

Automobili Diatto

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

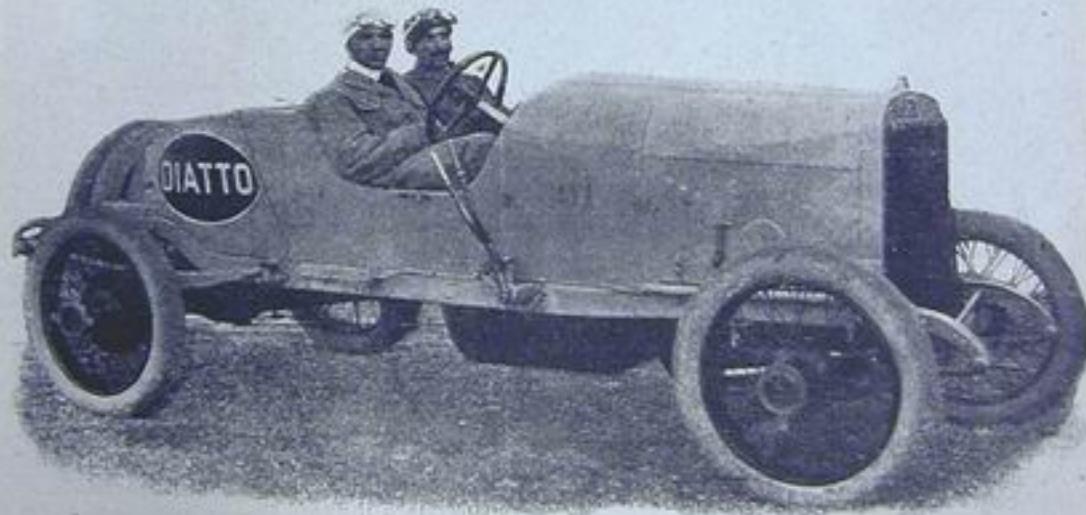
SOCIETÀ CONTROLLATA **GNOME & RHÔNE**

TARGA FLORIO 1919

III° della sua categoria ::
della classifica generale

Gamboni su DIATTO

VETTURA DI SERIE DA TURISMO DEL TIPO 4 DG - 25 HP



Gamboni su vettura Diatto 4 DG — I della sua categoria III della classifica nella Targa Florio

Esclusiva di vendita per l'Italia

AGENZIA COMMERCIALE ITALIANA **AUTOMOBILI DIATTO**
Sede Centrale: ROMA, Viale Castro Pretorio, 124

Filiali:

TORINO: VIA BERTOLA, 24
FIRENZE: PIAZZA SAN MARCO

MILANO: VIA BORGONUOVO, 20

NAPOLI: PIAZZA VITTORIA, 11-12

VERONA: VIA DUOMO, 15

GENOVA: VIA CESAREA, 10

BOLOGNA: VIA ARTIERI, 2

S. A. I. - SOCIETÀ AUTO INDUSTRIALE, CASELLA POSTALE 26 e BORGOS. FELICE 76-77 **VICENZA**

AGENTE PER LE PROVINCIE DI UDINE, BELLUNO, FRIULI E TERRE REGENTI.

ENRICO DE MICHELI - PIAZZA VITTORIO EMANUELE II, **COFFARO**

AGENTE PER LE PROVINCIE DI TREVISO, PADOVA, VENEZIA E ROVIGO

Primi successi 1919

Puri sangue

DIATTO

Corsa Parma - Poggio di Berceto

II^o CATEGORIA

I^o Classificato: Tipo 30 (Bugatti)

II^o Classificato: Tipo 4DC.

Esclusiva di vendita per l'Italia

AGENZIA COMMERCIALE ITALIANA AUTOMOBILI DIATTO
Sede Centrale: ROMA, Viale Castro Pretorio, 124

Filiali:

TORINO: VIA RUSTOLA, 21
FIRENZE: PIAZZA SAN MARCO

MILANO: VIA BORGONDOVO, 20
NAPOLI: PIAZZA VITTORIA, 11-12
VERONA: VIA DUOMO, 15

GENOVA: VIA CESARE, 10
BOLOGNA: VIA ARTIERI, 3

S.A.I. SOCIETÀ AUTO INDUSTRIALE, CASELLA POSTALE 26 - BORGIO S. FELICE 76-77 VICENZA

AGENTE PER LE PROVINCE DI UDINE, BELLUNO, FRIULI E TERRE REDENTI
ENRICO DE MICHELI - PIAZZA VITTORIO EMANUELE II, COPPARO

AGENTE PER LE PROVINCE DI TREVISO, PADOVA, VENEZIA E ROVIGO

IL SUCCESSO DELLA DIATTO ALLA TARGA FLORIO

I^o della sua categoria - III^o della classifica generale
Non ha rivali nella sua categoria e anche in altre più forti

205

Gi siamo calorosamente e sinceramente rallegrati con i costruttori della *Diatto* per il loro insigne successo nella Targa Florio. Ci siamo anzi duplamente rallegrati con loro sia per il successo nella corsa sia per il successo che hanno avuto rispetto a noi stessi.

