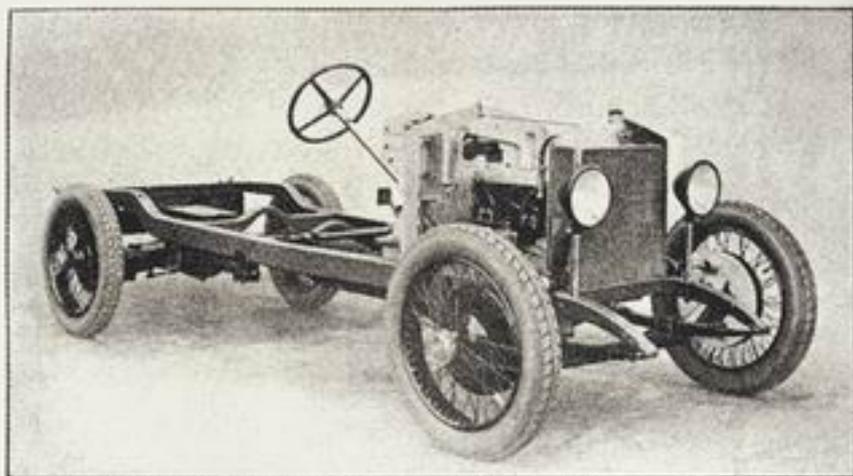


Società Anon. Autocostruzioni



Strada Venaria, 73 - Torino



2 litri tipi 20 A e 30

I PILI' VELOCI

I PILI' RESISTENTI

I PILI' ELEGANTI

Il tipo 30 ha vinto brillantemente la Coppa
" Fiera di Milano 1925 „ (Consumo e velocità)

Società Anonima

Autocostruzioni DIATTO Strada Venaria, 73 - Torino

Agenzia di Città: Piazza S. Carlo Tel. 48-740

La I Coppa di regolarità e consumo a Genova

Com'era facilmente prevedibile la manifestazione genovese che nell'intenzione dei suoi organizzatori doveva costituire una gara di regolarità e di consumo, s'è risolta, al pari di tante altre consimili prove, in una corsa di velocità, e nient'altro.

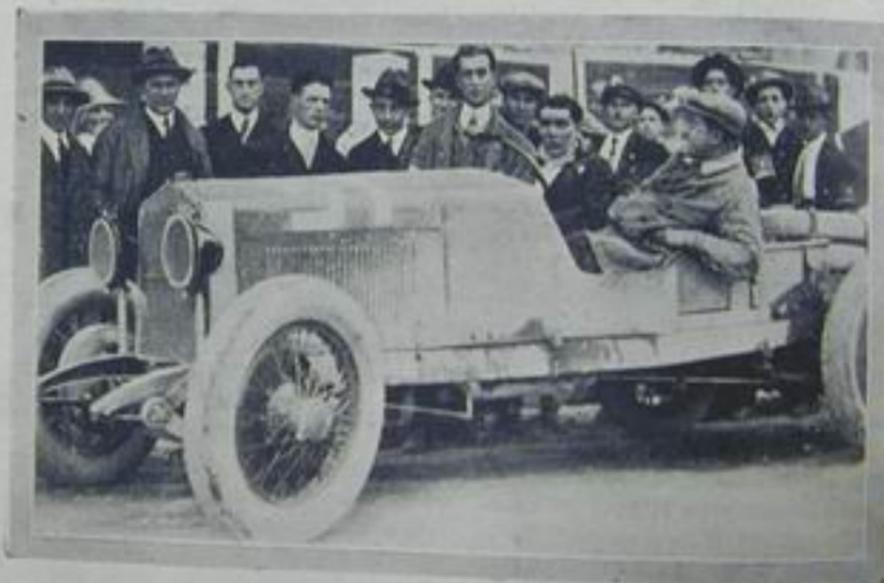
Appunto per questa ragione la gara è riuscita ad interessare il pubblico e a dare occasione a qualche Casa di dimostrare la bontà della propria costruzione e a qualche pilota d'affermarsi per audacia e perizia di guida; ma dal punto di vista tecnico della prova, bisogna riconoscere che il fiasco è stato completo, poiché lo scopo non è stato nemmeno lontanamente raggiunto.

