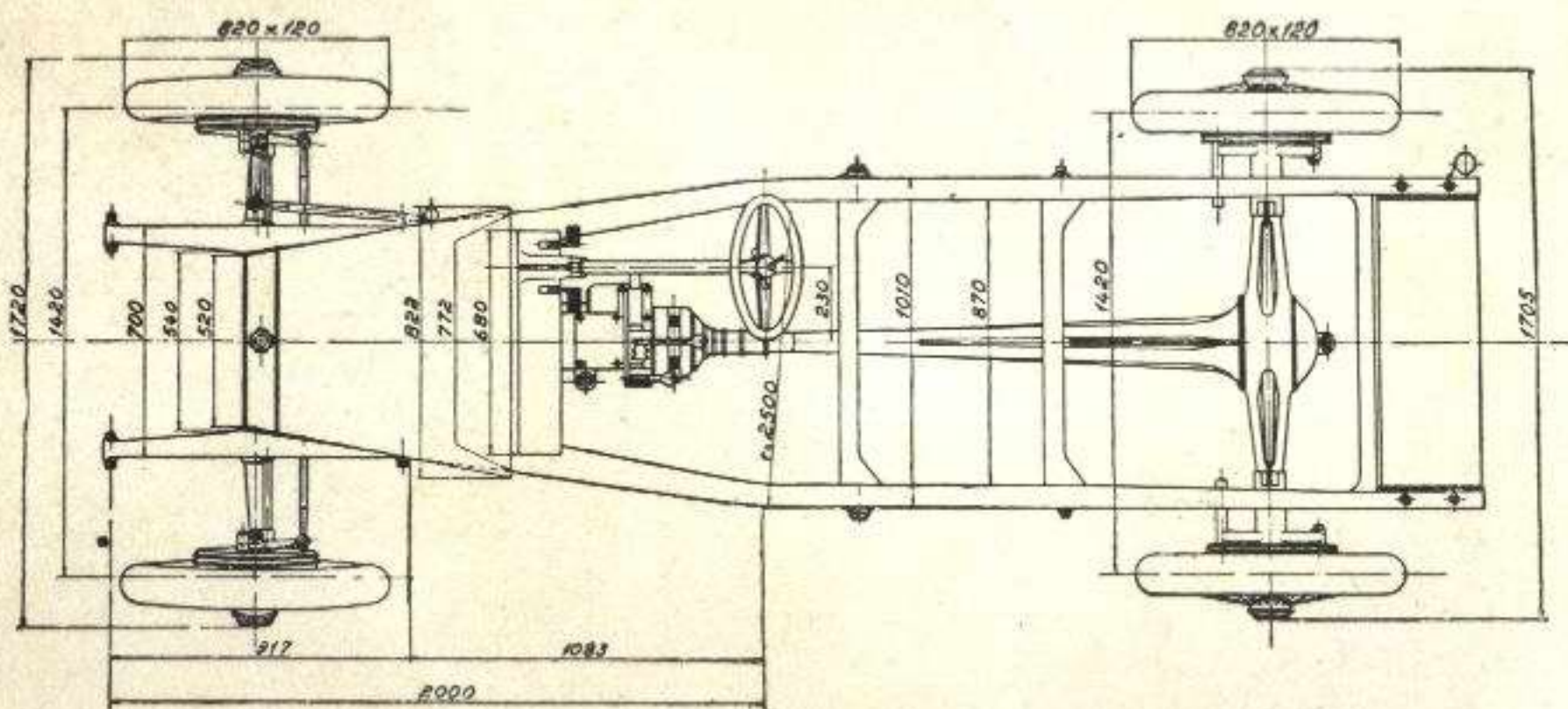