Non esitiamo a riconoscerlo. Quando abbiamo inteso parlare per la prima volta della partecipazione delle vetture *Diatto* alla corsa, non abbiamo potuto a meno di far rimarcare il grande handicap in cui si sarebbero trovate queste due vetture in confronto a parecchie altre macchine già iscritte assai più potenti e costruite espressamente per corsa.

Dicevamo allora: Le vostre sono due vetture ottime, senza alcun dubbio, veloci, eccellenti arrampicate, dotate di un motore straordinariamente energico e redditizio, ma sono vetture da turismo, con un motore di 85 cm. di alesaggio. Mentre vi troverete di fronte a motori di 100, di 105, di 110 mm. di alesaggio e fabbricati esclusivamente per corsa.

Come è possibile lottare ad armi così ineguali?

E questo dicevamo non già per dissuadere gli animosi dalla competizione, ma per indurli a parteciparvi a semplice scopo dimostrativo.

Ci risposero fermamente ed arditamente che le difficoltà della corsa e del percorso erano tali da costituire una specie di pareggio tra le macchine da corsa più grosse e le *Diatto*, dato che se quelle emergevano per certe qualità inerenti alla loro speciale costruzione, le *Diatto* a loro volta possedevano in guisa così rilevante certe altre qualità da stabilire una specie di compenso.

E hanno avuto ragione, più ragione di noi, piena ragione.

L'esito della corsa mostra che la *Diatto* aveva il più serio fondamento non solo di porgere una dimostrazione della valentia delle sue vetture da turismo, ma di confidare nella vittoria.

Non era temerario lo schierarle contro le più possenti macchine da corsa. La corsa ha mostrato che esse possono degnamente affrontare ogni rivale.

Come si è detto la *Diatto* è prima della sua categoria e terza della classifica generale in cui non ha davanti a sé che una vettura da corsa e una vettura di 105 mm. di alesaggio.

I suoi tempi sono sorprendenti. Partita diciottesima è terza alla fine del primo giro in 2 ore 8' e 10" subito dopo l'impetuosa *Ballot* a 3 cilindri di Thomas che può filare fino a 180 all'ora.

Pensate, la piccola *Diatto* da turismo col suo motore comune da 85 mm. che incalza a qualche minuto su quel fantastico percorso delle Madonie, la vertiginosa *Ballot*, la più moderna delle attuali vetture da corsa!

Terza al 1^o giro in 2, 8' e 11" è terza al quarto ed ultimo in 2, 8' e 20". Su 108 chilometri, poiché tale è il percorso di ogni giro, la *Diatto*, dopo 8 ore di corsa, non segna che una differenza di 9 secondi. Non è un'automobile, è un orologio che cammina.

Traenne una, la *Diatto* batte tutte le vetture della quinta, della quarta e della terza categoria. Ed è una macchina pulsa da turismo, una macchina rigorosamente di serie, del tipo 4 DC che tutti conoscono, e a cui non si è modificata che qualche particolare dell'aspetto esterno.

Quando la *Diatto* dichiara che la sua vettura tipo 4 DC è la 25 HP più veloce ed economica di tal tipo non afferma che la verità, anzi meno della verità, perché ora si è ben visto che essa non solo è la più veloce della sua categoria, ma anche di varie categorie superiori.

Bisogna poi non dimenticare che la *Diatto* è una vettura leggera e che, se la strada pesante e possima poteva in certa guisa favorire le vetture grosse con motori potenti, contrariava invece la *Diatto* e sottoponeva il suo motore ad uno sforzo eccessivo in proporzione alle sue dimensioni.

Valutate queste considerazioni la classifica della *Diatto* in simile corsa costituisce una bella e grande vittoria tanto più onorifica quando si ricordi altresì che questa della Targa è la prima corsa internazionale a cui essa partecipa. È quasi un debutto, dato che la sua prima corsa è stata la Parno-Poggio di Berceto.

L'altra vettura *Diatto*, guidata dal sig. Ghia, un valentissimo che ne avrebbe certo fatto brillare la qualità, è stata vittima di un incidente fino dal principio del primo giro. A Polizzi per scansare un imprudente ragazzo che gli attraversava la strada il signor Ghia generosamente ha sterzato tutta la macchina bruscamente arrischiano se stesso, e andando a battere contro un muro. E non ha potuto continuare.

Per un altro anno con questo tipo 4 DC e col nuovo tipo 30 licenza Bugatti la *Diatto* avrà le migliori chances, il che è quanto dire le migliori macchine per presentarsi a ogni corsa e per aspirare a ogni successo.