Opportunamente un nostro confratello sportivo fa osservare che stabilendo le classifiche della gara in base al solo criterio della velocità, i risultati, almeno per i primi posti, non subirebbero alcun mutamento: il che dimostra — ma non v'era affatto bisogno di tale nuova dimostrazione per persuadersene — che l'algebra applicata allo sport

automobilistico rappresenta un inconcepibile assurdo.

Ma per quanti errori si sieno ripetuti in alcuni decenni di sterili

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



Almisi, il vincitore assoluto del "Diario..."

(Fot. Borgia - L'Espresso)

Nella Coppa Automobilistica " FIERA DI MILANO "

(CIRCUITO DI MONZA)

Il nuovo TIPO 30 - Litri 2

DIATTO

si afferma **PRIMO ASSOLUTO**

nella prova di Velocità-ora

col *gentleman* Sig. **CAMILLO GIUDICI**, dimostrando le sue doti di velocità e poco consumo, raggiungendo la maggiore velocità fra tutti i concorrenti, (Km. 107,376 in un'ora) e compiendo Km. 162 con una sola latta di benzina.

Gomme DUNLOP

Freni DIATTO-PERROT

Carburatore ZENITH

Equipaggiamento BOSCH

Lubrificante VEEDOL

Società Anonima Autocostruzioni " DIATTO "

TORINO - Strada della Venaria N. 73 - TORINO

Agenzia per la vendita in PIEMONTE

TORINO - Piazza S. Carlo - TORINO

Agenzia per la Lombardia: CARROZZERIA SCHIEPPATI

Via Lazzaro Papi N. 14 - MILANO

ALTRE AGENZIE DI VENDITA:

LIGURIA: Garage Bogliolo - Genova. — EMILIA: Garage Testi - Bologna. - Garage Villa - Piacenza. — VENETO: Garage G. Trani - Udine. - Garage Muneris - Treviso. - F.lli Bernuzzi, Via Pradavalle, 12 - Verona. — Per le Province di Padova - Venezia - Rovigo: Agenzia Automobilistica, Via Garibaldi, 4 - Padova. — VENEZIA GIULIA: Garage Apollonio - Trieste. — VENEZIA TRIDENTINA: Garage Polo, Trento. — TOSCANA: Garage Brandini, Firenze. — LAZIO: Rag. Trapani, Via Nazionale - Roma. — CAMPANIA: Garage Partenopeo, Piazza Vittorio - Napoli. — SICILIA: Garage Biliperi - Palermo.

ALCUNE RECENTI VITTORIE DELLE



MILANO

Coppa Automobilistica Fiera di Milano -
Velocità e Consumo: 1° **DIATTO** (Sig.
Giudici) con il **Nuovo 2 litri tipo 30**
(media oraria Km. 107,376 - Consumo
una normale latta di benzina per Km. 162)

MUGELLO

Circuito del Mugello (Km. 374,200) ca-
tegoria 2 litri: 1° **DIATTO** (Sig. Stefa-
nelli) con il **Nuovo 2 litri tipo 30** in
ore 5,33'48" $\frac{2}{5}$ alla media oraria di Km.
67.224

LIMONEST

(Lione) - Corsa in salita del Limonest -
Categoria 3 litri corsa: 1° **DIATTO**
(Signor Lecot) in 2'22" $\frac{1}{5}$ - RECORD.

RABASSADA

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

TREVISO

Coppa Cansiglio: Cat. oltre 1500 c.c. -
1° **DIATTO** (Sig. Stefanelli) col **nuovo**
2 litri tipo 30 in 13'55" $\frac{1}{10}$.

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



FASI E PROTAGONISTI DELL'AOSTA-G. S. BERNARDO
 1. De Sterlich all'arrivo. - 2. De Sterlich trompe vltteriano con la Diatto verso il traguardo. - 3. Peyrot su Fiat, primo della categ. 1500. - 4. Abile Clerici, recordman su Salomon della categ. 1100 c.c. - 5. I vincitori di categoria; da sinistra a destra, Peyrot, Palmavichni, De Sterlich, Clerici. - 6. Jacod, vincitore su Bianchi della categ. 2 litri. - 7. Marsengo su SPA, primo della categ. Turismo.