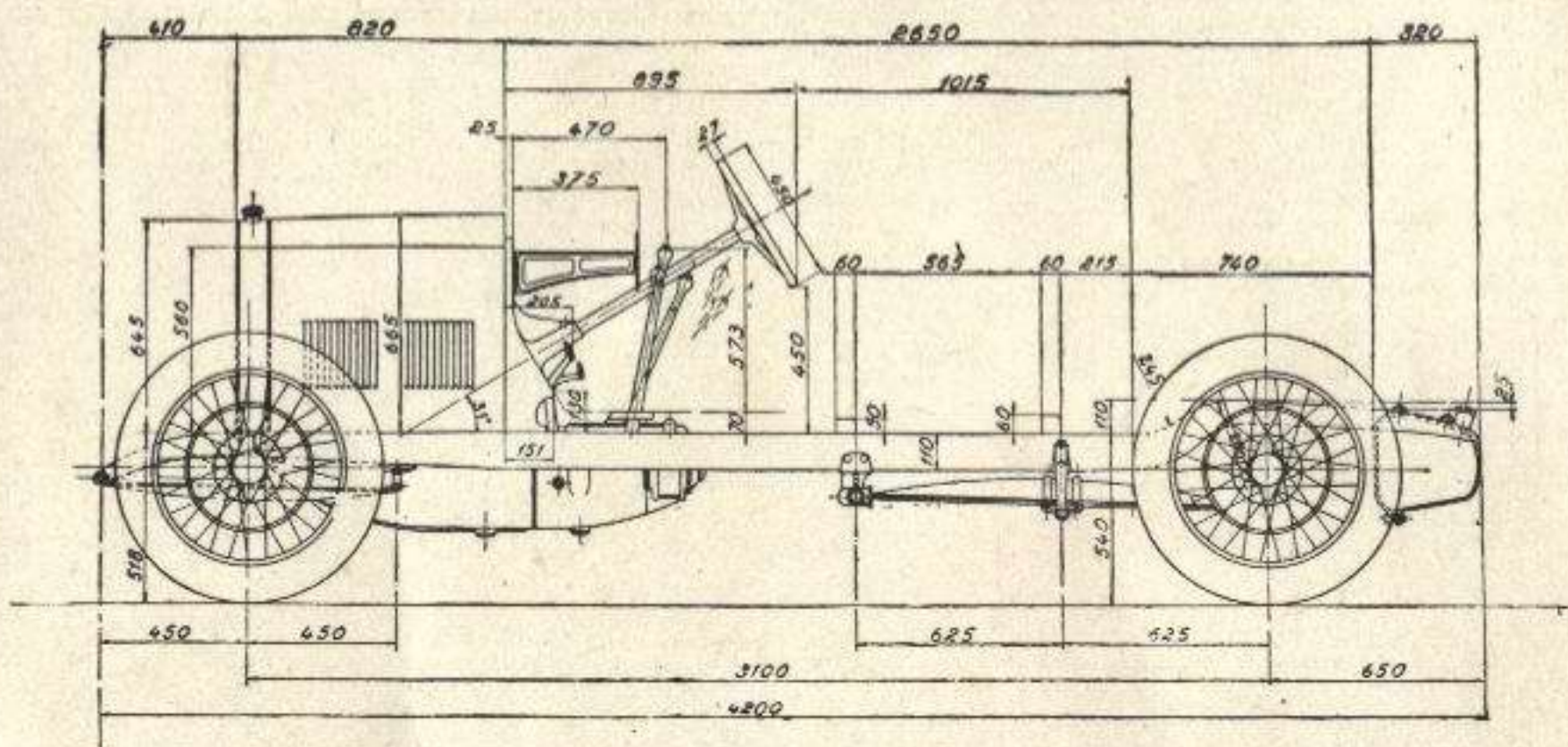


