimo duello fra Ascari e Silvani che è risultato vincitore assoluto della categoria 4500 cmc. compiendo i 4 giri dell'aspro percorso (Cerde, Cavalzuro, Polizzi, Collasano, Campofelice, Cerda) km. 108) in ore 7.18'0" 3/5 con una media di chilometri 59,176.

Ecco pertanto le precise classifiche per ogni categoria:

Categoria 1500 cmc.: 1. Donata (Fiat) in ore 8.51'54" (media km. 48.700); 2. Lenzi (Fiat) in 9.6'38".

Categoria 2000 cmc.: 1. Modo (Diatto) in ore 9.15'3" (media km. 46.980).

La stagione sportiva si apre con le belle vittorie nelle gare internazionali in Svezia, alle Corse in circuito e in salita di Stoccolma (vedi a destra), in Spagna, alla Corsa della Rebassada e al Gran Premio di Barcellona, riscattando il 4° posto ottenuto l'anno prima.

## Successi italiani in Svezia.

Sulle gelate strade del Nord, in pieno inverno il Club di Svezia ha organizzato una prova di 100 Km. su un circuito di 2765 metri, ed una prova di 150 Km. su un percorso di Km. 22.600.

In ambedue le gare, l'Italia con macchine straniere ha riportato il più grande successo.

Nella prima la classifica è stata la seguente:

Cat. 1500 cmc.: 1. Fiat.  
» 2 litri 1. Lancia; 2. Diatto; 3. Lancia.  
» 3,5 " 1. Scania Vabis,  
» 5 " 1. Buick.  
» 6 " 1. Cadillac.  
» 1500 cmc. da corsa: 1. Fiat.

Nella seconda durissima gara si sono classificati:  
1. Diatto, 2. Buick, 3. Lancia, 4. Fiat, 5. Lancia, 6. Fiat.



Seguono altri successi internazionali, come quelli di Cesare Schieppati, noto carrozziere milanese, con una Diatto 20S, alla massacrante Coppa delle Alpi, cinque tappe attraverso la catena delle Alpi per complessivi 2.830 km. (gara che Diatto vincerà anche l'anno successivo), al quale viene assegnata la Coppa dei Ghiacciai;

di Tazio Nuvolari nella classe 3 litri, alla gara internazionale del Circuito di Mantova, organizzata dal locale Automobil Club sul Circuito di Belfiore, 20 giri x km.12,810, per totali km 256,200; ancora di Maserati alla Terni – Passo della Somma con una Diatto 20S, mentre sfuma la vittoria alla Targa Florio, dove Maserati arriva terzo.



Le riviste inglesi, francesi e tedesche dedicano diversi articoli alle vittorie delle Diatto, apprezzate anche per uso turistico, per le loro sorprendenti doti di scalatrici, tanto da documentare con servizi fotografici, l'attraversamento turistico delle Alpi.

Corsa in salita  
**COPPA DELLA COLLINA PISTOIESE**  
16 Luglio 1924

I Pneumatici Straight Side **GOOD YEAR**

partecipano alla gara  
**Damiano Rogai**  
su **DIATTO** che  
porta la Scuderia  
2000 ccm. 1924

Il primo premio spetta  
**AMLETO OLENDI**  
su Torino tipo "LAMBDA" di 2000 ccm.  
che parteciperà sulla sua 2000 ccm.  
con pneumatici Good Year. Secondo  
e pochi minuti dal primo alla partenza  
con 2000 ccm. e pneumatici Good Year  
con il miglior tempo.

Domanda presso le nostre FILIALI  
DIPARTIMENTO PUBBLICITÀ GOOD YEAR  
BARRI, Bergamo - Via GOOD YEAR

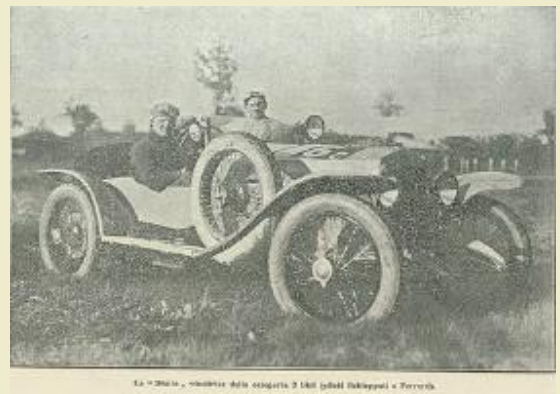
AGENZIE GENERALI FINESTRE PIRELLI  
**GOOD YEAR**  
BOLANDI, LANDOLFI & LUPODI  
LUCCA MILANO

FILIALI: BOLOGNA - FIRENZE - GORIZIA - NO  
BARI - PESCARA - ROMA - NAPOLI  
VERONA

A metà anni venti, Diatto è nel pieno della maturità sportiva. Arrivano altri successi internazionali in Francia, alla Corsa di Limonest (vinta per due edizioni) e in Svizzera, alla Riunione di Ginevra.

