

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 tecnici e i competenti.

Adesso poi l'interesse era duplice, al fondo delle qualità tradizionali *Diatto* si trattava di vedere che cosa avevano apportato 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 vivo fermento di attenzioni e di affari intorno alle loro creazioni. Sarebbe ozioso e quasi scolastico l'indugiarsi a spiegare 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 44 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.

...e organiche ciò che viene dall'evoluzione naturale del loro primo germe e ciò che è apporto recente. Bisogna guardarle 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 4DC* del 1919 è costituito dalla nuova *Diatto 30 licenza Bugatti* del 1920. Solo la *Diatto* ha potuto superare la *Diatto 4DC*. E se l'una, la *Diatto 1919*, ha tutte quelle riconosciute qualità di rendimento, di economia, di regolarità, di velocità che si sono acquistate la qualifica della vettura più veloce del suo tipo e che più stanno a cuore ai clienti del pubblico, la *Diatto 1920* possiede in più tutte quelle sostanziali nuove, ardite ma provate che attirano gli amatori, gli sportivi, i tecnici. Ne ricordiamo solo alcune ma essenziali: la *Diatto* che si riferiscono al motore e alla sospensione.

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 *comes* 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 semplicità 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

Il motore è l'opera di un grande e geniale creatore Ita-

# UN PRIMATO ITALIANO

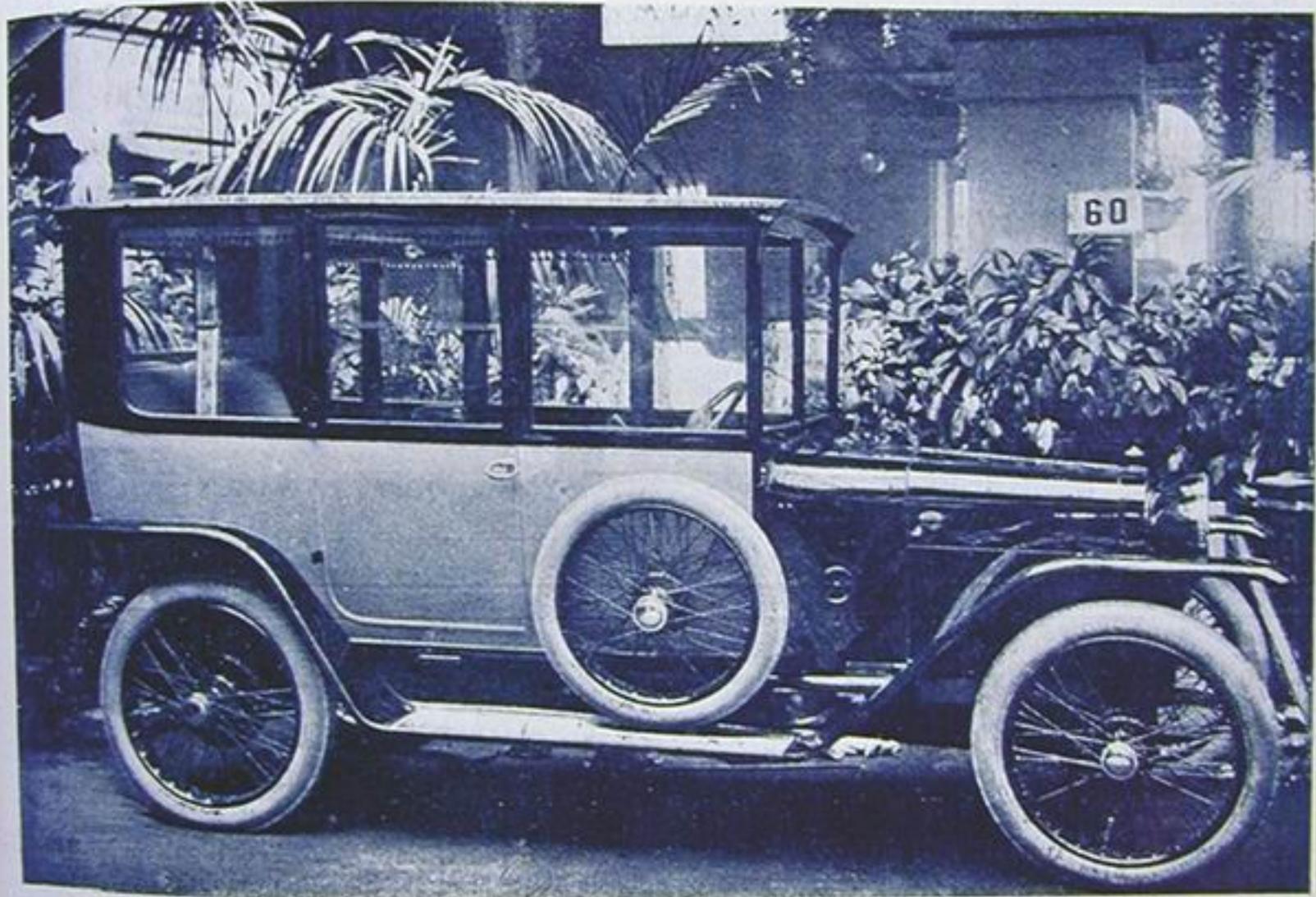
## LE VETTURE DELLA DIATTO AL SALON DI PARIGI

### I MAESTRI DELLA VETTURA LEGGERA



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

industriale 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 appunto 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 intuizioni 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 accaparrarsi 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-

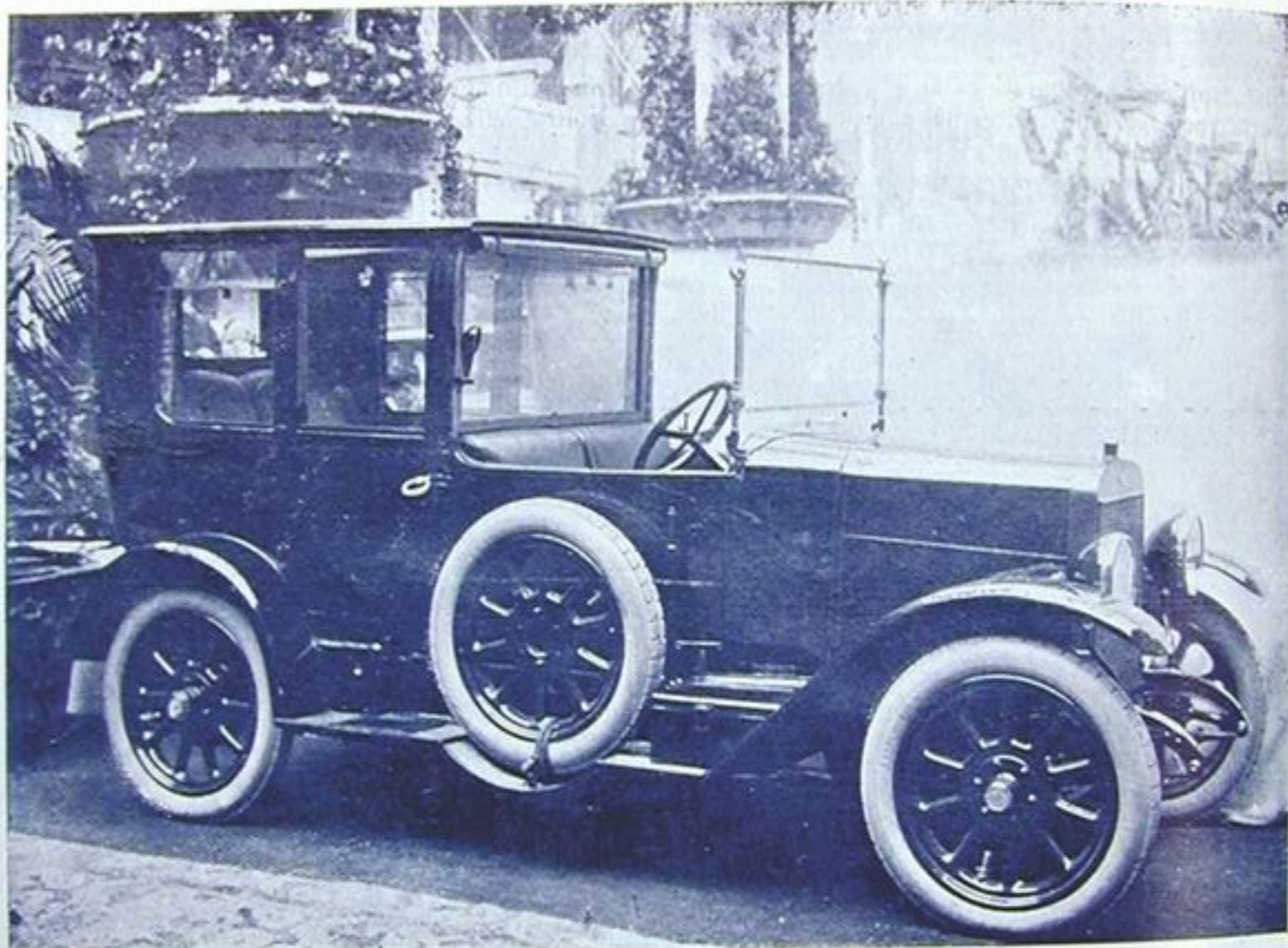
niera, quanto i suoi collaboratori non avevano un momento di tregua.

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 volgendosi 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 irriducibili, 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.

Si veniva al *Salon* per vedere la *petite, l'admirable Diatto*. Un *exquis bibelot* dicevano le damine estasiato, una *mecanique 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, 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.