SOCIETÀ ANONIMA
AUTOCOSTRUZIONI DIATTO
TORINO



VETTURA TIPO "20 A"
 SCHEMA CARROZZERIA PER GUIDA 31°



MOTORE

Il motore di 79,7 mm. di alesaggio, 100 mm. di corsa, due litri di cilindrata, è a 4 cilindri fusi in un sol blocco di ghisa, con testa riportata. La testa porta nella sua parte superiore i 3 supporti dell'albero a cames che comanda a mezzo di bilanceri le valvole, in numero di 2 per cilindro, intercambiabili. Speciali ugualizzatori del movimento sono montati sull'albero delle cames per renderne silenzioso il funzionamento. L'albero a cames è comandato, unitamente a pompa ad acqua, magnete, ventilatore e dinamo, dall'albero verticale a mezzo di ingranaggi elicoidali. Sul prolungamento di quest'ultimo è pure montata la pompa dell'olio per la lubrificazione sotto pressione.

Dinamo, magnete, motorino di avviamento si trovano tutti dalla stessa parte del motore, lato scappamento.

Gli stantuffi, di ghisa o di alluminio a seconda del tipo di chassis, sono collegati a mezzo di bielle tubolari all'albero a gomito, sopportato da 3 supporti guarniti di cuscinetti di bronzo con antifrizione. L'accensione è data da un magnete ad alta tensione con anticipo a mano sul volante di direzione.

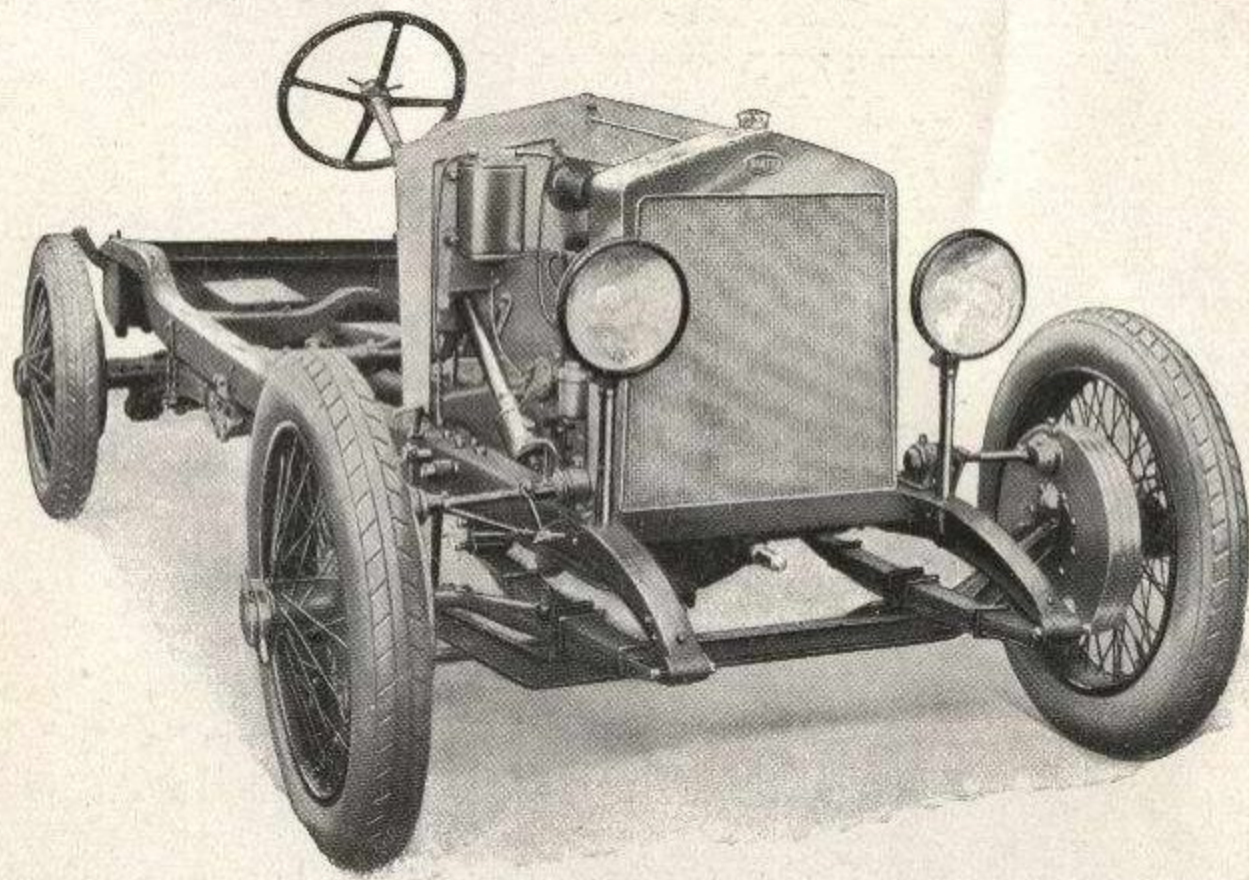
Il carburatore è automatico con comando a pedalino ed a mano. Il raffreddamento è ottenuto con circolazione di acqua a pompa centrifuga e radiatore con ventilatore.