Il campione motociclistico Damiano Rogai, convertito alle corse automobilistiche dalla Diatto, replica la vittoria alla Coppa delle Colline Pistoiesi (vedi accanto).

Il marchese Diego de Sterlich, con una 20S sbaraglia gli avversari alla Terni – Passo della Somma e conquista anche il podio alla Sorrento – Sant'Agata e della Coppa di Natale.



Schieppati, con la sua fidata Diatto 20S, acclamato dai suoi fans lombardi, sale sul podio della Coppa del Rè, svoltasi all'Autodromo di Monza, dove Diatto vincerà anche la Coppa Fiera di Milano, una gara internazionale di velocità, con consumo limitato a 18 litri di benzina. Anche il Mugello entra, per tre edizioni, nel ricco palmares della Diatto.



Nel 1926, la stampa elogia il primato tecnologico della Diatto, che polverizza le prestazioni delle auto più competitive, frutto dell'esperienza maturata nelle corse (vedi accanto la pubblicità):  
*"La Diatto 30" è la più veloce "2 litri" italiana, di serie, in commercio: un Primato Italiano, i maestri della vettura leggera".*

1923 - Diatto 30 Bertone



1924 - Diatto 20 A Berlina Weyman

I *"Puro sangue Diatto"* si affermano nei maggiori circuiti, all'autodromo di Monza, in Svizzera al Gran Premio d'Europa, in Inghilterra alla 6 Ore di Essex, nelle cronoscalate, dalla Coppa della Perugina al Circuito di La Spezia, dalla Bologna - Raticosa alla Cuneo Colle della Maddalena, alla Coppa d'oro di Sicilia, nelle gare di velocità e di durata, in Tunisia e Libia al Raid Tunisi - Tripoli e in Svizzera, al chilometro lanciato a Ginevra e si affermano per il loro stile, che fa tendenza:



*"Il disegno classico del radiatore Diatto a linea diritta, i suoi chassis abbassati, carrozzati molto elegantemente, per vetture basse a linee sfuggenti, hanno fatto scuola ad altri.*



1928 - Diatto 30 S Garavini





Automobili Diatto — Sezione Prato — Uno dei grandi saloni di montaggio.

Intensa è la progettazione e la costruzione (6/7 al giorno), di ambite vetture sportive, leggere e potenti “*meccanica e stile di suprema distinzione*”, con cilindrata fino a 6.000 cc., motori a 4, a 6, a 8 cilindri con compressore, 4 valvole per cilindro e pistoni in alluminio, prodotti dalle proprie fonderie.

L'attività prosegue febbrilmente fino all'inizio degli anni trenta.

Nel 1932, a seguito di insormontabili difficoltà finanziarie, causate dal dissesto delle industrie tessili dei fratelli Musso, suoi importanti azionisti e soprattutto dal definitivo mancato incasso delle ingenti forniture militari al Regno d'Italia (Diatto aveva persino trasferito, ma inutilmente, la sede legale a Roma, per farsi

pagare dal governo il credito di 6 milioni), cambia la proprietà.

La produzione viene convertita ai motocompattori, ai gruppi elettrogeni e continuano a essere fabbricati i pezzi di ricambio delle vetture Diatto, attività che cesserà nel 1955.



Diatto, con la sua straordinaria tradizione sportiva e l'eleganza dei suoi raffinati modelli, storicamente legata alla Bugatti e alla Maserati, lascia un segno indelebile nell'automobilismo mondiale .

« D'altra parte la Diatto ha acquistato il controllo assoluto della Società Italiana dei Motori Gnome e Rhône. Questa Officina è importantissima e si può aver un'idea della sua potenzialità ricordando che nel periodo della guerra, consegnava in media 220 motori d'aviazione al mese costruendoli integralmente in ogni elemento dai pezzi fusi e forgiati fino ai più piccoli accessori.

« L'unione di queste due Società fa della Diatto uno dei gruppi industriali più considerevoli che esistano in Italia nella produzione automobilistica.