ALCUNE RECENTI VITTORIE DELLE



MILANO

Coppa Automobilistica Fiera di Milano - Velocità e consumo: **PRIMO DIATTO** (Signor Giudici) con il Nuovo 2 litri Tipo 30 (media oraria Km. 107,376 - Consumo una normale litra di benzina per Km. 162)

RABASSADA

(Barcellona) Corsa in salita della Rabassada - Categoria 2 litri turismo; **PRIMO DIATTO** (Signor Garcia) col nuovo 2 litri tipo 30 in 5'7¹¹/₁₆ RECORD - Categoria 3 litri corsa **PRIMO DIATTO** (Signor Garcia) in 4'33¹¹/₁₆ RECORD

MUGELLO

Circuito del Mugello (Km. 374,200) categoria 2 litri: **PRIMO DIATTO** (Sig. Stefanelli) con il Nuovo 2 litri Tipo 30 in ore 5,33'48¹¹/₁₆ alla media oraria di Km. 67,224

TREVISO

Coppa Consiglio - Categoria oltre 1500 cmc. **PRIMO DIATTO** (Sig. Stefanelli) col nuovo 2 litri Tipo 30 in 13'55¹¹/₁₆

LIMONEST

(Lione) - Corsa in salita del LIMONEST - Categoria 3 litri corsa. **PRIMO DIATTO** (Signor Lecot) in 2'22¹¹/₁₆ - RECORD

SUSA

Corsa in salita Susa Moncenisio - categ. oltre 2000 cmc. **PRIMO ASSOLUTO DIATTO** (Marchese De Sterlich) in 18'48¹¹/₁₆ alla media oraria di Km. 70,506 stabilendo il nuovo **RECORD ASSOLUTO**

AOSTA

Corsa in salita Aosta - Gran S. Bernardo - Cat. oltre 2000 cmc. **PRIMO ASSOLUTO DIATTO** (Marchese De Sterlich) in 32'51¹¹/₁₆ alla media di Km. 62,642

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

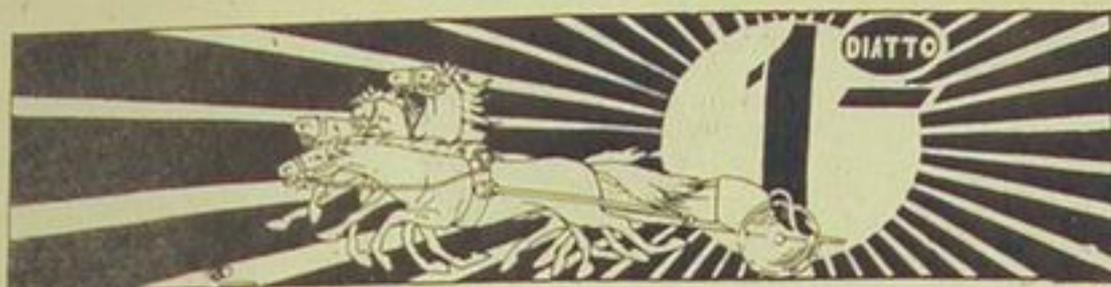
Scene della 1^a Coppa del Consumo e Regolarità.



1. I concorrenti pronti per la partenza;
2. La partenza di Tassara su Bugatti;
3. L'arrivo di Giudici su Diatto;
4. Giordano su Ansaldo lungo la Circonvallazione a Mare;
5. L'arrivo di Tarozzi su Spa.

(Foto Guarnati, Lupo Capelli).





Ginevra, 22 marzo — CHILOMETRO LANCIATO — Cat. 2000 cmc. Turismo: 1° Sig. BOTTA su DIATTO TIPO 30 in 34"2/10 - Media oraria Km. 105,200.

Portorecanati, 5 aprile — CORSA IN SALITA DI PORTORECANATI (Chilometri 10,550) — Cat. 2000 cmc. Turismo: 1° Sig. L. MENGHI su DIATTO TIPO 30 in 7'41" (miglior tempo delle macchine da turismo).