La lubrificazione è sotto pressione con pompa ad ingranaggi e valvola riduttrice della pressione, regolabile, situata sul basamento; filtro montato nella coppa inferiore; indicatore di livello, e manometro sul cruscotto. L'introduzione dell'olio si fa da un bocchettone situato nel centro del coperchio della testa. Motore, frizione e cambio uniti in un sol blocco completamente chiuso e sospeso su tre punti al telaio.

FRIZIONE

Ad un sol disco rivestito di tessuto ottone e amianto, con molle multiple sulla periferia.

CHASSIS TIPO "20 A" (Due Litri)



CHASSIS DIATTO " 20 A "

CAMBIO DI VELOCITÀ

In scatola di alluminio. Con 4 velocità e marcia indietro su tre train balladeurs. - Quarta in presa diretta. - Leve di comando al centro.

TRASMISSIONE E PONTE POSTERIORE

La trasmissione è ad albero con un solo cardano e coppia posteriore a dentatura spiroidale Gleason.

Il ponte è in acciaio, stampato in due parti unite da bulloni. Il differenziale può essere estratto assieme all'albero di trasmissione previo sfilamento dei semi-alberi delle ruote.

Spinta trasmessa a mezzo di coppa sferica sul cambio.

FRENI

A pedale sui tamburi delle ruote posteriori.

A mano sulla puleggia del cambio.

A richiesta si montano i freni anteriori comandati a pedale e compensati con quelli posteriori.

DIREZIONE

A destra dello châssis. Montata su cuscinetti a sfere, irreversibile, a vite e settore.