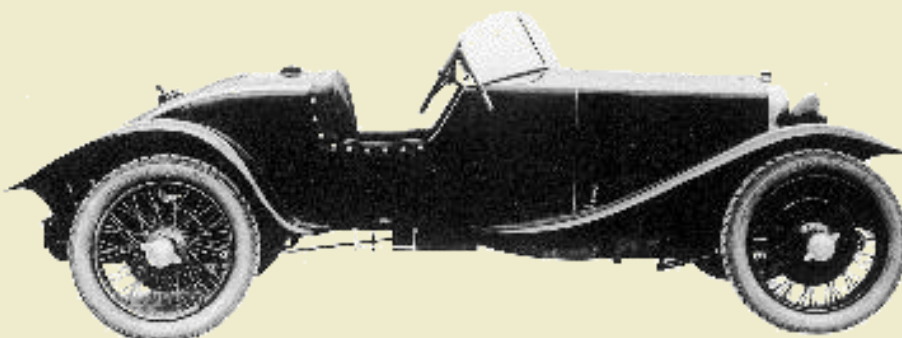
« La Diatto presenta al Salon ed ha in imminente consegna per grandi serie due tipi della sua produzione rimarchevoli da ogni punto di vista ».

E qui l'Auto passa a indicare i due modelli Diatto già da noi descritti e cioè la nuova Diatto 30 licenza Bugatti e la Diatto 4DC.

Della prima l'autorevole giornale dà questo giudizio : « È una delle più belle novità fra le migliori di cui pur è così abbondantemente provvisto il Grand Palais ». E della seconda disse : « È una vettura che possiede tutti i requisiti per essere nello stesso tempo un meraviglioso veicolo da turismo e una superba vettura da città ».

« Queste due vetture, conclude l'Auto, sono particolarmente rimarchevoli per due delle loro qualità più seducenti : il loro consumo è straordinariamente ridotto, e la loro elasticità e la perfetta mise au point dei loro motori permette di ottenere anche su strade montuose e accidentate medie di marcia assai elevate ».

E terminiamo qui le citazioni. I giudizi e gli elogi dei colleghi più autorevoli e competenti di Francia collimano coi nostri. Intorno al sommo pregio della Diatto non vi possono essere dissensi.



FEBRUARY 15, 1923

**The AUTO**  
MOTOR JOURNAL

# "AUTO." ROAD-TRIALS

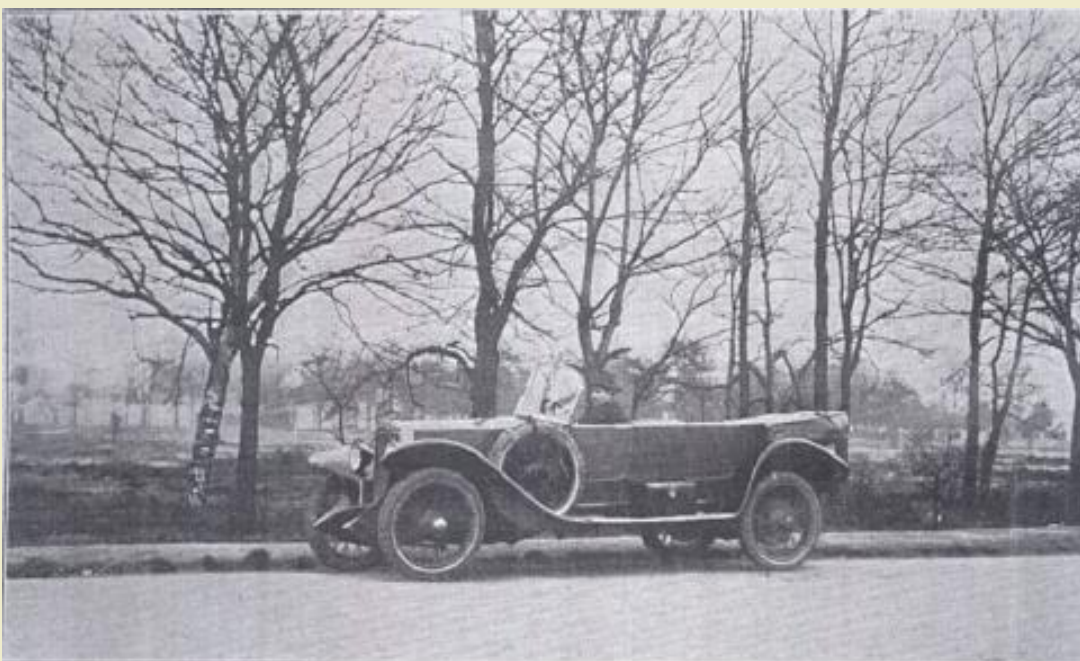
BY A. B. C.