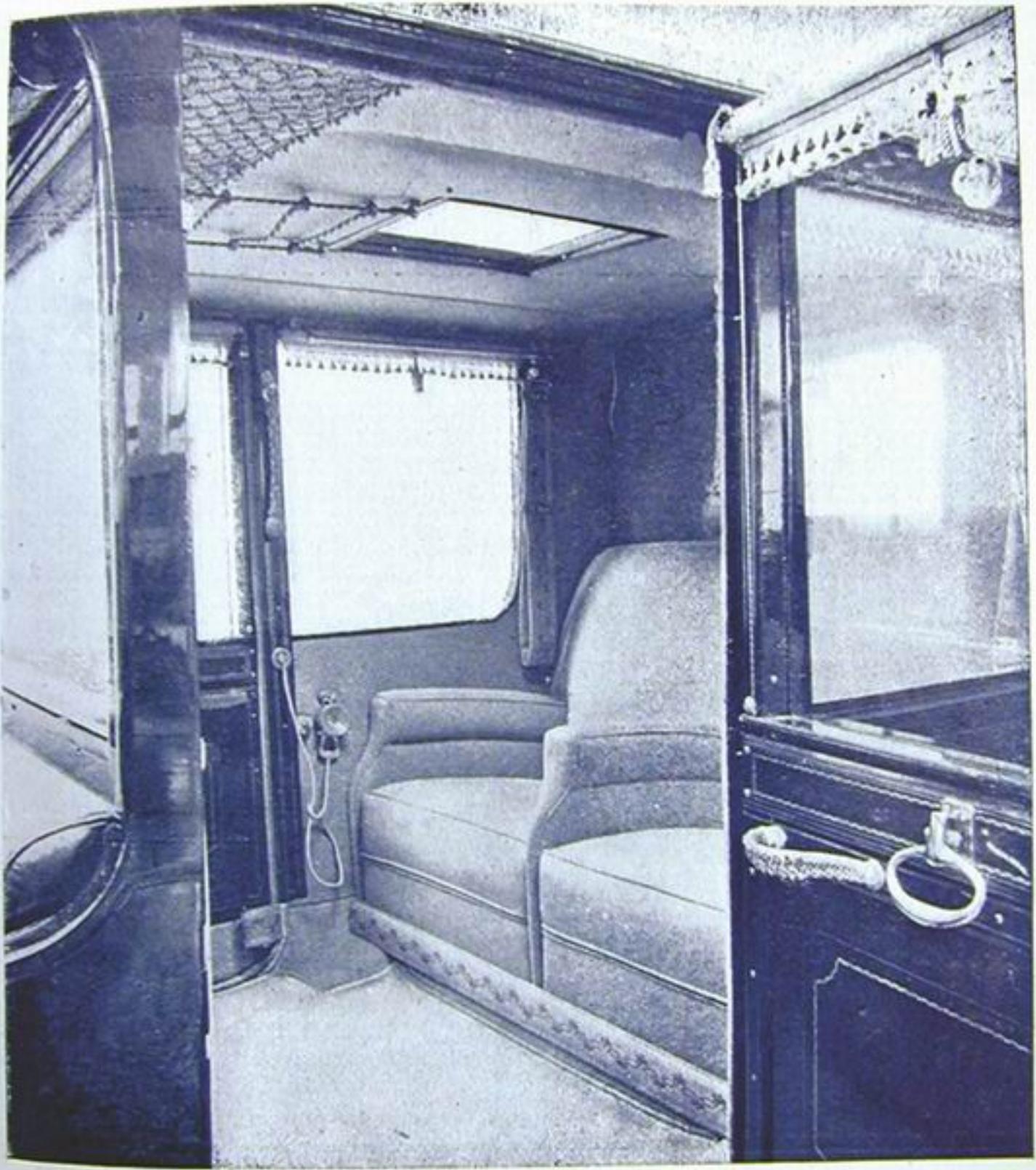
La *Diatto*, una delle prime in Italia, ha saputo appunto trovare, scegliere, adunare i mezzi e gli elementi per colpire lo spirito femminile, per avvicinare gradevolmente la più eletta classe di signore all'automobile.

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.

E la trovata è stata quella di portare nella confezione delle carrozzerie per automobili tutte quelle eleganze, preziosità e ricchezze di cui ogni dama, ogni famiglia signorile ama circondarsi nella propria casa, riempire e adornare l'angolo preferito 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 tappetini di Persia, ha contornato i cristalli di tendine con galloni 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'addobbo interiore.



Il signorile addobbo interno del coupé Diatto.

Si sa in qual pregio oggi sian tenute e come siano ricercate le belle stoffe antiche, i damaschi, i velluti, le seterie, i tappeti, e poi i ricchi e morbidi tappeti orientali, ebbene la *Diatto* 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 conformato i sedili della vettura in soffici e bassi 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, capì 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 e che mentre in essa, come mostrano le nostre fotografie, si apprestavano le ingenti carrozzerie delle serie per il 4 modelli della vettura *Gnome*, 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 figurava 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 coupé dalle pure e classiche linee su *chassis Diatto 4DC* e infine uno scritto e piacevolissimo torpedo 4 posti in pelle, egregiamente finiti.



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

sero dai soliti criteri consuetudinari, dalla *routine*, carrozzerie 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 Frejus 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 probità 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.

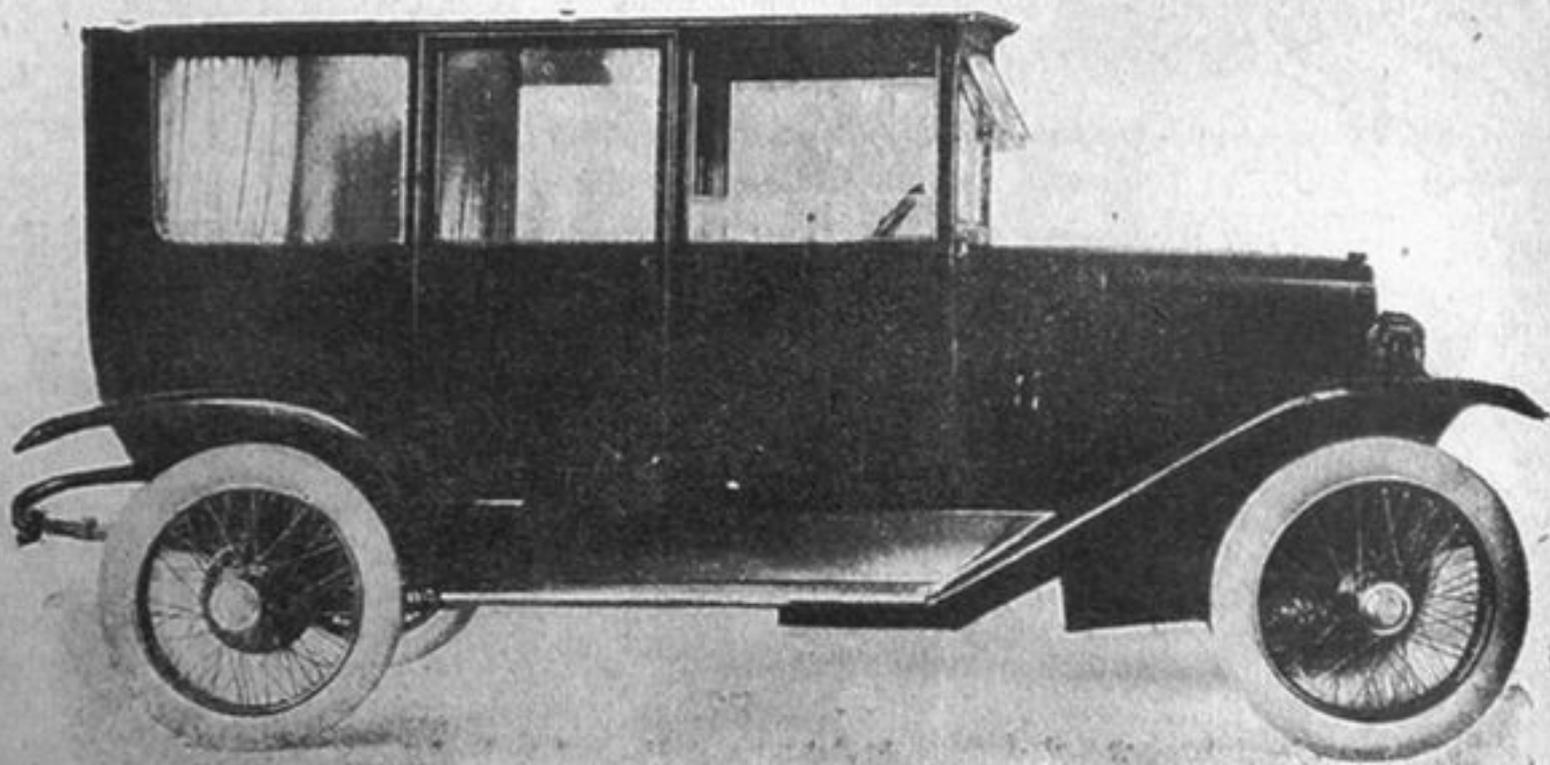
# LA "DIATTO" AL SALON DI PARIGI

L'Automobili Diatto è stata una delle prime Case che pochi mesi [dopo] l'armistizio erano riuscite a sistemare la produzione di pace, ed è forse stata la prima a trovarsi pronta e in grado di consegnare i suoi chassis alla clientela privata. L'animosa spinta, l'acuta preveggenza e l'energica direzione del cav. Egidio Carminati avevano compiuto questo *tour de force*, questo vero record.

Le consegne della *Diatto DC 25*, dell'agile vettura così veloce e sobria, così ricercata e gradita dalla clientela, incominciate

Avrà una vettura del modello *Diatto DC 25* e ben tre vetture del modello nuovissimo *Diatto 30* licenza *Bugatti*.

Una mostra superba e importantissima che avrà il suo successo, che attirerà la più seria attenzione degli intenditori e che sarà posta in rilievo dalla lussuosa decorazione dello stand. Una mostra che collocherà la *Diatto* tra le Case moderne più eminenti, posto che del resto ben si merita, e il suo stand tra quelli più attraenti e affollati del Salon.



La nuova vettura Diatto con la sua elegante carrozzeria a berlina e guida interna.

fino dal principio del 1919 hanno proseguito finora senza interruzione. Simultaneamente si avviava la costruzione in serie della vettura leggera *Gnome*, che senza gli scioperi sarebbe stata allestita già da qualche mese, ma di cui sono imminenti le consegne. Ed infine (è giunto il momento di sciogliere e solo in parte il riserbo che ci è stato imposto) si sono studiati e stabiliti, i nuovi tipi per il 1920 e ne sono stati già costruiti e provati i primi esemplari.

La novità è la *Diatto 30* licenza *Bugatti*.

Non entriamo ora in particolari sulla nuova *Diatto 30* licenza *Bugatti*. E' un argomento troppo serio e importante per isforarlo insufficientemente in pochi cenni come lo potremmo fare ora. Vi dedicheremo studi ed opera diligenti a tempo opportuno.