UNA VIRTU' CHE NON SI SMENTISCE MAI

La DIATTO alla TARGA FLORIO

La corsa avrà l'esito che forse il destino ha già segnato. La vittoria della Targa Florio spetterà a questa o a quella Casa. L'insigne trofeo sarà conquistato con un colpo di fortuna o guadagnato con una vera superiorità di valore. Noi non lo sappiamo, ed al momento in cui scriviamo nessuno certo potrebbe dirlo.

Ma qualunque sia l'esito, qualunque sia il vincitore, ciò non può e non deve diminuire o offuscare il merito reale di chi ha bene operato, di chi si è preparato con costanza.

E che vetture da corsa! Due vetture che l'amatore più appassionato, più esigente, più meticoloso e di gusto più raffinato non riuscirebbe a escogitar di meglio.

Ecco qui la tipica prerogativa della Diatto, quella che tanto piace e che consiste nell'improntare di stile, di eleganza, di attraente decoro ogni suo atto, ogni sua cosa, in che tutto ciò che si chiama Diatto porta il segno di quella cura vigile ed esperia che lo ha accompagnato fino in fondo al definitivo allestimento.



La vettura Diatto tipo 4 DC, preparata per la Targa Florio.

La Diatto non partecipa ufficialmente come Casa alla corsa, non ha una *équipe* di corsa, non ha corridori suoi propri, non ha costruito né vetture, né motori da corsa.

Due privati, i signori Ghia e Gamboni, hanno iscritto due vetture Diatto tipo 4 D-C alla Targa Florio.

E poiché il suo nome figura per tanto nella lista delle iscrizioni e sulle vetture, la Diatto da quella scrupolosa ed eletta Casa che è, e con quella cura mirabile che essa pone sempre in ogni sua manifestazione, anche se non vi è implicata direttamente e per azione propria, ha tenuto subito a dare la sua caratteristica e pregevolissima distinzione alle due macchine che portano il suo nome nella gara siciliana.

Come lo abbiamo detto, così ripetiamo ancora che le Diatto sono due semplici e normali vetture da turismo, meccanicamente uguali a quelli che si consegnano ai clienti. Chassis, motore, frizione, cambio e tutti gli altri organi sono rigorosamente quelli di serie. Eppure si guardino nelle fotografie qui pubblicate che due belle, che due attraenti vetture da corsa ne sono venute fuori! Sono qualche cosa di straordinariamente indovinato, grazioso e invogliante. C'è da scommettere che solo la fotografia basterà a suscitare più che l'ammirazione la cupidigia di tutti gli *sportmen*.

La trasformazione è riuscita splendida. Non si direbbero due magnifiche vetture da corsa nel pieno senso della parola?

Nulla è men signorile del provvisorio, del ripiego frettoloso, ed è proprio questo che è escluso da ogni macchina Diatto.

Qui nel caso di queste due vetture, poiché si trattava di due chassis da turismo inalterati, bastava mettervi al meglio due seggiolini di amiera e la macchina sarebbe stata pronta. Guardate invece che due squisite carrozzerie sportive, eleganti e curate, finite in ogni particolare, ha elaborato la Diatto! Guardate che bel cruscotto inclinato! Guardate che armoniosa e fluente linea formano i sedili con la coda retrostante della vettura in cui è sagacemente disposta la vasca della benzina!