## VII.—THE 15.9 H.P. DIATTO

*1921 - Diatto 25 4DS Spider Zagato*

I have never regretted the Brooklands close season more than I did on the occasion of this trial, because the Diatto is fitted with a kilometre-reading speed-indicator which is very ambitiously engraven as to its dial, and the stretches near London on which one can get going at even 75 m.p.h. are both few and brief. We found one, of course, and it was very pleasant to feel the Diatto hurtling through the crisp air for even half a mile, with the needle hard down on the "120." At that speed the car is delightful, tried in either the driver's or the rear seat. The engine has a distinctly aeromotor roar, the cut-out certainly cuts-out the silencer all right; but a smoother running engine at high speeds I have not met. It seems as good as that of the three-litre Bentley, and at least on this trials car there would appear to be very little between the T.T.-model (or high-compression) Bentley and the Diatto, in the way of speed, despite the disparity of cylinder-capacity. When the track is reopened I should like very much to see a little ten-lap match between these two cars, representing Italy and England, at something very near their best.

*1923 - The Auto Motor Journal.*

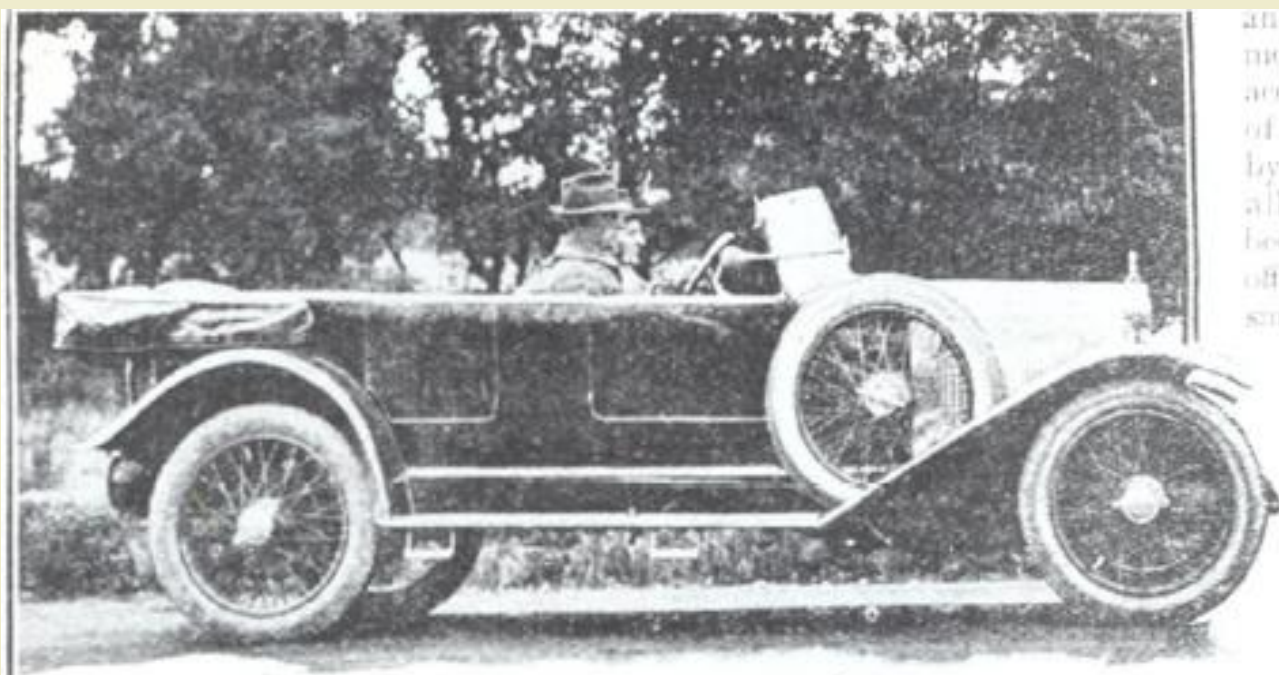


A speedy two-litre car from Italy—the 15.9 h.p. Diatto, mentioned in the notes above.

## TESTING THE 2-LITRE DIATTO.



*A Roomy and Comfortable Car with an Excellent All-round Performance on the Road.*



*High body sides, giving excellent protection, form a feature of the Diatto.*

and  
met  
acc  
of  
by  
all  
for  
off  
800