I nomi del resto di *Diatto* e *Bugatti*, della sana e solida tradizione meccanica e della più ardita e geniale innovazione intrecciati e fusi insieme in un'opera comune, sono già straordinariamente eloquenti e significativi per ogni tecnico e per ogni automobilista.

La *Diatto* tende a specializzarsi nella vettura leggera che è poi la vettura moderna e la vettura di grande avvenire, aspira in questo ramo al primato, e il passo decisivo che ha compiuto dal pur ottimo e irresistibile modello *DC 25* al nuovo modello *30* licenza *Bugatti*, veramente senza rivali nel suo genere, mostra che l'aspirazione è prossima a realizzarsi.

E questa realizzazione tanto più ci appare certa e vicina se pensiamo che all'eccellenza meccanica rappresentata dalla costruzione *Diatto* del nuovo tipo *Bugatti*, di cui già

Queste brevi premesse valgono ad assicurarci che la *Diatto* figurerà al Salon di Parigi egregiamente facendo onore all'industria italiana, e sarà una delle rare Case che vi comparirà con vetture veramente nuove, con tipi non di transizione e di rimaneggiamenti, ma di nuova creazione e segnanti un decisivo distacco e progresso in confronto al passato.

La *Diatto* infatti esporrà a Parigi i modelli non del suo illustre passato ma del suo fulgido avvenire, i modelli in cui consisterà la sua produzione del 1920 e sui quali si affermeranno la sua valentia e la sua fama.

29 Settembre 1919

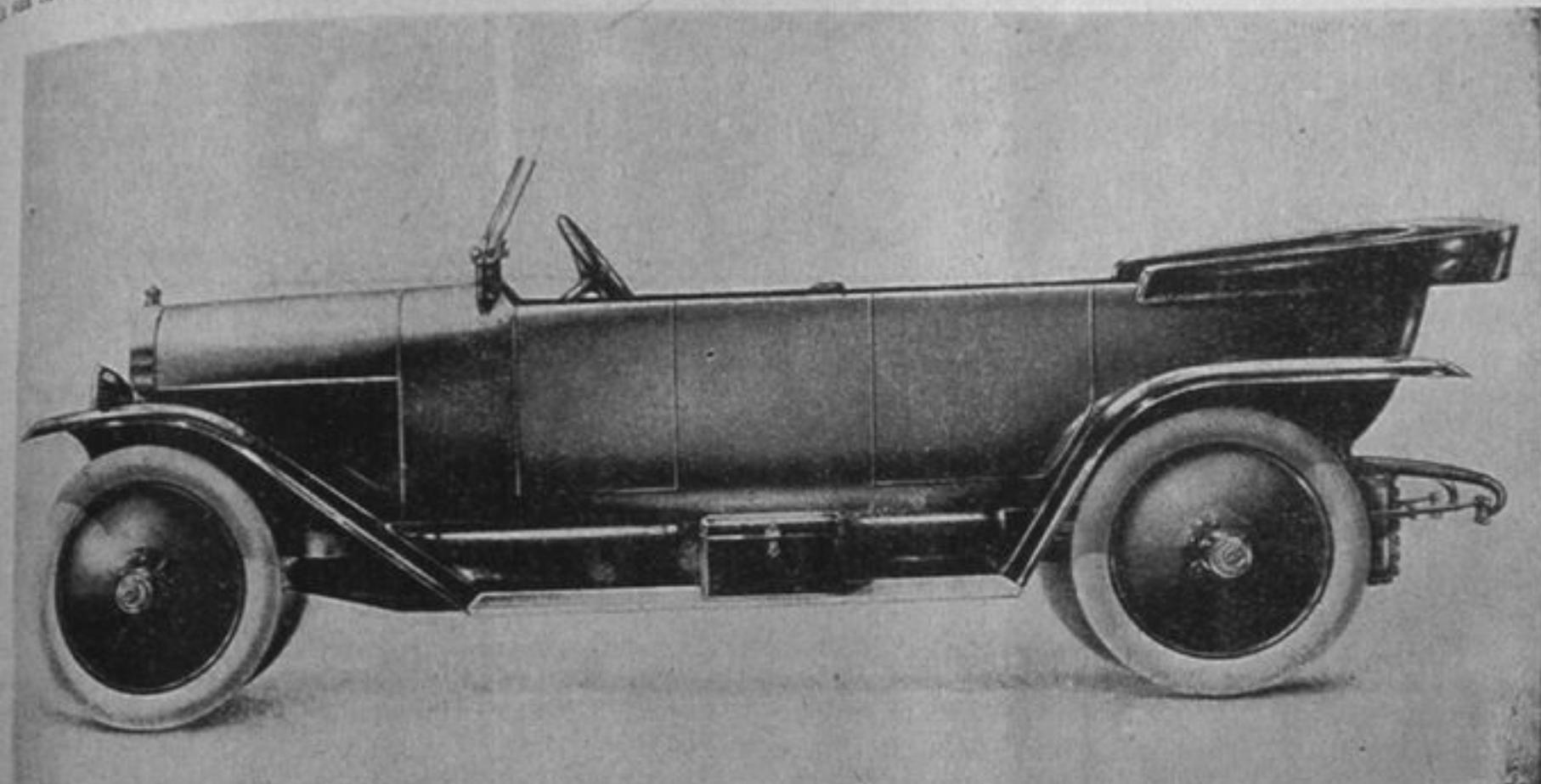
Abbiamo avuto una prova luminosa in quel capolavoro di aviazione costruito appunto dalla *Diatto* su licenza *Diatto*, la *Diatto* per iniziativa del cav. Carminati sta aggrappando l'eccellenza artistica delle carrozzerie. Il più intelligente e geniale *chassis* di vettura leggiera troverà una esecuzione meccanica magistrale e sarà unito alla più squisita e signorile carrozzeria.

I primi risultati di questa bene augurata unione saranno ammirati al *Salon* di Parigi. Possiamo asserire con piena convinzione perchè abbiamo potuto intravedere mentre si stavano ultimando nella Carrozzeria della *Diatto* Che incantevoli vetture! Il cav. Carminati vi ha profuso la sua inventiva e il suo gusto raffinato. Ne ha fatto dei ve-

invece seriamente, decorosamente con la più eletta distinzione pensato e concretato dal cav. Carminati in alcune carrozzerie chiuse, una più bella ed attraente dell'altra.

Il suo gusto sicuro non si è lasciato fuorviare dal capriccioso e dall'artifizioso. Egli si è attenuto ai modi classici ma con una interpretazione originalmente moderna.

In una delle vetture ha creato un nido di ricchezza e di *comfort*, ne ha fatto il cocchio della fata, nell'altra ha riscuscitato, intonandolo allo stile dell'automobile, la nobile portantina settecentesca con i suoi damaschi, le sue decorazioni leggere, le sue leggiadre pitture le sue forme flessuose. Le dame ne saranno affascinate. E sarà questo un ben intenso ed efficace richiamo per attirare finalmente le nostre Signore all'automobile.



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

gioielli d'arte e di eleganza. Quello che in Francia e in Inghilterra è stato più che altro fantasticato di vetture-salotto, vetture-boudoir appropriate alle più sfarzose e capricciose maniere femminili, e tali fantasticherie almeno dai disegni pubblicati apparivano di un gusto assai disantibabile, è stato

E il mago che avrà esercitato questa nuova fascinazione sarà il cav. Carminati.

Ma sotto quei cofani lucicanti che meccanica!  
Ne parleremo però un'altra volta.

# CARLO POCHINTESTA & MILANO

Via Bocchetto, 8



MOLLE D'ACCIAIO A SPIRALE PER LOCOMOTIVE — MATERIALE ROTABILE  
AUTOMOBILI ECC. ECC., IN OGNI DIMENSIONE  
MOLLE PER TELAI DI TESSITURA. — TRASMISSIONI FLESSIBILI TIPO BOWDEN  
ASSI FLESSIBILI PER LA PULITURA DEI TUBI DI FIAMMA  
DELLE CALDAIE MARINE