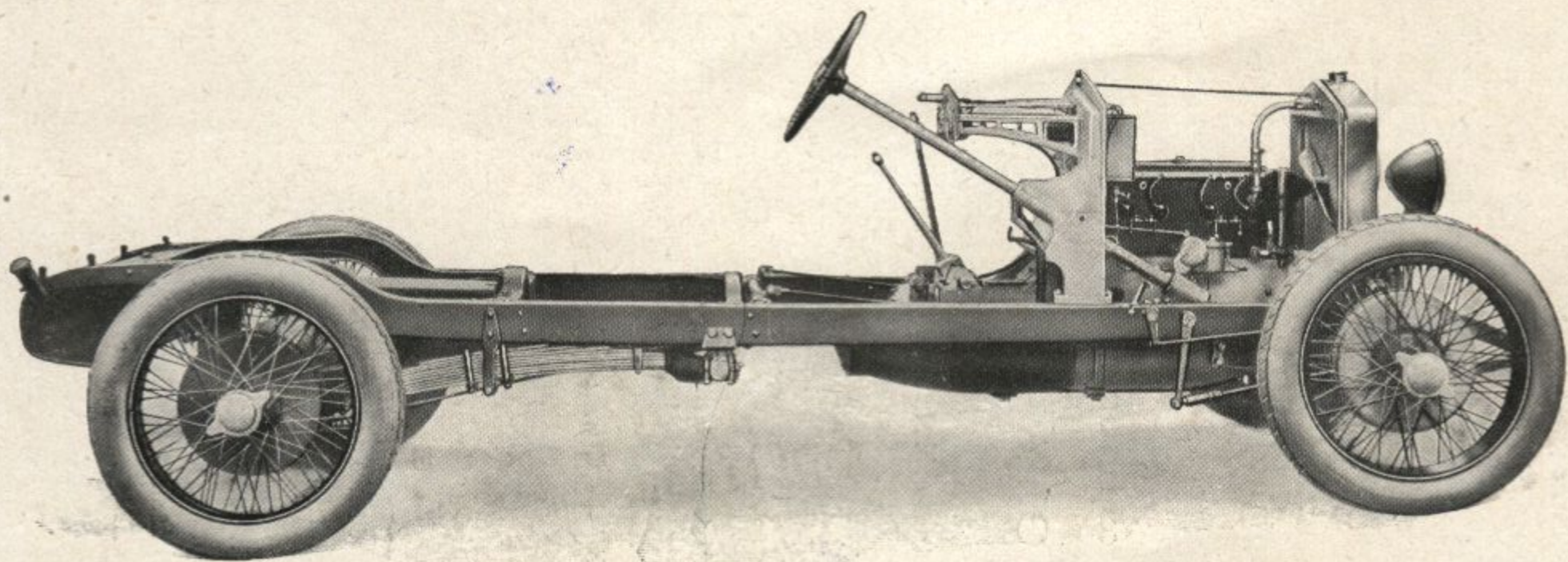
Inclinazione a 42° - 37° - 31° - a seconda del tipo di châssis.

SOSPENSIONE

Molle anteriori semielittiche. — Posteriori a cantilever con appoggio a pattino su rulli cilindrici di bronzo.