Milano, 30 aprile — 1ª COPPA AUTOMOBILISTICA INTERNAZIONALE FIERA DI MILANO Velocità e Consumo. Vince la coppa il Signor C. GIUDICI con DIATTO 2000 cmc. TIPO 30 per essersi classificato 1° in velocità (media oraria Km. 107,376) e 1° per la media velocità-consumo (Km. 162) con una normale latta di benzina.

Firenze, 31 maggio — CIRCUITO DEL MUGELLO (Km. 374,020) — Cat. 2000 cmc. 1° Sig. STEFANELLI su DIATTO TIPO 30 in ore 5.33'48"2/5 alla media oraria di Km. 67,227.

Barcellona, 14 giugno — CORSA IN SALITA DELLA RABASADA (Km. 4,900) Cat. 2000 turismo: 1° Sig. GARCIA su DIATTO TIPO 30 in 5'7"4/10.

Vittorio Veneto, 22 giugno — CORSA IN SALITA VITTORIO-CANSIGLIO (Km. 14,500) — Cat. oltre i 1500 cmc.: 1° Sig. STEFANELLI su DIATTO 2000 cmc. TIPO 30 in 13'55"1/5.



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

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

Volterra, 12 luglio — CORSA IN SALITA SALINE-VOLTERRA (Km. 11) Cat. 2000 cmc. corsa: 1° Sig. TAGLIONI su DIATTO TIPO 30 in 10'14"1/5.

Treviso, 23 settembre — CIRCUITO DEL TEMPIO CANOVIANO (Prova di regolarità su 400 Km.) — Cat. fino 2000 cmc.: 1° Dott. GANZINA su DIATTO TIPO 30.

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





Nella II^a Coppa di Consumo **“Fiera di Milano,,**

il Signor Franco Francesco, Direttore Tecnico della Società Anonima l'Auto Fiduciaria e Credito Industriale, ha vinto brillantemente su “Diatto,, la propria categoria. L'ottima corsa compiuta da questo esperto guidatore ci rende sicuri che, senza il forzato ritardo in partenza, causato dalla non pronta accensione del motore e la rottura del tubo dell'olio, Franco avrebbe potuto conseguire la vittoria finale.

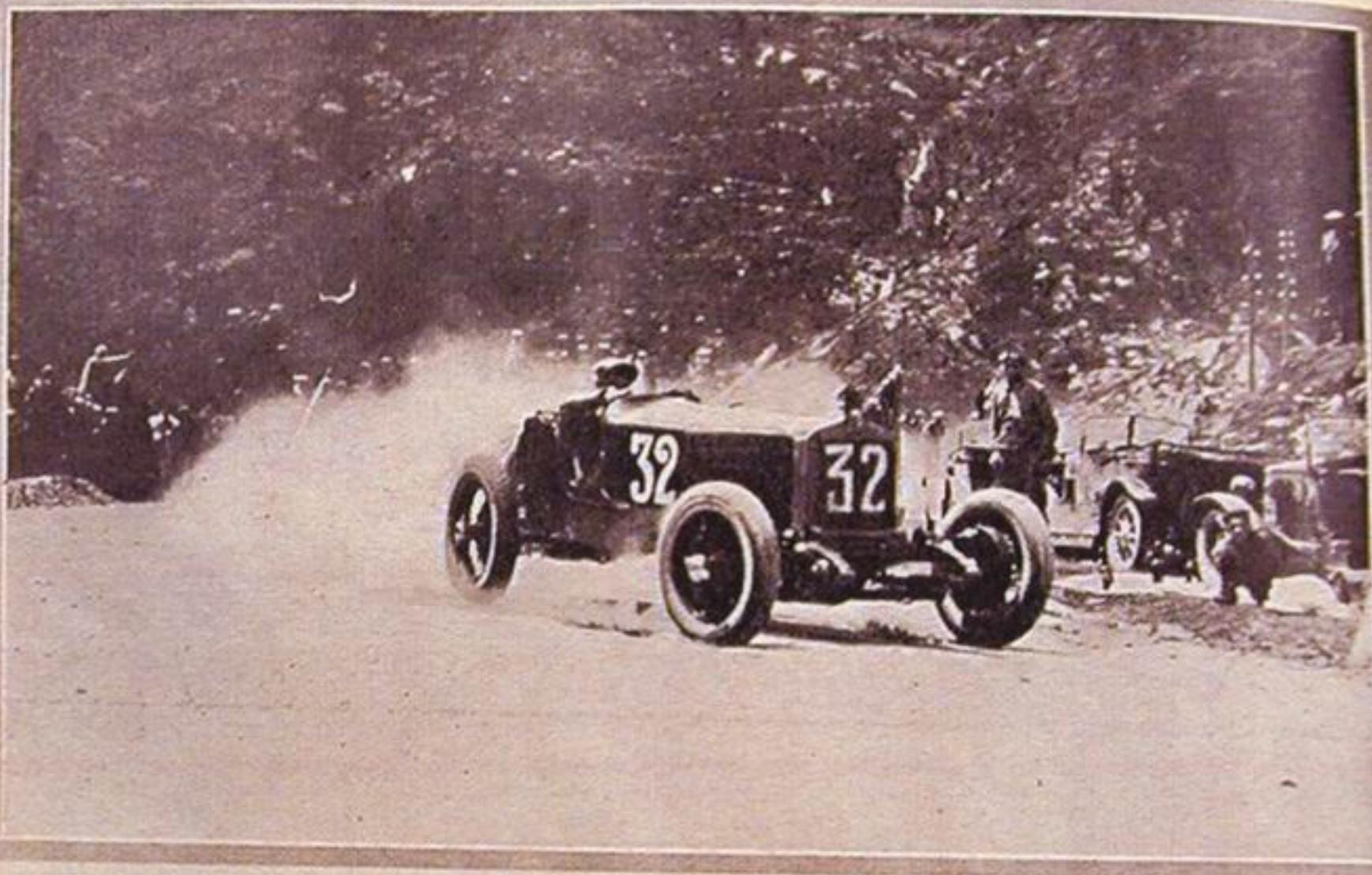
un po' nel nostro sangue e nella nostra natura, fino a quel giorno avremo sempre dieci appassionati che si riuniranno per disputare lealmente, allegramente, italianamente una corsa.