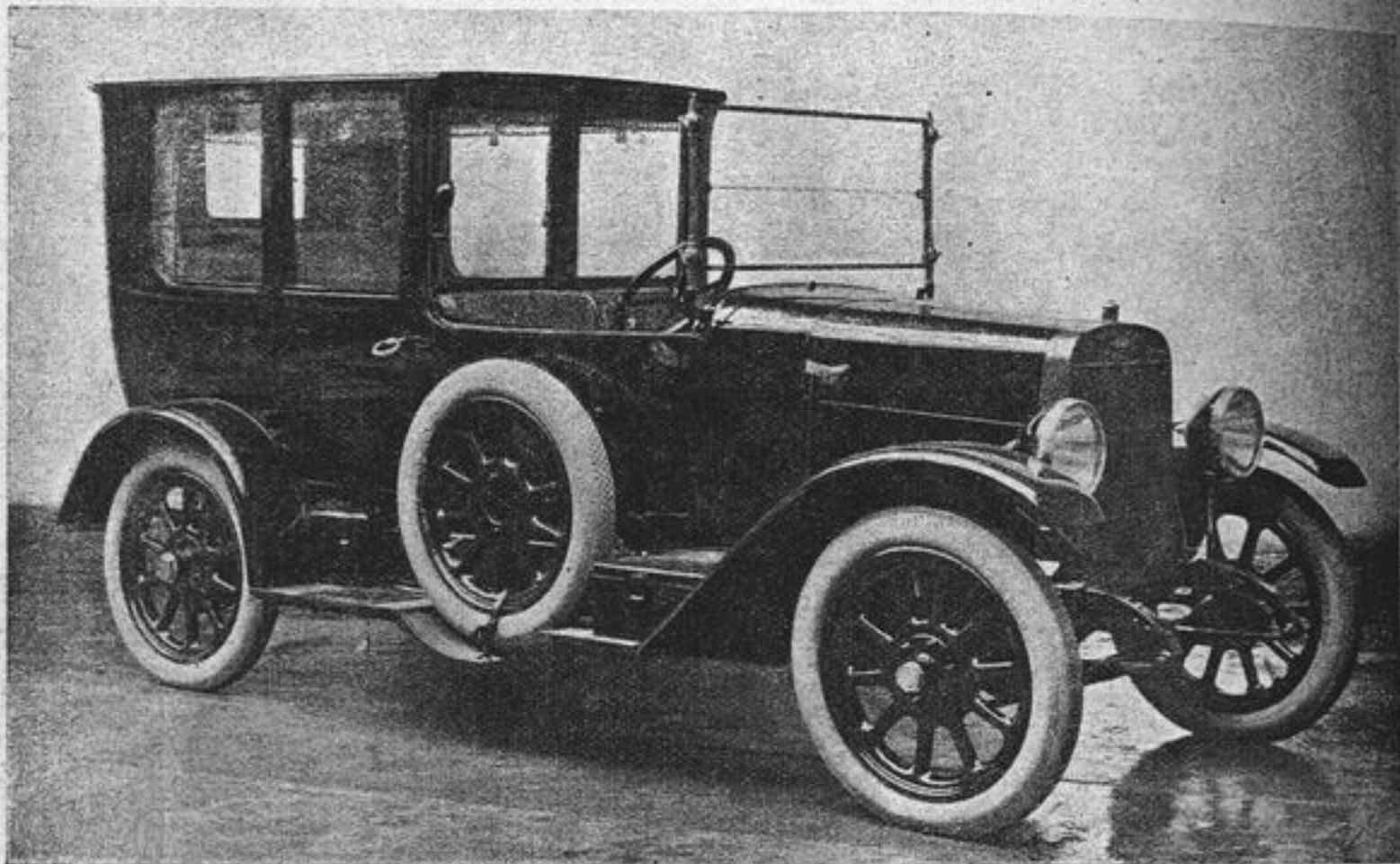
# LA VERITA' E' UNA SOLA

## I giudizi francesi sullo stand DIATTO



Nel Numero precedente abbiamo cercato e con la parola e con l'immagine di esprimere il valore della mostra della *Diatto* al *Salon* di Parigi, tanto il valore assoluto delle splendide vetture esposte quanto il valore relativo in confronto

sta, farne brillare il pregio, circondarlo di un signorile intorno e infine amabilmente presentarlo al pubblico. La *Diatto* che impronta ogni suo atto a raffinata distinzione, è persino diramato e in Italia e a Parigi alle sue con-



La vettura Diatto tipo 4DC, con carrozzeria a coupé esposta al Salon di Parigi.

agli *stands* delle Case estere, e di dare un'idea al lettore italiano del successo ottenuto da questa nostra antica e rinnovata grande Casa nazionale e dell'ammirazione che essa ha saputo suscitare nei più signorili ambienti automobilistici parigini.

La *Diatto* nuova Società, e cioè nella sua attuale e nuova sistemazione, può invero felicitarsi della sua presentazione al *Salon*. E' vero che vi si era preparata meravigliosamente da tempo, con ogni cura, con ogni ampiezza di mezzo, con un lavoro intenso e febbrile. Voleva vincere, voleva balzare di colpo al primo posto in mezzo a quella formidabile concorrenza, ed ha vinto e vi è riuscita. Ed è suo merito, e depone a favore della sua oculata e lungiveggente direzione l'aver saputo riunire e impiegare tutti i mezzi necessari per vincere.

Il primo, il mezzo capitale era quello di avere vetture *hors ligne*, vetture superlative, un'eccellenza, che potesse reggere ad ogni paragone e come noi abbiamo visto e riferito è precisamente questo che ha fatto la *Diatto*, e con sagace accorgimento ha saputo dare attraente rilievo a questo suo fondo di sostanziale eccellenza metterlo, in gradevole vi-

ai suoi clienti e i suoi ammiratori un graziosissimo cartoncino d'invito stampato da *Draeger*, come i suoi prospetti francesi, il che significa con la più magistrale arte tipografica. E con la più gentile e signorile ospitalità dirigenti e agenti della *Diatto* accoglievano i visitatori, clienti ed il pubblico. E lo *stand Diatto* ne ha visto sfilare e ne ha ospitato di notabilità, di personalità eminenti, di amici e ammiratori italiani ed esteri, di signore elettissime. Oltre che un convegno di affari era un convegno di eleganze.

Forse taluno che non è stato al *Salon* e che pensando alla triste condizione in cui si giace l'automobile in Italia, non si rende conto dell'interesse che esso suscita a Parigi e della passione con cui se ne occupano tutte le classi di persone, dal Presidente della Repubblica, alle dame più elette che visitano il *Salon*, e potrà pensare che noi ci lasciamo trasportare dal nostro entusiasmo e che per amore dell'industria italiana rincariamo la lode e avviviamo i colori della cronaca.

Ebbene no. Chi pensa così si inganna. Noi riferiamo sinceramente la nostra impressione, e la nostra impressione rispecchia la verità.

Gennaio 1919

non abbiamo che a citare ciò che intorno allo Diatto e alla costruzione Diatto hanno pubblicato i francesi.

Di Parigi, fino dai primi giorni del Salon, nella rivista quotidiana degli stands scriveva:

« Lo stand Diatto (stand 60) è il convegno degli amatori della meccanica. Vero è che la squisita urbanità del signor Pagnanelli, rappresentante a Parigi della celebre marca italiana, ha fatto una meravigliosa presentazione dei due tipi di vetture esposte, la migliore calamita.

« Si fa la coda per vedere da vicino una rimarchevole vettura imbottita in velluto antico, che è una meraviglia di buon gusto, e che non ha che il solo difetto di essere un po' unica.... perchè altrimenti sarebbe già stata venduta a caro prezzo esemplari!!

« Qualche giorno dopo lo stesso giornale parigino pubblicò un articolo d'onore, al centro della prima pagina, una grande pagina di una delle vetture Diatto accompagnandola con un articolo illustrativo sulla fabbrica e sui tipi Diatto, di cui ci pare interessante riprodurre alcuni brani. « L'industria automobilistica italiana è largamente rappresentata al Salon dell'automobile, ma bisogna riservare una

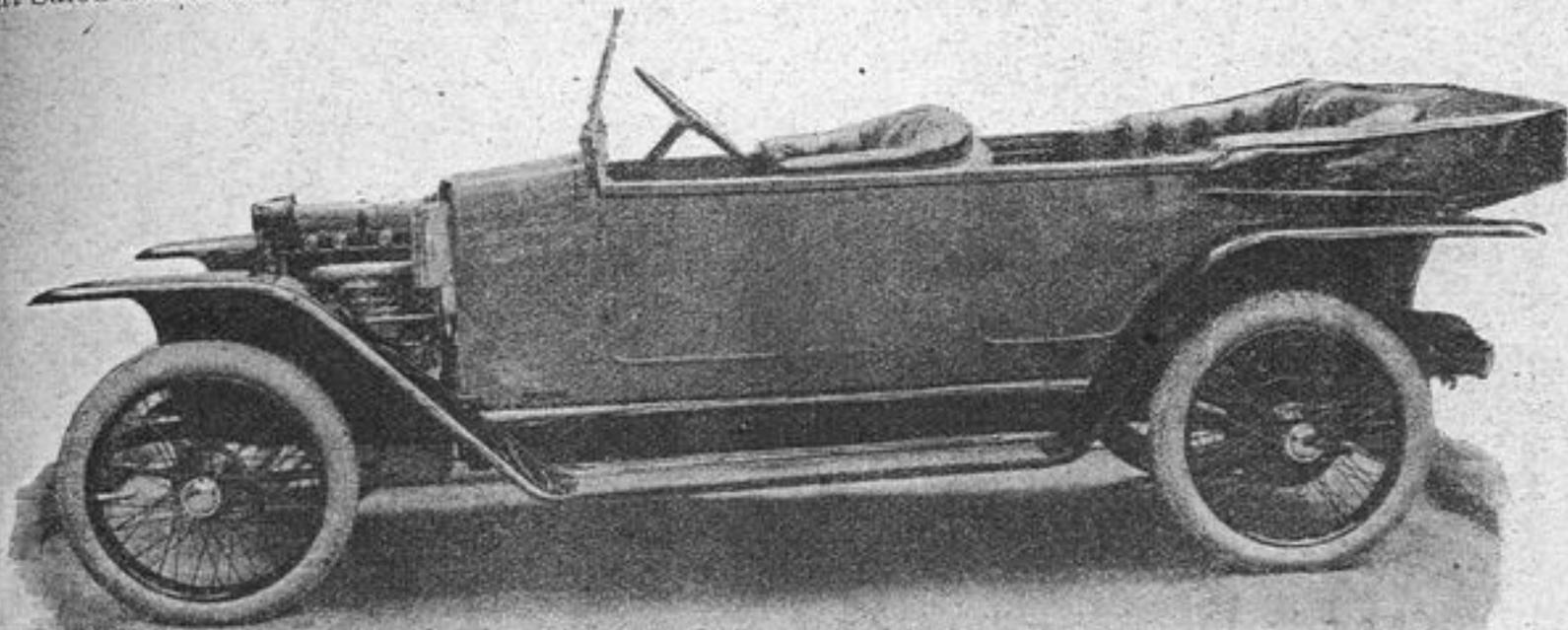
« D'altra parte la Diatto ha acquistato il controllo assoluto della Società Italiana dei Motori Gnome e Rhône. Questa Officina è importantissima e si può aver un'idea della sua potenzialità ricordando che nel periodo della guerra, consegnava in media 220 motori d'aviazione al mese costruendoli integralmente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



La nuova vettura Diatto 30 licenza Bugatti con carrozzeria Torpedo, esposta al Salon.

« La menzione alla marca Diatto che sintetizza lo sforzo italiano e gli stupefacenti risultati raggiunti dai nostri amici alpini.

« La Diatto è un'antica marca poichè la data della costituzione della prima Società con questo nome risale al 1905. « Ma nel 1918 si è trasformata e sviluppata sotto il fervido impulso dei nuovi dirigenti, il dottor Arnaldo Gussi presidente del consiglio d'amministrazione e il cav. Egidio Carminati amministratore delegato, giovani industriali che godono di una fama in Italia, e che attivissimi e intraprendenti pervengono e ampliano senza posa i loro impianti e i loro mezzi di produzione.

« 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.

La verità è una sola.



novità. Consta di mezze molle a *cantilever* combinate e disposte in modo speciale brevettato che assorbe tutti gli urti della strada e mantiene le ruote ben aderenti al terreno. E' un molleggio che le più grosse vetture le possono invidiare. E non insistiamo oltre perchè ogni particolare meriterebbe un cenno a parte.