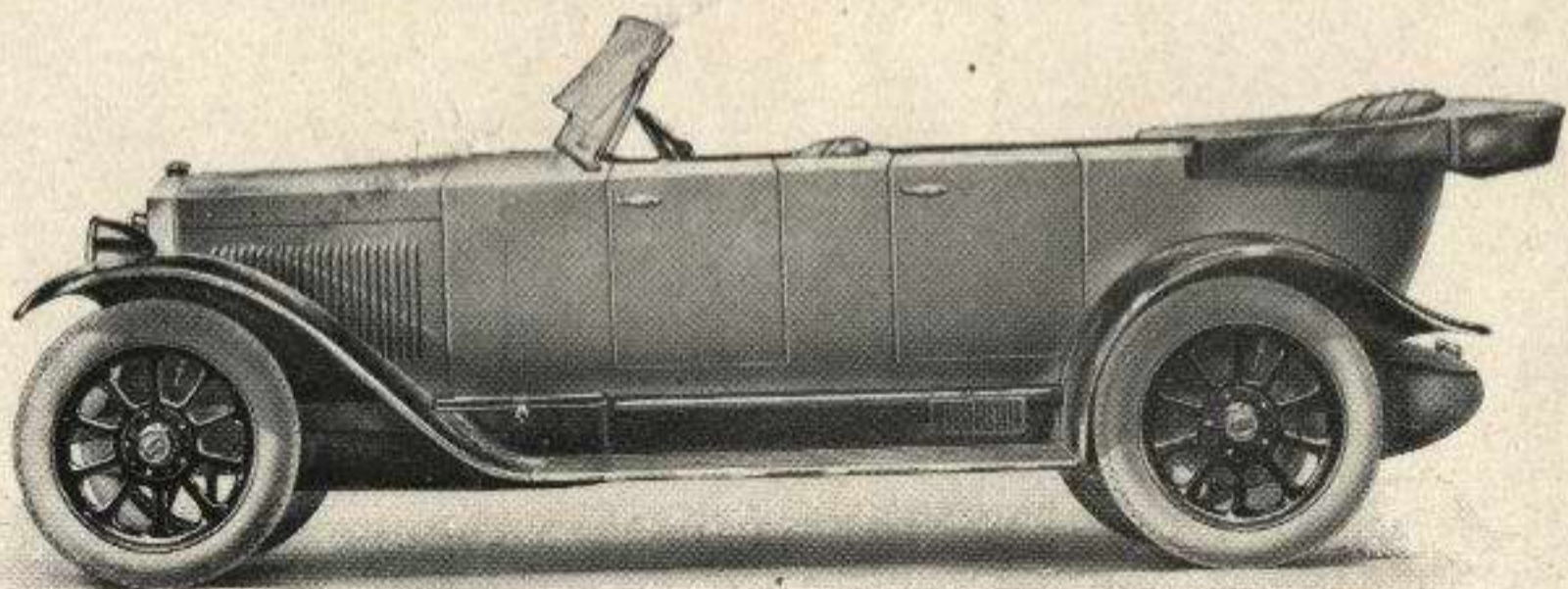
SERBATOIO DELLA BENZINA

Situato nella parte posteriore del telaio, in lamiera. — Capacità litri 60 circa. — Alimenta il carburatore a mezzo di esautore situato sul cruscotto.

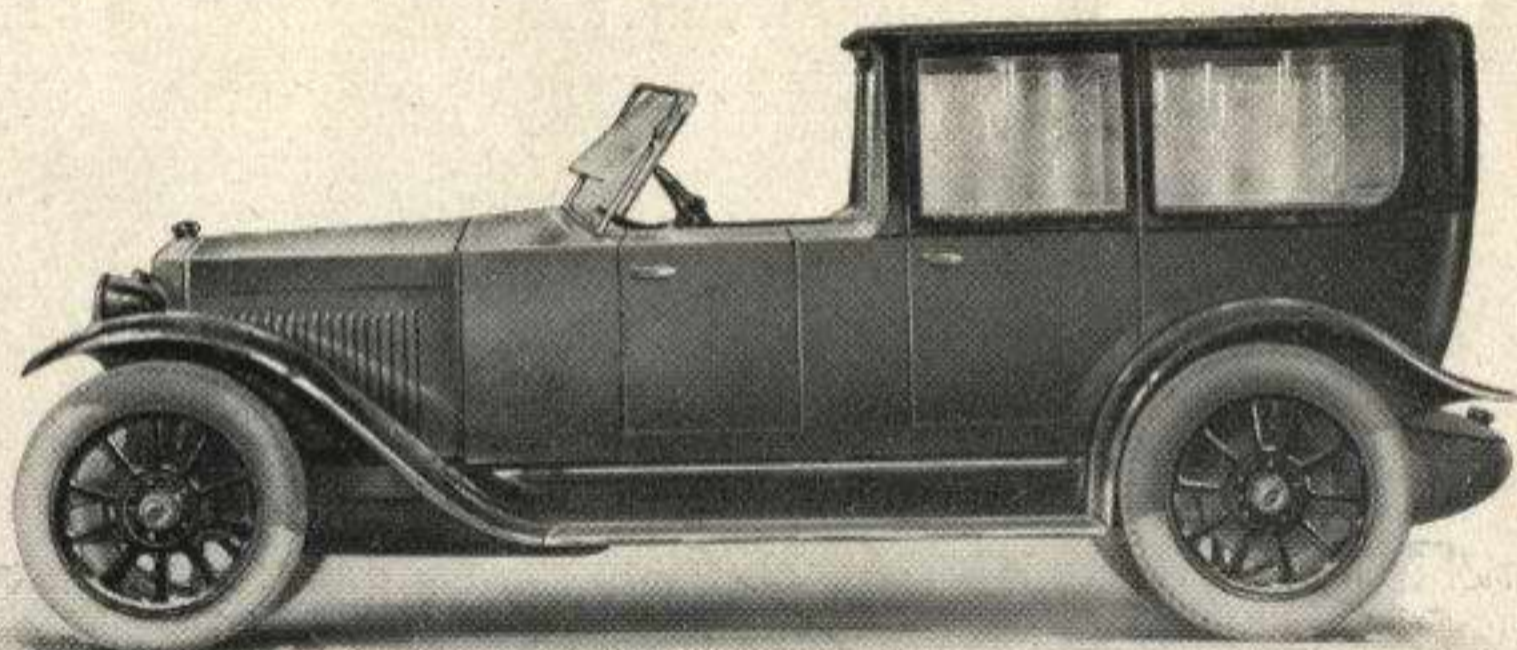


CHASSIS DIATTO " 20 A "