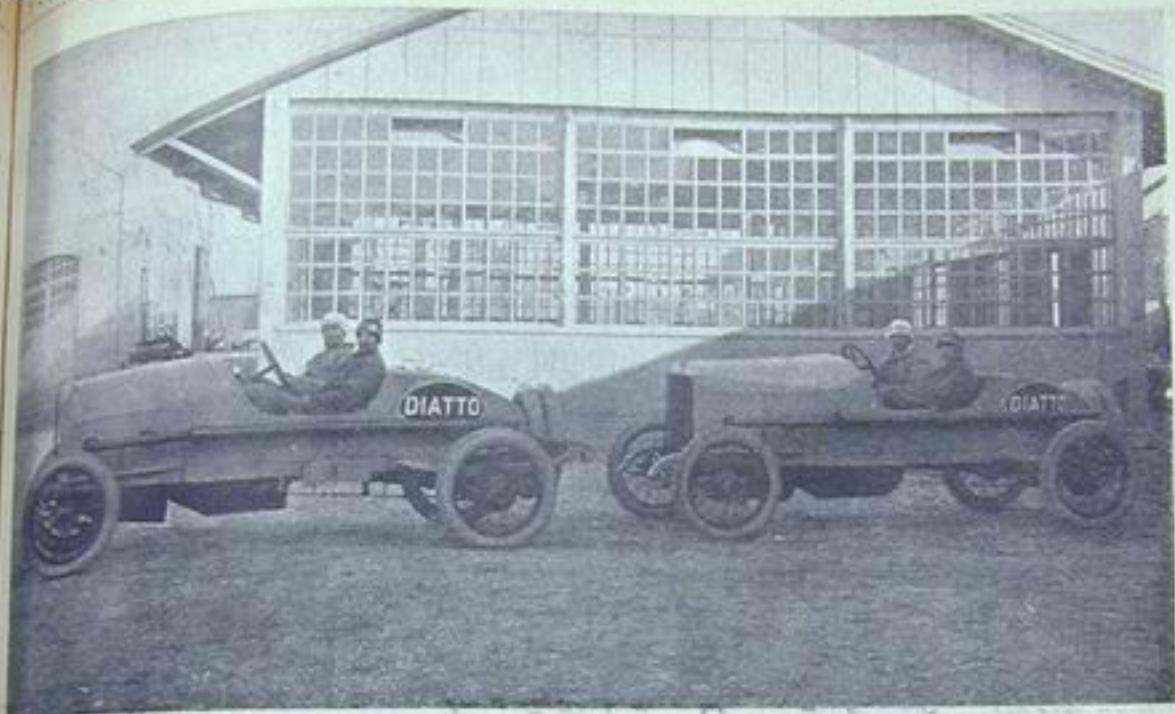
Guardate ancora come è bella, imponente la forma del radiatore e del cofano, come è ben collocato e sagomato il tubo esterno di scarappamento.

Guardate infine come tutta la vettura si mostra salientemente basata sulle sue agili ruote.

E' una bellezza.

Raramente si è visto una più piacente vettura da corsa. Tanto che ne vogliamo esprimere le più schiette congratulazioni ai costruttori.

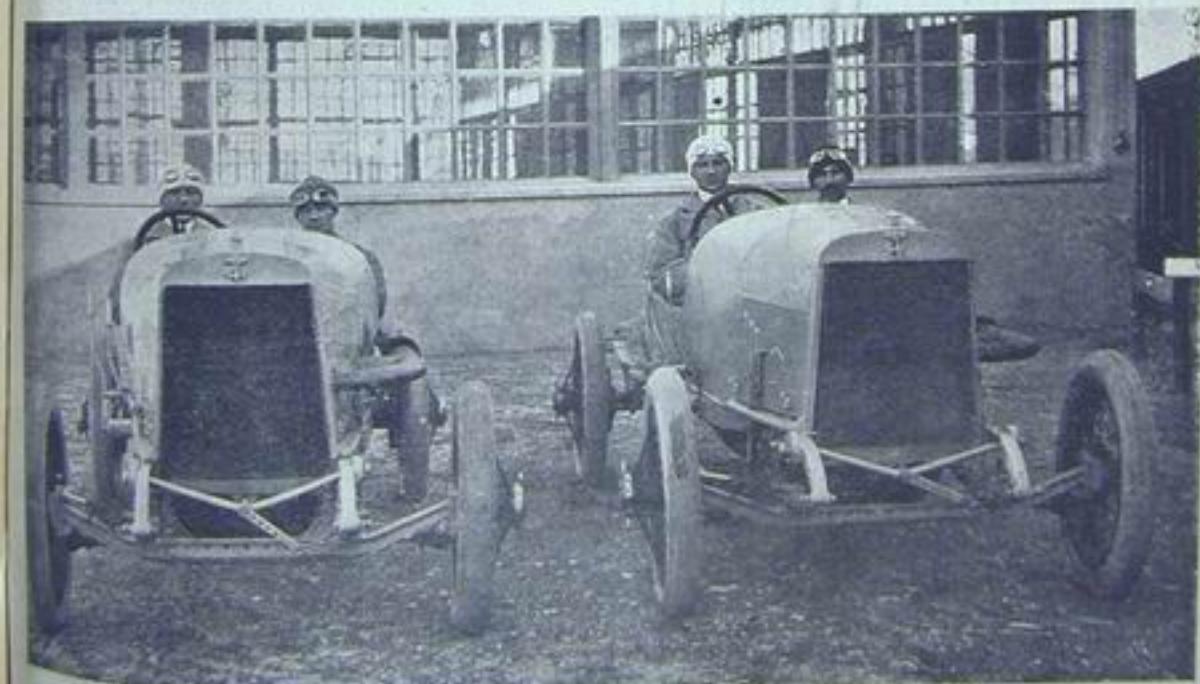
Ne siamo rimasti colpiti in modo speciale a causa anche di un confronto che invincibilmente si è presentato al nostro spirito.



Le due vetture Diatto mosse da Ghia e Gamboi in partenza dalla Fabblica per la Targa Florio.