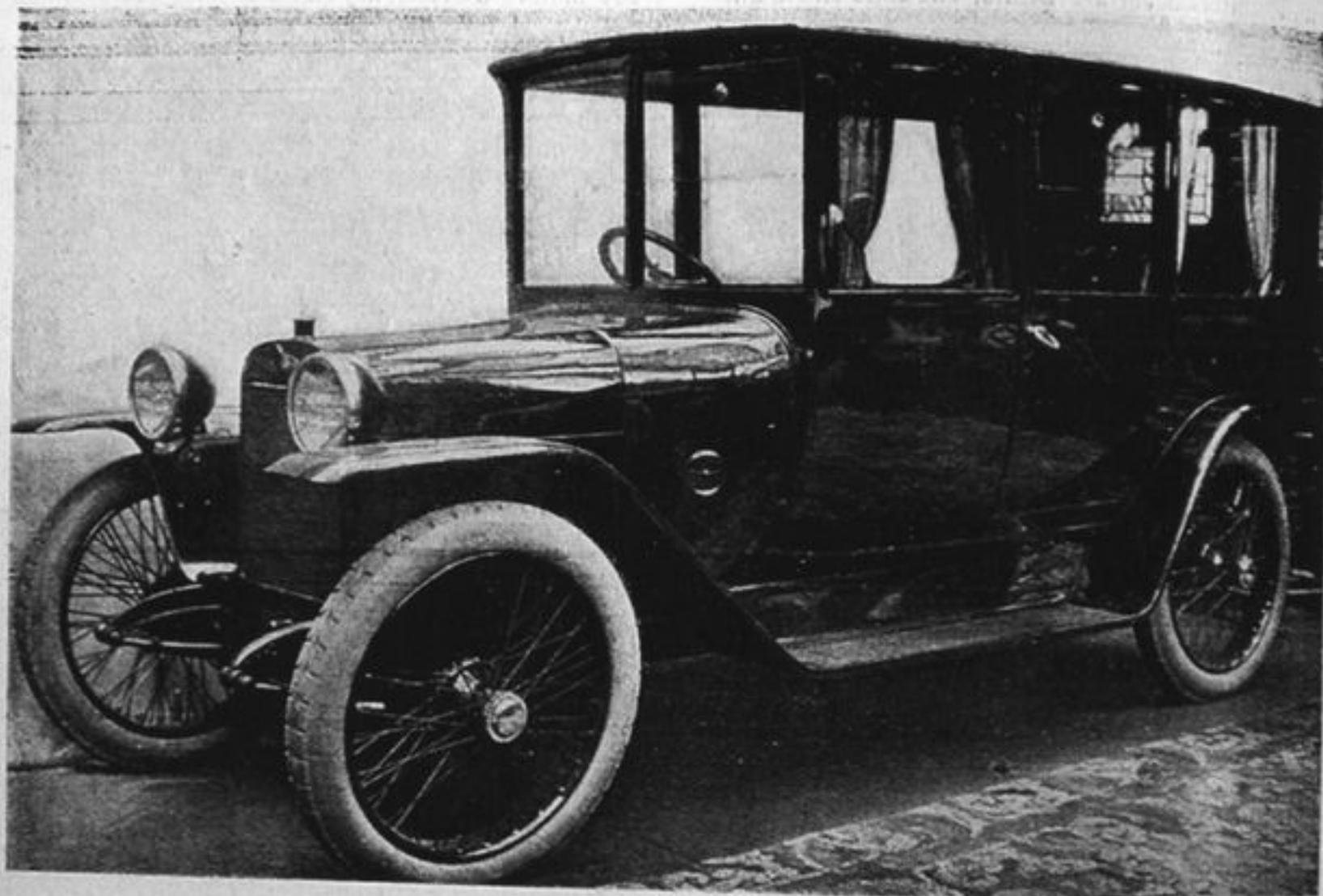
Nella categoria delle vetture leggere questa nuova *Diatto* è stata il punto di mira, la primizia del *Salon* come lo è stata fra le vetture sfarzose la sua carrozzeria a guida interna su cui ci siamo dianzi intrattenuti.

Ogni automobilista appassionato pregustava la gioia di filare a cento all'ora con un motore di 68 mm. di alesaggio.

Tutti i due i modelli *Diatto* sono provvisti di completo im-

ganza e il *comfort* delle carrozzerie. Lo *chassis* della *Gnome* non teme confronti, sarà una gradita rivelazione per coloro che avendolo prenotato sulla fiducia nel nome della Casa, avranno agio di esaminarlo e di provarlo alla consegna. E' invero lo *chassis* di una grande macchina concepita e eseguito con l'accuratezza di una macchina di lusso.

Il gruppo motore nella sua piccolezza è compattissimo, uno dei più belli che noi abbiamo visto. E' snello e tarato al tempo istesso. Ha del brio e del vigore solo nel suo aspetto. E' conformato e congegnato nella sistemazione dei suoi organi con un accorgimento sorprendente. E marcia con un'energia e una regolarità inesauribile. Cuore sano e robusto in un'organismo sano e robusto.



La sfarzosa guida interna *Diatto* arredata con velluti antichi su *chassis* *Diatto 30* licenza Bugatti.

pianto elettrico per l'illuminazione e la messa marcia, sulla *Diatto 4DC* è installato il sistema italiano *ABGD*, che i nostri lettori ben conoscono e che al *Salon* è stato assai rimarcato appunto sul magnifico coupé *Diatto*; e sul *Diatto 30* licenza Bugatti il sistema francese *Paris-Rhône*.

Mancava al *Salon* un'altra delle nuove creazioni della *Diatto*, la vettura leggera *Gnome* la quale, se vi fosse comparsa, non avrebbe riportato minor successo delle precedenti, e mancava probabilmente per una ragione molto semplice, quella che l'intera produzione prestabilita deve essere, a quanto ci consta, impegnata e prenotata dalla clientela italiana.

Il successo lo aveva già quindi avuto praticamente negli affari, la *Gnome*, era superfluo il procurarsene un altro paramente decorativo.

Eppure è con rammarico che ne abbiamo notato l'assenza. Essa avrebbe onorevolmente figurato alla Mostra Parigina. Non vi era soverchia abbondanza di nuove ma serie vetture leggere al *Salon*, e assai rare erano quelle pur di primissima marca che avrebbero potuto rivaleggiare con la *Gnome* per il valore e la cura della costruzione e per l'ele-

Nella *Gnome* ciò che è stato curato in modo speciale è l'economia del consumo, la minima spesa di manutenzione, la regolare automaticità di funzionamento così che la vettura possa servire vantaggiosamente a tutti ed essere adottata da tutti nella guisa più agevole.

L'allestimento della *Gnome* è imminente, le prime serie di *chassis* sono al montaggio, tutti i pezzi ne sono pronti e le carrozzerie dei diversi modelli sono pure già in finizione.

Con i suoi tre tipi il *Diatto 4DC*, il *Diatto 30* licenza Bugatti e il *Gnome*, così sapientemente prescelti e convenientemente indovinati, la Società Automobili *Diatto*, pur restando nell'ambito della vettura leggera, si è posta in grado di soddisfare ogni aspirazione e ogni esigenza del mercato della clientela.

Ha nei primi due tipi la vettura da turismo, la vettura per città, la vettura di gran lusso, la vettura moderna e veloce per gli *sportsmen*, ha nella *Gnome* la vettura comoda e pratica, la vettura elegante ed economica per i professionisti, per gli uomini di affari, per tutti e per ogni servizio.

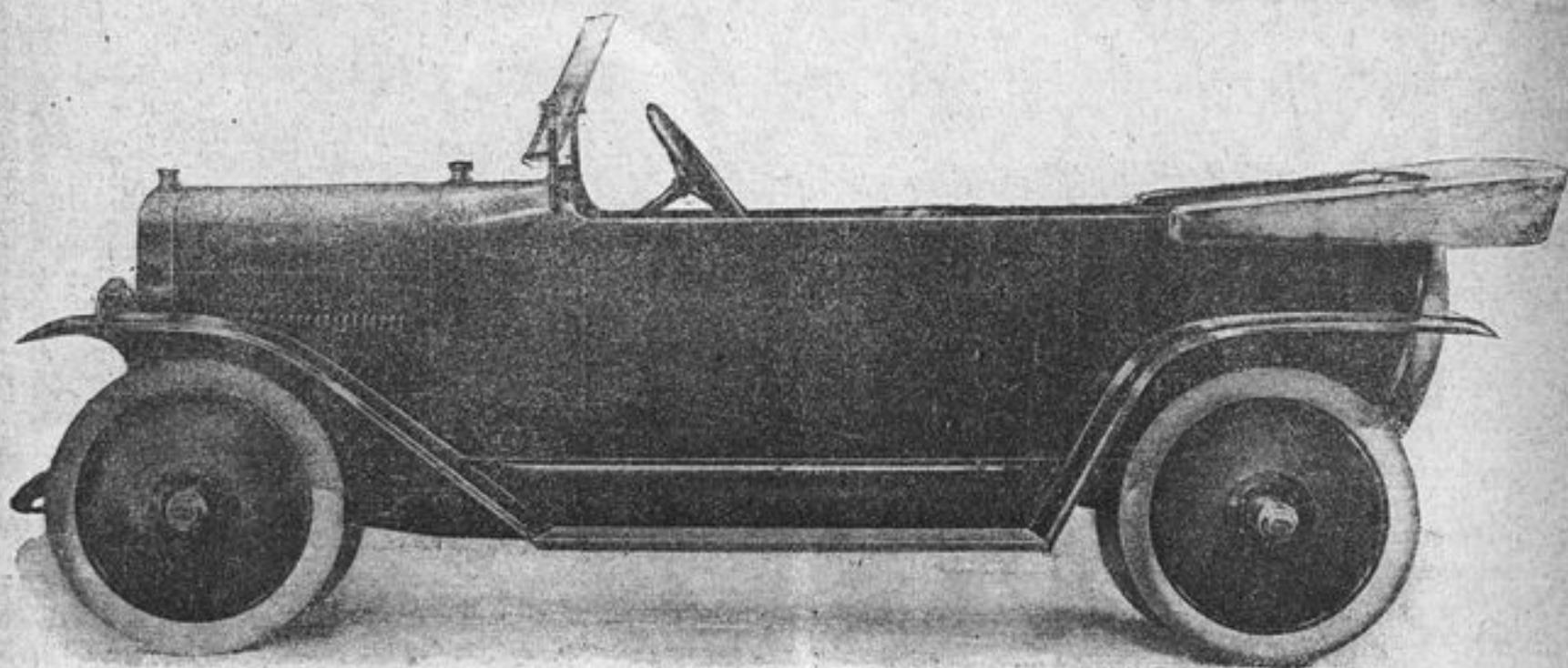
# LE VETTURE DIATTO

## E LA NUOVA TASSAZIONE



L'aumento della tassa di circolazione non può a meno di esercitare una certa influenza sui criteri che ispirano i compratori di automobili. Se da prima l'automobilista o chi aspirava a diventarlo si lasciava quasi esclusivamente guidare dal suo estro, dai suoi gusti, dalle sue simpatie, per questa o quella marca, oggi in cui l'automobile si diffonde

senza Bugatti di mm 68 per 100 e il modello *Diatto 4 D C* di mm 85 per 120. Ora sembra invero che nell'apprestare questi tre diversi tipi di vetture la grande Casa Torinese abbia soprattutto cercato di fare l'interesse dei suoi clienti, di dare cioè ai compratori delle sue macchine, una vettura che non solo sia gravata di minor tassa ma che in proporzione della