Ed ecco delinearsi, accanto alla corsa spettacolo di base speculativa, la seconda forma che sopravviverà negli anni venturi: la corsa a base dilettantistica. Caduto definitivamente ogni sospetto di aperta o larvata partecipazione industriale (che comodità per i resocontisti sportivi), quella di non esser più costretti a cercare paroloni o attenuanti, per via della quarta pagina, verso le marche vincitrici o battute!) si abbandoneranno pian piano i monotoni circuiti di velocità, e accanto alle formule nuove o rinnovate di handicap, di regolarità, di acrobazia, di velocità mista, d'arte di guida, risorgerà la più bella, la più affascinante delle

sono né carne né pesce. Ma non importa: noi manteniamo la nostra fede in una Susa-Moncenisio dei prossimi anni che radunerà sulla strada meravigliosa, pista ideale per una corsa in salita quale non si sarebbe potuto costruire meglio: facendola apposta per quest'uso, molte decine, e forse centinaia, di gentlemen: di oscuri gentlemen.

Questo crediamo abbia intuito anche l'Automobile Club di Torino, esperto ed impeccabile organizzatore della corsa, quando, per bocca del suo vice-presidente Ing. Maurizio nel brindisi che coronò il banchetto di chiusura della manifestazione, e mentre già si era sussurrato che l'annuale potesse essere l'ultima edizione della serie gloriosa, confermò l'intendimento di portare la Susa-Moncenisio, nei prossimi anni, a sempre più vistosi successi.

Lo crediamo e lo auguriamo.



Il poderoso irrompere di De-Sterlich (Diatto) in piena velocità.

forme sportive: quella che racchiude la quintessenza delle gioie automobilistiche, che più entusiasma i guidatori, che più appassiona il pubblico spettatore: la corsa in salita.

Questo pensavamo nei giorni precedenti l'ottava edizione della Susa-Moncenisio svoltasi il 5 luglio, quando leggevamo, coi nomi che non peccavano di eccessiva celebrità dei primi iscritti, i commenti un po' amarognoli di qualche giornale, ingenuamente deluso di non vedere uno stuolo di assi internazionali iscriversi con le loro «grands-prix». Date le nostre concezioni sull'indole e l'avvenire di queste corse locali, è logico invece che noi trovassimo il fatto perfettamente naturale, e che ci preparassimo ad applaudire sulle «scale» del Moncenisio tutti i nostri amici piemontesi, privati e mattoidi possessori di una vettura veloce.