In una parte l'aristocratico a lussuoso coupé che su
una Diatto 4 D C era esposto al Salón di Parigi e dal-
la questa civiltà vettura da corsa ricavata dallo
stesso. Due estremi e rispettivamente due perfe-

zioni, che ne rivelano una terza, quella dello chassis che,
prezzo raro inverno in un tipo leggero come il 4 D C, si pre-
sta a formare la più sfarzosa vettura chiusa di lusso e la
più sportiva vettura da sport.



L'ammirevole aspetto delle due vetture Diatto per la Targa Florio.

LA SFOLGORANTE E MOLTEPLICE VITTORIA DELLA DIATTO



La vittoria della vettura *Diatto* nel *Gran Premio d'Inverno* è così superba e complessa che merita di essere illustrata e analizzata nei suoi particolari, ognuno dei quali le attribuisce un titolo di elogio in più.

Lasciamo stare le condizioni del percorso difficile ed aspro per pendenze e svolte, del terreno pesante e faticoso per il fango e dell'atmosfera sfavorevole perché umida e fredda, condizioni tanto più avverse per una vettura di peso e di struttura normale e di forza media in confronto alle possenti macchine da corsa.

Ma insistiamo invece sul tipo della vettura. È questo l'importante. La *Diatto* pilotata dal valente *Gambosi* è uno chassis normale di serie del solito tipo 25 HP con motore a

La *Diatto* ha vinto nella sua categoria di 3 litri di cilindrata ma in un tempo tale che la mette in primissima linea tra le più cospicue macchine della giornata. Il suo tempo straordinario di 13' 56", batte di circa 3 minuti il secondo arrivato della stessa categoria, batte i vincitori della prima e della seconda categoria e avvicina a pochi secondi i vincitori con forti macchine da corsa delle due categorie superiori.

La *Diatto* normale è al 3º posto della classifica generale, ma un terzo posto specialissimo e gloriosissimo perché dista solo 1' e 7" dal primo assoluto preso da una vettura esclusivamente da corsa e da records a 12 cilindri e di oltre 5 litri di cilindrata, e soli 28" da un'altra vettura da corsa di 4 li-



*Gambosi su vettura *Diatto* - 25 HP prima della sua categoria e prima assoluta delle vetture da turismo.*

4 cilindri di 80 mm. di alesaggio per 120 di corsa. Tranne per qualche lieve ritocco alla registrazione e allo scappamento reso esterno, e alla vasca della benzina posta dietro i sedili, la macchina è identica a quelle consegnate alla clientela. Per tanto la sua vittoria si deve unicamente alle sue splendide qualità caratteristiche e intrinseche, comuni a tutte le vetture *Diatto*, e che noi appunto abbiamo illustrato ancora pochi giorni or sono. Da anni la *Diatto* è designata come la più veloce e la più economica per consumo tra le vetture del suo tipo, ed è apprezzata come una delle più famose ed energetiche arrampicatrici. Il che significa la superiorità del suo rendimento. Sicuro questo motore *Diatto* 25 HP ha una prestigiosa invidiabile, ha uno scatto, un brio, una gagliardia senza pari, non conosce sfianchezze, più è lo sforzo più tira. E tutta la vettura è così opportunamente stabilita e proporzionata da assegnare questo energico impulso e da trarne il miglior profitto. Così è che se la *Diatto* sia rapidamente al piano, si arrampica con meravigliosa velocità in salita.

E questa sua fama ormai consolidata, una qualità universalmente riconosciuta, che si è affermata in infinite prove e che questa gara di Roma ha poeta in nuova ed abbagliante luce.

Di fatto la *Diatto* con la sua vittoria ha vinto parecchie magnifiche vittorie ne ha raccolto un vero fascio sfogliante,

e mezzo di cilindrata. Tutte le altre vetture sia da corsa sia da turismo appartengono anche alle due categorie superiori di cilindrata e di forza sono state superate e con notevole distacco dalla *Diatto*, talché spetta a questa vettura oltreché la vittoria nella sua categoria, anche la vittoria assoluta per le vetture da turismo.

Più ancora che dal confronto dei tempi è dal confronto della velocità che risulta in tutto il suo valore la marcia della *Diatto*.

La velocità massima raggiunta nel *Gran Premio d'Inverno* è stata di km. 67,802, con la *Packard* da corsa a 12 cilindri, viene poi la *Fiat* del *Gran Prix* a una media di Km. 64, 604, e terza la *Diatto* 25 HP da turismo a km. 63,440. Poco più di 5 chilometri all'ora separano la modesta vettura da 25 HP da turismo dall'impetuosa macchina da corsa!

63 chilometri e mezzo di media all'ora su strada fangosa in piena salita e a fumisquette, ecco la performance della *Diatto* in tutta la sua semplicità, ma in tutta la sua sorprendente realtà!