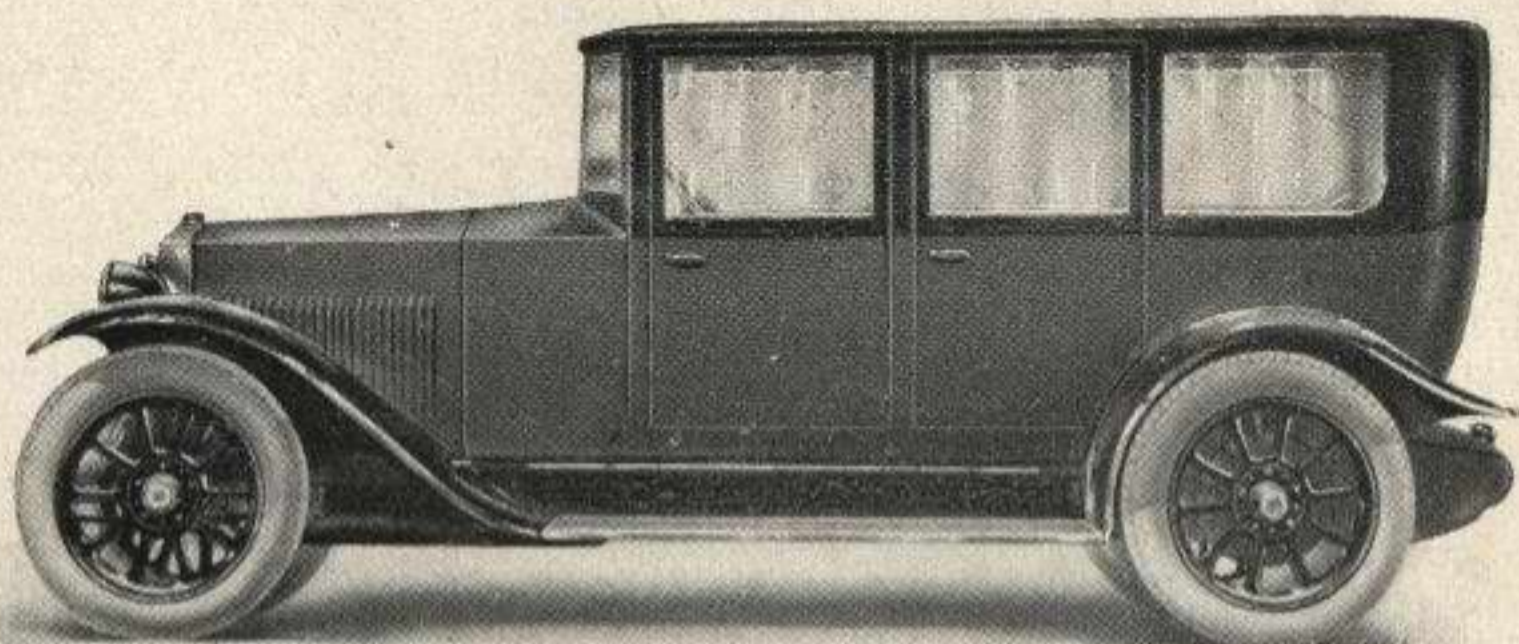
ALCUNI TIPI DI CARROZZERIE
MONTATI SUL TIPO " 20 "



TORPEDO



LANDAULET COUPÉ



CONDOTTA INTERNA