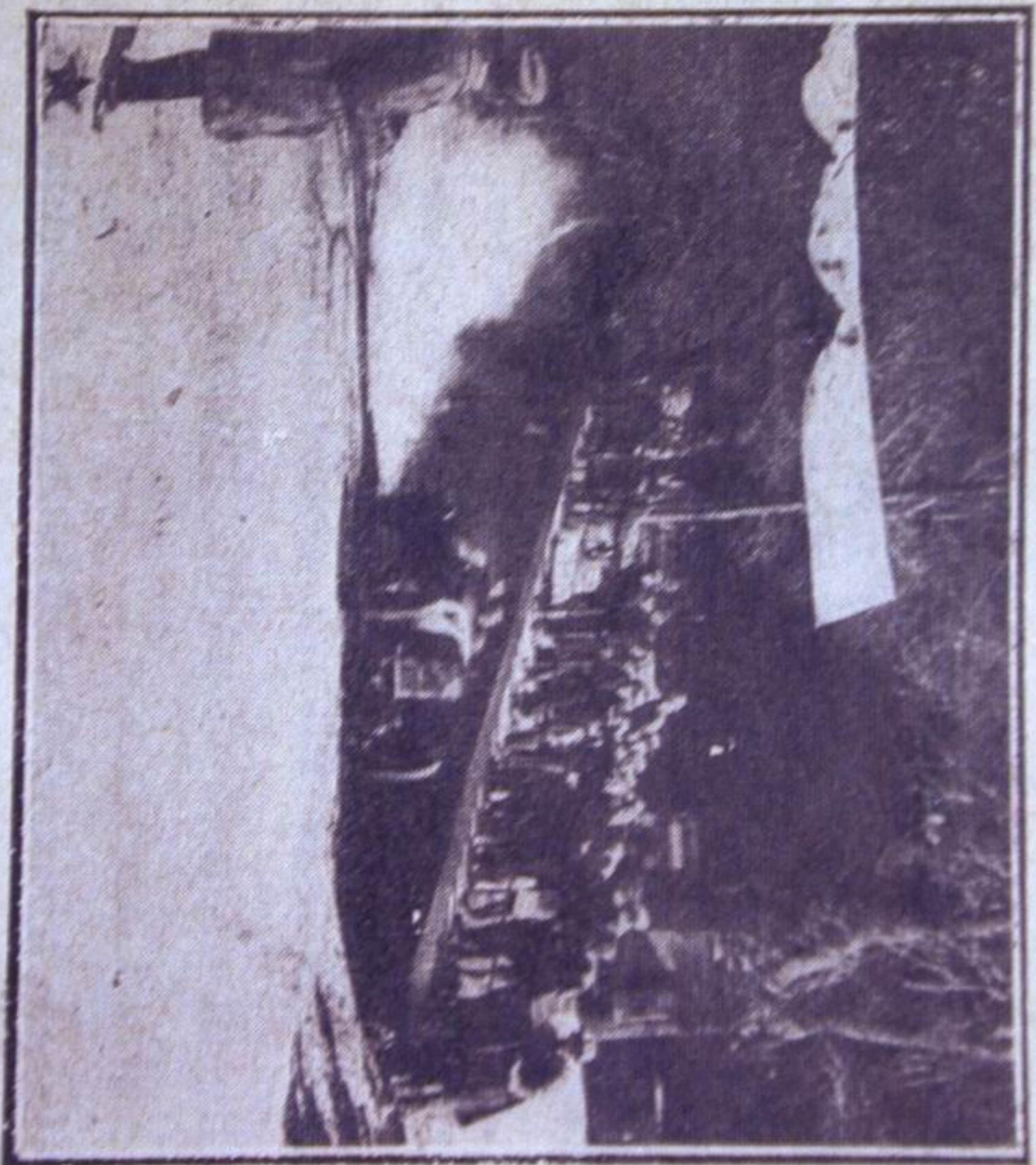
Le cose, naturalmente, non andarono perfettamente così, perchè noi precorrevamo un po' troppo i tempi con la fantasia. Ad avvenuta chiusura delle iscrizioni, i volenterosi gentlemen che avevan compresi i tempi nuovi risultarono un po' scarsi, e in loro luogo s'era infiltrata, con visibile stonatura, un po' d'industria: ne risultò uno di quegli elenchi non eccessivamente robusti, un po' incolore, non abbastanza dissimile da dozzine di altre manifestazioni che non