Quantunque consapevoli delle qualità dell'ottima macchina torinese, questa sua ultima corsa appare anche a noi come una rivelazione, la rivelazione di una vittoria che quanto più l'esplica tanto più si dimostra insigne, e di cui siamo i primi a congratularci con i valentissimi suoi costruttori.

Le vetture Diatto della Targa Florio



GAMBONI SU VETTURA DIATTO TIPO 4 DC - 25 HP PER LA TAROA FLORIO.



GHIA SU VETTURA DIATTO TIPO 4 DC - 25 HP PER LA TAROA FLORIO.

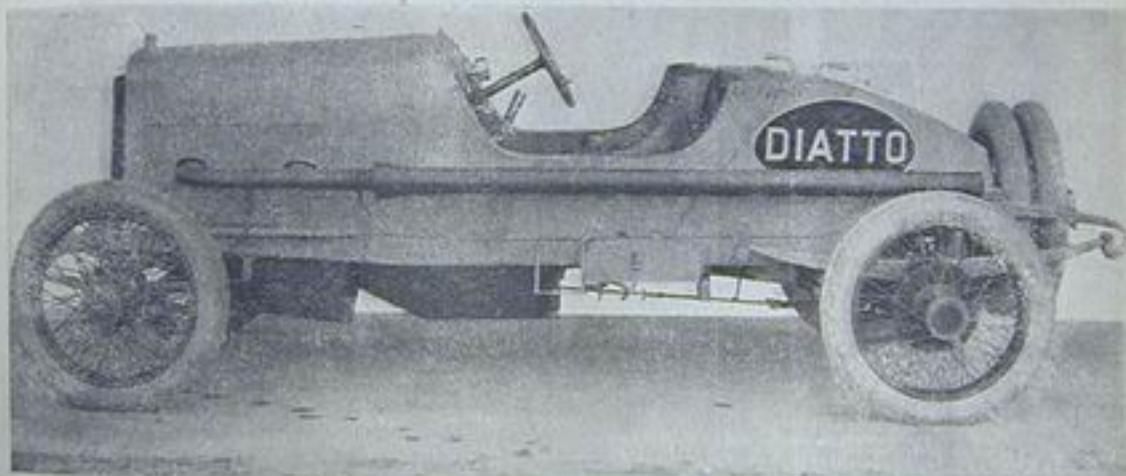
ECHI DELLA TARGA FLORIO

Ancora sulla corsa e sulla vittoria della "Diatto",

Negli ambienti automobilistici e sportivi ha cagionato una impressione e lusingheri commenti la prova eccellente fatta dalla *Diatto* nella corsa della Targa Florio.

Gli apprezzamenti e gli elogi che noi abbiamo scritto subito dopo la corsa, appena conosciuto il risultato per cui la *Diatto* prendeva il primo posto nella sua categoria e il

Questo motore *Diatto* da 25 HP ha un bel ritmo deciso, nitido, energico che rivela subito la sua sana natura, ha una ripresa pronta, velocissima, e al regime più spinto non accusa la più piccola vibrazione o anomalia. La curva della sua potenza ascende gradatamente giustificando il suo elevato rendimento. È un motore che consuma poco e rende il mas-



La vettura *Diatto* tipo 4 DC, che ha corso e vinto nella sua categoria alla Targa Florio

lento della classifica generale, l'hanno poi sentiti ripetere un piacere da molti *sportsmen*, intenditori e costruttori stessi.

Un valente tecnico, che per il suo lavoro abituale, è solito a esaminare e a conoscere nelle più intime fibre i vari tipi delle nostre macchine, da lui smontate e rimontate innumerevoli volte, ci diceva giorni sopra, sottolineando appunto il successo della *Diatto*, che la vettura *Diatto* era appunto una delle meglio costruite, e che l'intima struttura del suo motore si rivelava al confronto con altri motori anche famosi assai superiore per giuste soluzioni, per logica insegnatura, per robustezza e precisione d'assestare.

Che questo piccolo ma valorosissimo motore da turismo, di soli 80 mm. di alesaggio, così seriamente calcolato e strettamente lavorato contro un numeroso gruppo di motori assai più forti, e di agguerriti motori da corsa, abbia potuto resistere per 8 ore a quello sforzo titanico e lavorare a pieno carico senza interruzione e senza il più lieve segno di stanchezza, non è affatto sorprendente.

Può solo sorprendere chi non lo conosce, chi non lo ha mai adoperato. Ogni automobilista che abbia camminato su una *Diatto* guidandola egli stesso ha avuto modo di capire da che scalo e senso cuore era animata.

simo. Le sue qualità di gagliardia, la sua franca audacia esplicano specialmente in salita e in piena velocità, allorché il motore si apposta nello sforzo o si allunga nella corsa.

Noi che personalmente ne abbiamo fatto a lungo l'esperimento sappiamo quanto vale.