La vettura leggera Gnome con torpedo a 4 posti.

sempre più a scopi utilitari e in cui la tassa costituisce una somma rimarchevole, altre considerazioni più pratiche ed economiche non tarderanno a pesare sulla scelta dei compratori.

La tassa da pagarsi entrerà tra i fattori della decisione, e da questo punto di vista si sarà portati ad attribuire maggior importanza alle dimensioni dei motori ed accordare un valore decisivo al coefficiente del rendimento.

Intanto l'attenzione si porterà prima di tutto sui tipi piccoli che pagano meno e anche quando si inclinerà verso i motori medi e forti, si preferiranno quelli di più alto rendimento poichè in proporzione per essi la tassa sarà minore.

Taluni dei nostri costruttori, si direbbe che hanno avuto l'intuizione anticipata di questa condizione di cose nello stabilire i nuovi modelli della loro produzione di pace. E sono precisamente quei costruttori che li hanno studiati e preparati con più ocularità e sagacia e soprattutto col proposito di attenersi al più avanzato progresso e di dar maggior soddisfazione alla clientela.

La *Diatto* è una di questi. Come è noto la *Diatto* ha in costruzione per il 1919 - 1920 tre modelli, e cioè il modello *Gnome* con motore di mm 60 per 90, il modello *Diatto 30 li-*

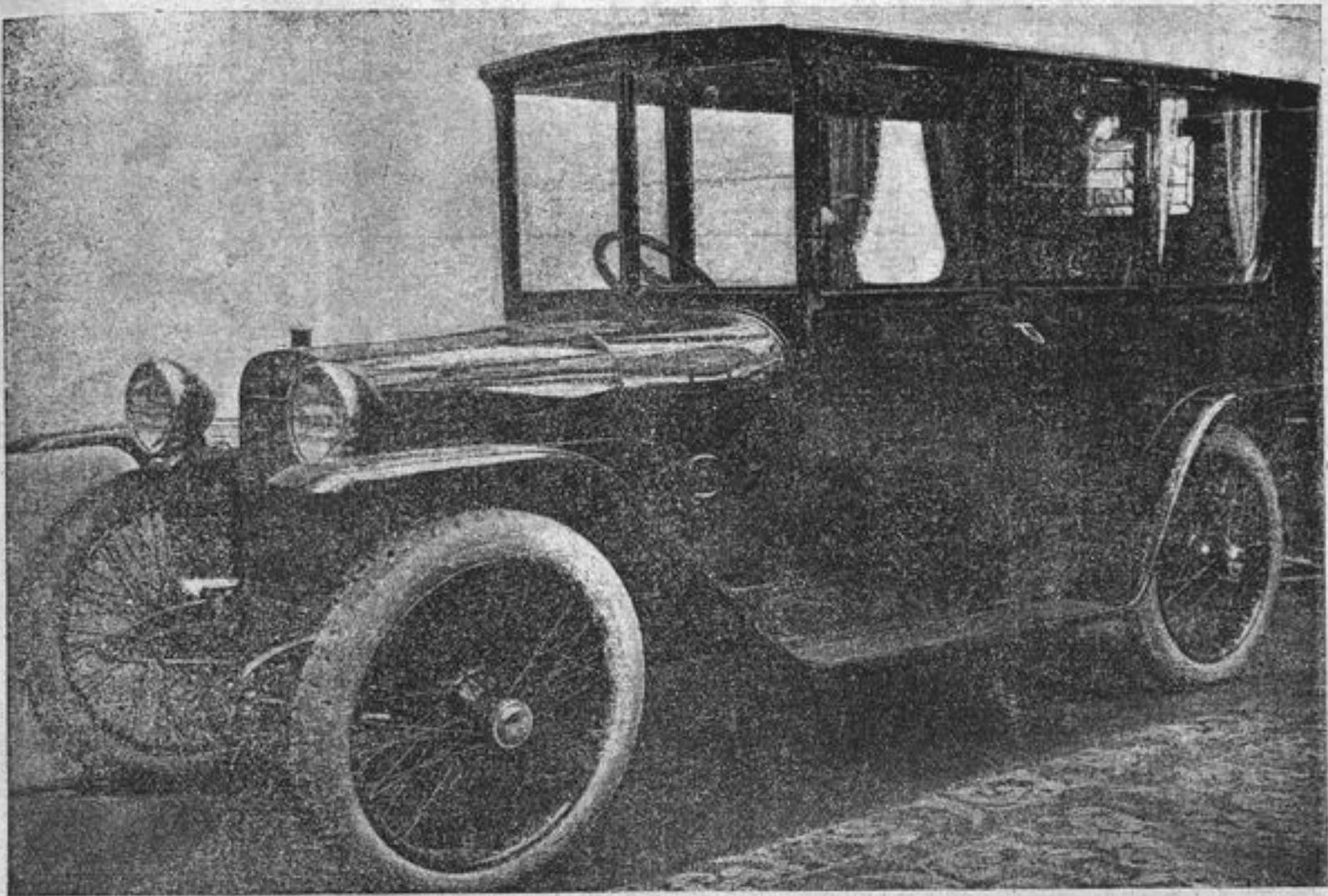
tassa pagata dia modo di usufruire del maggior rendimento possibile.

Eccone la prova.

La vettura *Gnome*, che pur è una vettura nel pieno senso della parola, con un eccellente motore a 4 cilindri e con tutti gli organi di una vera vettura, è la vettura italiana a 4 cilindri che pagherà nel 1920 la tassa minore.

Infatti a seconda della nuova tassazione la *Gnome* verrà a pagare per HP 13, 15, una tassa di lire 390, mentre dopo di essa la vettura più piccola di tutta la produzione italiana pagherà Lire 470. La *Gnome* quindi offre un risparmio di ben 80 lire in confronto di qualsiasi altra vettura italiana anche più economica.

Per la *Diatto 30* *licenza Bugatti*, il calcolo non è ancora stato istituito dato che il suo motore è di mm 68 per 100, mentre il calcolo è fatto per mm. 60 o 65 o 70, ma anche giudicando approssimativamente si scorge che la sua tassazione si aggirerà sui 15 o 16 HP e cioè da 400 a 410 lire, pur essa inferiore a quella di ogni altra vettura, mentre indubbiamente il motore modernissimo di questa *Diatto* con 16 valvole in testa è superiore in potenza a quelli di vetture che pagheranno una tassa anche doppia.

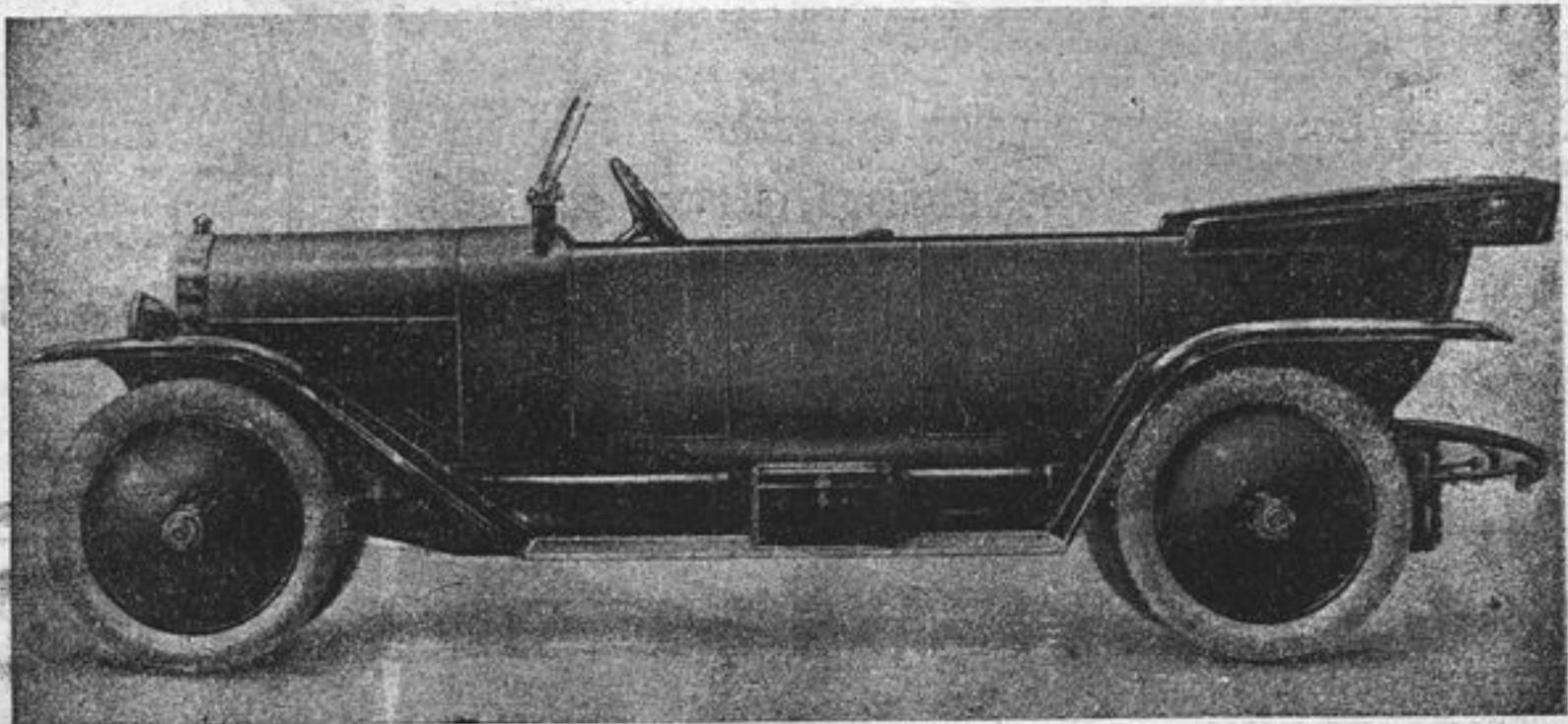


La sfarzosa guida interna Diatto su chassis Diatto 50, licenza Bugatti.