...
E' logica consuetudine della nostra rivista di non soffermarsi sul dettagliato resoconto di cronaca, che del resto, nella manifestazione del 5 luglio, non offre spunti abbondanti.

Il trionfatore della giornata, il marchese De Sterlich, che sulla vecchia, grossa e gloriosa sua Diatto (già avveza alla strada e alla vittoria sotto la guida di Maserati) segnò il miglior tempo della giornata, si permise pure di battere clamorosamente il record assoluto della salita, realizzando una velocità di oltre 70 Km. all'ora. Lo abbiamo visto salire le scale con uno stile che non ci lasciò perplessi un istante sul suo successo. Compì una prova veramente entusiasmante.

Tra gli altri abbiamo specialmente ammirati i due «battisti» che aprono l'ordine di classifica della categoria 2000 cmc.: Maggi e Bona, che migliorarono entrambi l'antico record di categoria di quasi tre minuti e riuscirono a distaccare di un buon minuto Marchisio, noto come quarta guida della Fiat a Lioce, che portava a un prematuro debutto la nuova bella otto cilindri da corsa della Diatto. Di quest'ultima, necessariamente ancora imperfettamente a

SUSA-MONCENISIO 1925



L'arrivo di Gamboni su "Diatto",
al tragguardo della Madonna del Tufo.



BRILLI PERI

la terza guida dell'Alfa - Romeo

scritta all'ing. Romeo, e pubblicata dai giornali: riteniamo tuttavia che ancor più dei suoi sentimenti sia valsa l'abilità degli organizzatori di Monza, secondati in certo modo dall'incidente toccato a Campari, a indurre l'Alfa Romeo ad accoglierlo tra i suoi piloti...

Il compagno di Milton diventa dunque suo rivale diretto.

Invero una certa rivalità tra i due sussisteva già in America: Milton, non bisogna dimenticarlo, è il vincitore di due Gran Premi d'Indianapolis, nel 1921 sulla Frontenac, e nel 1923 sulla Duesenberg; inoltre egli è stato Campione d'America nel 1924, e oggi pur distanziato da De Paolo, è in seconda posizione per la classifica dello stesso Campionato. Non è naturale che l'ardente pilota italo-americano cerchi di battere l'anziano compagno e d'ottenere, dopo i trionfi americani, una clamorosa affermazione nel G. P. d'Italia?

Il duello „Italo - Americano”

Lo stesso appassionante incontro degli uomini passa oggi in seconda linea di fronte al duello delle marche rivali. L'una può vantare la più rapida, travolgente, stupenda affermazione che mai abbiano registrato le cronache sportive: l'altra è giunta al trionfo durante una ascesa sicura e costante durata quasi un decennio. L'una ha scritto sul libro d'oro delle sue vittorie un Gran Premio di Francia e due Gran Premi d'Europa, l'altra ha al suo attivo una vittoria nel Gran Premio di Francia, nel '21, e tre vittorie a Indianapolis, nel '22, nel '24, nel '25.

L'ultima corsa organizzata con la formula dei due litri dovrà dunque decidere della superiorità tra due tipi di macchine che ben possono considerarsi in questa categoria le migliori del mondo.

Le caratteristiche delle vetture italiane ed americane, non sono profondamente diverse: tuttavia qualche notevole differenza si riscontra, e specie per quanto concerne i sistemi di sovralimentazione. Mentre l'Alfa Romeo, ha, com'è noto, un compressore rotativo a doppia girante, nella Duesenberg la soffiante è del tipo centrifugo, ad altissimo numero di giri. I due sistemi presentano tra loro anche un'altra diversità: il compressore dell'Alfa Romeo manda l'aria al carburatore e da questi ai cilindri, quello della Duesenberg aspira invece miscela e la comprime nei cilindri.