Indubbiamente a questa sua meravigliosa complessità e resistenza è dovuta la sua gloriosa vittoria nella Targa.

I concorrenti erano 21, vi erano macchine da corsa, macchine ben più potenti, motori da 50, da 70, da 100 e più HP. Di questi 21: alla fine della corsa la *Diatto* ne trova solo due davanti a sé, uno è una vettura da corsa, l'altra una vettura con motore di 105 mm. di alesaggio; gli altri 18 tra cui appunto vi sono motori a 6 e a 8 cilindri, da 70 fino a 110 mm. di alesaggio sono regolarmente battuti.

Ma non è solo lo slancio e la resistenza del motore *Diatto* che ci pongono argomento di ammirazione ma anche la sua cronometrica regolarità, che non si smentisce mai durante quell'inaudito travaglio.

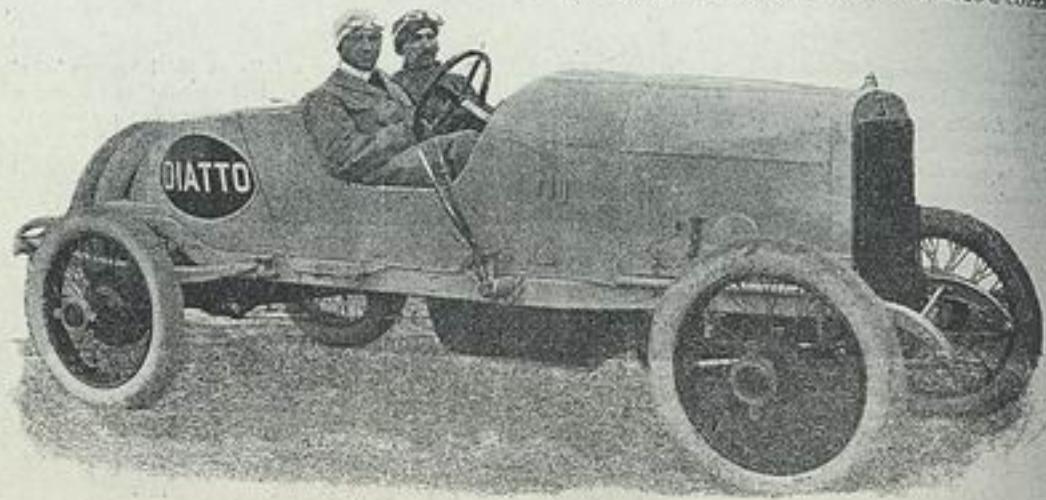
E' stato notato che fra il tempo impiegato nel primo giro, 2 ore 8 minuti e 11 secondi, e quello impiegato nel quarto giro, 2 ore 8 minuti e 30 secondi non passa che un divario di 9 secondi e ciò dopo otto ore di marcia e di quella marcia è su un percorso di 108 chilometri!

Ecco quello che è veramente stupefacente, non per il piccolo motore Diatto ma per qualsiasi anche ben più potente motore. È una regolarità incomparabile, non si direbbe un motore, una vettura che corre in quelle condizioni e alla mercé di tutti gli incidenti della strada, ma un cronometro che cammina dentro la sua custodia di cristallo.

E che cosa si dovrebbe dire appunto della inflessibile resistenza di tutta la vettura su quel tremendo circuito delle Madonie!

Nella Diatto, semplice vettura da turismo, vettura primitivamente di serie nulla ha ceduto, nulla si è mosso, la vettura è arrivata in perfetto ordine. La buona meccanica che è nella tradizione Diatto ha palesemente tutta la sua vita.

E se delle due vetture Diatto partite, una solava ammirabile, ciò non è imputabile affatto alla vettura mancante. L'incidente è noto. Fino dal primo giro per non investire un imprudente che attraversava la strada, lo sfortunato e temerario Ghia, che procedeva velocissimo, andò a correre contro



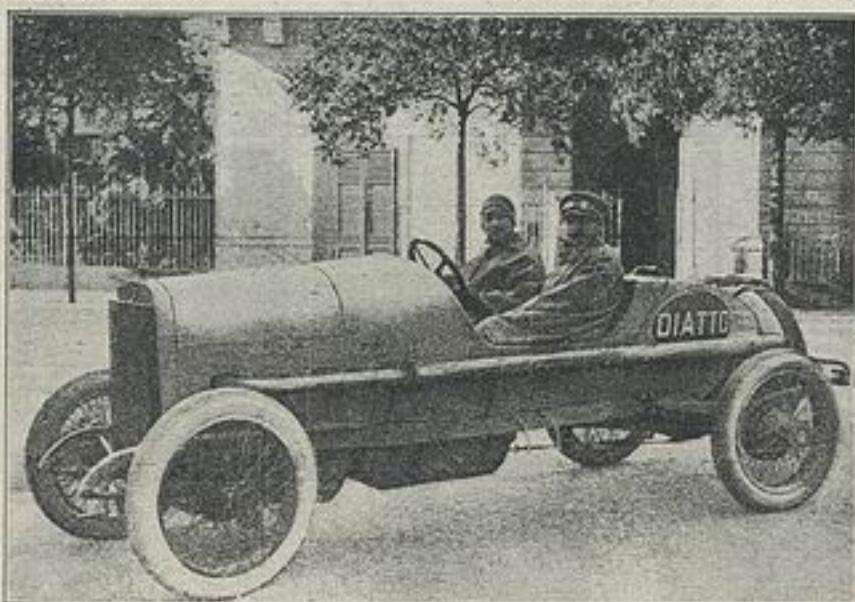
Gambosi su vettura Diatto tipo 4 DC - 25 HP 1^o della sua categoria e 3^o della classifica nella Targa Florio