Passiamo al terzo tipo alla *Diatto 4 D C.* Tutti la conoscono. E' risaputo che essa è la vettura più economica e veloce del suo tipo; e lo ha dimostrato nelle ultime corse della Parma - Poggio di Berceto e della Targa Florio. Essa ha un motore di mm. 85 per 120 e pagherà lire 690. Ma ap-

punto per il suo ottimo rendimento, nella categoria delle vetture che pagano questa tassa, sarà la più conveniente e quella che dà un maggior compenso.

Gli automobilisti sono ora avvertiti. Prima di decidere tengano d'occhio la tabella delle tasse.



Vettura Diatto 4 D. C., carrozzata a torpeda.

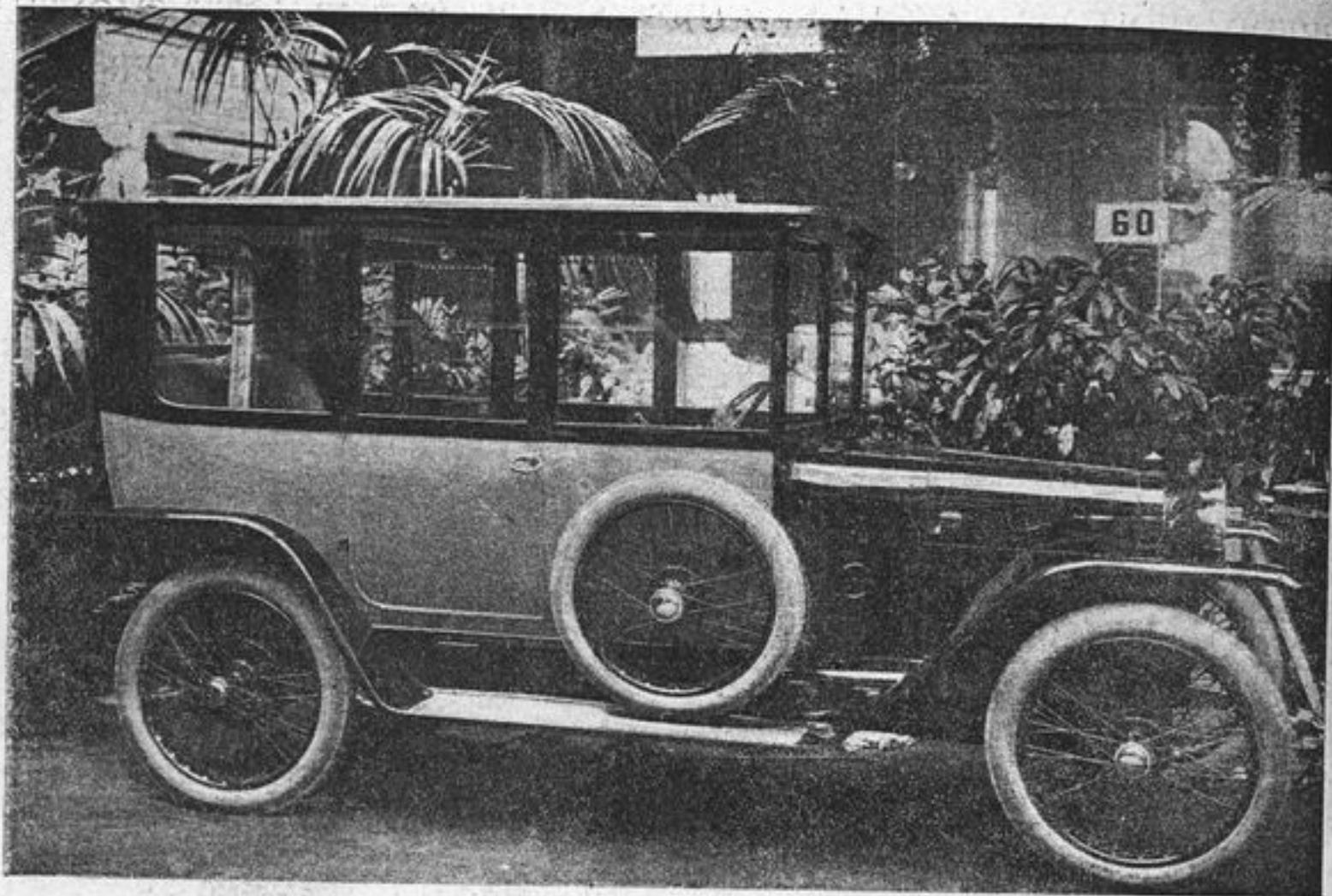
# LA DIATTO

dopo il Salon di Parigi e dopo la Targa Florio



E' stato tenuto conto rispetto alla *Diatto* di un fatto molto importante, che la grande Casa torinese, rinnovata nella sua direzione, nella sua amministrazione e nel suo andamento tecnico nel 1918, ha nel 1919 conseguito due tra i più im-

tuali e i suoi modelli futuri della produzione di pace che ottengono indiscutibilmente uno dei successi più cospicui del *Salon*, e la *Diatto* interviene con vetture strettamente di serie alla *Targa Florio*, all' unica grande corsa interna-



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

portanti successi dell'industria automobilistica italiana con la sua manifestazione superlativa al *Salon* di Parigi e con la sua brillante vittoria nella *Targa Florio*, malgrado che pur nel 1919 avesse dovuto procedere a un nuovo cambiamento delle sue lavorazioni per il passaggio dalla produzione di guerra a quella di pace?

Noi stessi, che pur ci occupiamo frequentemente della *Diatto*, abbiamo finora considerato isolatamente e separatamente i due successi, ognuno sufficientemente significativo di per sè, e non li abbiamo ancora riuniti assieme. Adesso avvicinandoli, inserendoli come è il loro posto naturale, a poca distanza l'uno dall'altro, sulle stessa attività produttrice, noi vediamo che il loro valore si somma, si innalza rimarchevolmente.

A pochi giorni di intervallo, dal 19 Ottobre al 23 Novembre, la *Diatto* espone a Parigi in una mostra magnifica non solo completamente allestiti ma finiti con ogni cura, con ogni ricercatezza e con ogni squisitezza, i suoi modelli at-

zionale europea dell'annata, si cimenta contro formidabili vetture da corsa, contro vetture di molto più forti delle sue, e riesce prima della sua categoria e terza della classifica generale.

I due successi si illuminano vicendevolmente, si accrescono reciprocamente di valore. La loro stessa vicinanza prova che essi non sono l'effetto di un colpo di fortuna ma il risultato meritato di un sforzo vigile e intelligente, di una cura assidua e previdente, di una superiorità effettiva. Non sono successi che si improvvisano. Non si improvvisano cinque vetture come quelle che la *Diatto* aveva al *Salon*, quattro nello stand e la quinta in prova all'esterno, delle quali ben 3 del nuovissimo tipo *Diatto 30 licenza Bugatti*, e tutte poi carrozzate con tale squisitezza e perfezione quale si ottiene soltanto in seguito a lunghi e pazienti studi e lavori.

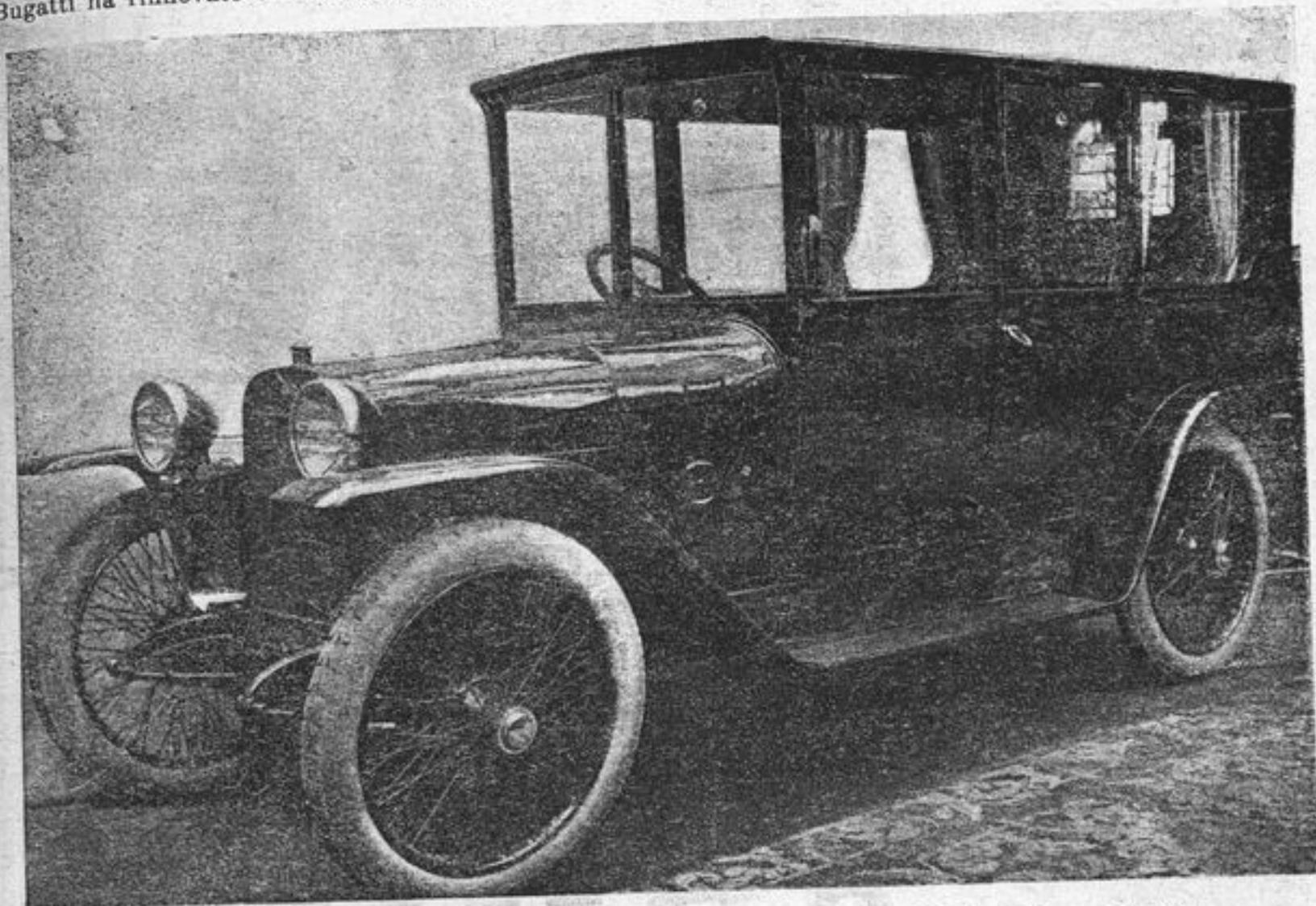
E non si improvvisa una vittoria come quella della *Targa Florio* conseguita con vetture di serie. Qui vi deve essere una vera e assodata superiorità preesistente e accumulata per così