E' da tener presente che quest'ultimo



MATERASSI

il pilota della Diatto

vane e già famoso pilota dal temperamento esuberante di schietto meridionale? Pareva dapprima che la Casa Italiana fosse contraria a tale soluzione. Essa stava trattando effettivamente con altri piloti di fama: ma per varie circostanze la scelta non era facile. Tra gli altri, Masetti, interpellato, aveva dovuto declinare l'offerta perchè già impegnato con la Sunbeam per un'importante corsa a Brooklands.

Toccava poi il noto incidente a Campari; lieve incidente, fortunatamente, ma che tuttavia poteva in un primo tempo lasciar dubitare che l'atletico guidatore dell'Alfa conservasse tutti i suoi mezzi per il giorno del grande incontro.

Ed ecco annunciato il colpo di scena: De Paolo correrà per l'Alfa Romeo.

L'ipotesi che dapprima era sembrata assurda, veniva ufficialmente confermata.

Certo, De Paolo, come italiano, desiderava ardentemente pilotare una macchina italiana, e noi siamo perfettamente convinti della sincerità dei sentimenti che gli hanno ispirato la nota lettera

sistema è stato finora sperimentato, e con ottimi risultati, sulle piste americane, le quali non richiedono dai motori che uno sforzo continuo e costante. Ben diverso è il caso dell'Autodromo di Monza, ove le caratteristiche del percorso sono tali da richiedere anche grande prontezza di riprese; ora una centrifuga che funziona a velocità dell'ordine di 30.000 giri, non sembra poter prestarsi con la stessa facilità e sicurezza dei compressori rotativi alle fulminee variazioni di regime. Inoltre è evidente che mentre a basso regime la pompa rotativa conserva la sua efficacia, quella centrifuga non fornisce una compressione sensibile sotto un certo numero di giri, ed anche questa circostanza depone piuttosto a favore della soluzione italiana per quanto concerne la facoltà di ripresa.

Sui vantaggi di situare il carburatore a valle piuttosto che a monte del compressore, abbiamo in altre occasioni espresso il nostro parere. Teoricamente il carburatore situato prima del compressore semplifica parecchio la soluzione, ma praticamente si ottengono ri-



In alto: Pietro Cattaneo su "Ceirano", e Berto Marino su "Marino", alla partenza.
Ai lati: Fabbris su "Bugatti", e Ancillotto su "Fiat", in velocità.



ha perduto il piazzamento *ex-aequo* per soli venti secondi.

La classifica in base alle medie che i concorrenti dovevano tenere nei due settori e nel tratto in salita cronometrato è risultata la seguente:

Fabbris dott. Pietro, Bugatti, I; Ancillotto Alberto, Fiat 501 S., II; Ostali Camillo, Amilcar, III; Ganzina Ferrando Diatto IV; Calissoni Enzo, S. A. M., V; Scardellato Adriano, Fiat 501 S., VI; Bianchi-Anderloni (Peugeot), VII; Tommasini Nino, Amilcar, VIII.

Classifica per categorie:

Fino a 2000: Ganzina dott. Ferrando, Diatto.

Fino a 1500: Fabbris dott. Pietro, Bugatti; Ancillotto Alberto, Fiat 501 S.; Scardellato Adriano, Fiat 501 S.

Fino a 1100: Ostali Camillo, A-

scitato la più viva ammirazione, riconfermando le proprie qualità veramente eccezionali di robustezza e velocità.

Ottima la corsa del giovane gentleman Ganzina che non poteva debuttare in modo più promettente.

Infine molto complimentata è stata la signora Jole Venturi che

milcar; Calissoni Enzo, S.A.M.; Tommasini Nino, Amilcar.

Fino a 750: Bianchi Anderloni, Peugeot.

Il giro più veloce venne fatto da Ancillotto su Fiat nel primo giro.

Il tratto cronometrato in salita più veloce venne fatto da Fabbris su Bugatti nel primo giro.



L'avv. Bianchi Anderloni, su "Peugeot", vincitore della cat. 750.

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