vi soluzioni nuove o che fino allora erano riservate grossi e da corsa. E una tale priorità la ha sempre conservata. La sua non è mai stata battuta, ed ha acquistato una archevole. Durante la guerra poi il Bugatti ha ideato un motore d'aviazione che fu costruito. E da qui datano appunto le sue relazioni e la collaborazione con la grande Casa Torinese. Finita la Bugatti ha rinnovato e il motore della sua vettu-

vetture leggere, una delle novità più cospicue del Salon di Parigi.

La *Diatto* acquistandone la licenza e intraprendendone la costruzione in serie ne compirà ancora un'ulteriore e feconda elaborazione, conformandolo al suo spirito e dandovi l'impronta del suo stile. E la conseguenza ne sarà una vettura, lo credano i lettori, "impareggiabile".

E possiamo definir subito questa sua impareggiabilità senza dilungarci in espressioni generiche. Consiste, a dirla breve, in questo, che chi prova una di queste macchine, una di queste *Diatto tipo 30*, licenza Bugatti ha una sensazione



La sfarzosa guida interna Diatto arredata con velluti antichi su chassis Diatto 30 licenza Bugatti.

intero chassis introducendovi tutte le più progressive e ricche germinate in questi ultimi anni, e ne è venuto fuori il nuovo modello che è stato, nella categoria delle

di sorpresa, gli sembra di fare una cosa nuova, di essere su qualche cosa di diverso da tutti gli altri automobili. Sarebbe portato ad esclamare: Questo è finalmente l'automobile!

**FORNITURE PER CARROZZERIE**

Automobili  
Velivoli  
Industrie  
Sportive



**Rag. A. G. ROSSI**

**TORINO**

**MILANO**

UFFICIO: Corso Vercellina, 36  
OFFICINA: Corso Orbassano, 61

Via S. Giovanni sul Mare, 25

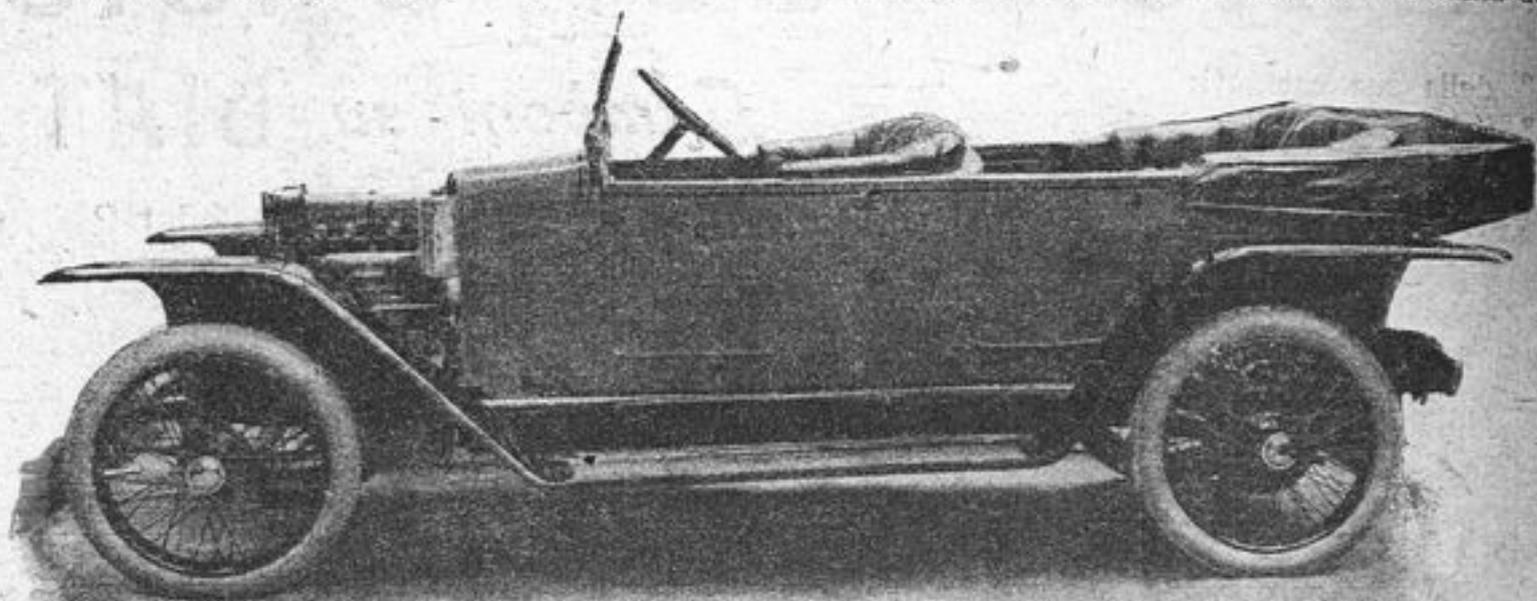
11-57 - TELEFONO - 127-64

SULLA VIA DEL PROGRESSO

## La DIATTO e i suoi nuovi modelli

Le esposizioni di Parigi e di Londra che ci hanno presentato riuniti tutti i modelli di quello che sarà la costruzione automobilistica del 1920, ci hanno fornito in materia di motori una limpida e sicura indicazione. Noi oggi sappiamo precisamente la direzione verso cui è avviata l'industria automobilistica. Non vi è possibilità di errori. La prospettiva non è mai stata più chiara ed esatta.

la sua produzione di pace col riprendere il suo tipo classico, il 4 D C, la 25 HP, il suo 85 mm. di alesaggio con un trattamento più incisivo e nervoso. Senza innovazioni rilevanti questo motore, pur di tipo non nuovo, è emerso come uno dei migliori del 1919. La vettura con lui formata è apparso senza rivali e come la più veloce ed economica nella sua classe. Se ne è avuta la prova nelle corse in salita della Parma



La nuova vettura Diatto 30 licenza Bugatti con carrozzeria torpedo.

Vi sono due tendenze in decisa prevalenza, che non contrastano affatto tra loro, ma che anzi si completano. L'una è quella che porta verso i motori a 6 e più cilindri e alle macchine grosse e di lusso. L'altra è quella che mira ad aumentare il rendimento dei motori medi e piccoli a 4 cilindri e alle vetture leggere agili, veloci di gran soddisfazione e convenienza.

Le Case e i costruttori che si sono incamminati su queste direttive possono aver la certezza confortante di trovarsi sulla giusta via, sulla via del progresso e della modernità.

Quelli che la hanno scelta di loro iniziativa con discernimento spontaneo per comporvi fino dall'inizio del 1919 il loro programma di produzione meritano invero una speciale distinzione per la loro felice intuizione.

Tra questi è la Diatto in primissima linea. Essa ha avuto una visione veramente presaga e sicura dell'avvenire della costruzione automobilistica. Ha sentito, anzi ha presentito l'impulso della corrente della modernità e vi si è saputa mettere nel centro.

Si è infatti dedicata subito alla vettura leggera appena ultimato il lavoro di guerra e in questo ramo ha appunto concentrato le sue cure nel rendimento del motore. Poiché per prima cosa bisognava produrre, la Diatto ha cominciato

Poggio di Berceto e della Consuma e poi nel successo meraviglioso della Targa Florio, un successo che per i seri intenditori è assolutamente decisivo.

Ma mentre costruiva il tipo 4 D C, la Diatto avvedutamente maturava studi, disegni, preparazione per l'avvenire e concretava il nuovo tipo da aggiungere al suo programma per il 1920. E il nuovo tipo stabilito e presentato al Salon di Parigi che è il tipo Diatto 30, 15 HP licenza Bugatti, è anche quello che incarna più integralmente e genialmente il moderno progresso in quanto si riferisce alla seconda delle tendenze nuove accennate in principio, al maggior rendimento dei motori medi e piccoli.

Non è ancora giunto il momento di dare una particolareggiata descrizione tecnica di questo tipo, ma basta la conoscenza sommaria che se ne ha, la fama che lo accompagna, la visione che ce ne è stata offerta al Salon di Parigi per affermare che esso costituisce la realizzazione più compiuta del piccolo motore ad alto rendimento e dell'ideale vettura leggera velocissima e stabilita in modo da potere praticamente e confortabilmente profittare della sua velocità e del suo slancio.

Bugatti, un geniale creatore italiano, è stato il primo a costruire il piccolo motore con criteri arditamente energici