La cronaca della corsa ha registrato numerose rotture di molle, di assali, di ponti posteriori per lo stato incredibile delle strade. Anche macchine costruite espressamente per corsa con ogni cura, con materiali speciali, come la Ballot Thomas, ne sono rimaste vittime.

Il muro di una casa e non poté proseguire oltre.

Nella Targa Florio la Diatto si presentava per la prima volta a una grande corsa internazionale.

E il suo debutto si illumina di una brillante e significativa vittoria, il migliore degli auguri per l'avvenire.



Gambosi su vettura Diatto e pneumatici Pirelli 3 arrivato nella Targa Florio

per cui hanno vinto alla velocità media meravigliosa
di 30 chilometri all'ora.

Qualcuno potrebbe osservare che se i pneumatici fossero meno resistenti, il guaio non sarebbe stato grande, se

o in una frenata, chi sa dove e chi sa come.

Ballot ha avuto quasi una ventina fra scarti, abbandoni, scivolate. A Polizzi fra l'altro, mezzo accecato dal fango e dalla neve, ha scambiato una casa bianca per la

DUE SUCCESSI

**La 25 HP DIATTO al "Salon di Bruxelles,"
La 10 HP DIATTO al "Concorso di Ginevra,"**

Foto

Le vetture Diatto hanno certi pregi loro propri di costruzione e di funzionamento, e i secondi in derivazione dei primi, a cui noi abbiamo altra volta cercato di dare una definizione precisa, ma che gli intenditori e gli automobilisti tutti conoscono e indicano di solito con le seguenti espressioni generiche: « La Diatto è una vettura simpatica, robusta, sale bene, cammina forte, ha slancio, consuma poco ». Noi per esperienza diretta sappiamo che queste espressioni significano assai più di quanto dicano, hanno un valore reale più elevato del loro valore verbale. Le Diatto sono vetture costruite da veri tecnici meccanici, da costruttori che sono meccanici per tradizione, per vocazione e per arte. In esse quindi l'architettura della macchina vi è realizzata nel modo più schietto e sicuro. Qualunque ne sia il tipo, grosso o piccolo, la Diatto ha sempre l'aspetto di una vera macchina, e non ne ha soltanto l'aspetto e l'estetica, ma anche la natura e le virtù: potenza e robustezza, semplicità e regolarità. A prima vista la Diatto ce ne dà la sensazione nel suo stile sobrio vigoroso senza cineschiature né complicazioni. Si capisce immediatamente che questa macchina a benzina come le buone e solide macchine a vapore ed elettriche è fatta per l'uso pratico, per fornire il lavoro più energico e continuativo, per funzionare da sé col minimo di disturbo, di dispendio, di consumo. E alla prova le vetture Diatto risultano veramente così, resistenti, instancabili, gagliarde, vanno sempre animose, senza richiedere cure speciali, e consumano quasi niente. La loro genuina costruzione meccanica è la fonte copiosa delle loro eccellenti qualità meccaniche.

Questa costruzione è stata particolarmente rimarcata in Belgio al Salone di Bruxelles, dove la Diatto esponeva una delle sue classiche 25 HP, carrozzata con un elegante torpedo leggero. I belgi in fatto di meccanica sono dei fini conoscitori, e per ciò mentre non è loro sfoggiata la qualità eminentissima della Diatto su cui si sono a lungo intrattenuti e interessati,

la loro approvazione ha un significato altamente elogiativo e costituisce un giudizio di un'indiscutibile competenza.

Nel 1919 la Diatto aveva fatto una magnifica comparizione al Salone di Parigi, si



La vettura Diatto 25 HP esposta al Salone di Bruxelles.

sono apparsi e sono state giustamente apprezzati i pregi costruttivi della Diatto, nel recente classico concorso del *bidon de 5 litres*, concorso turistico e pratico, di resistenza di consumo tenutosi a Ginevra al 20 Novembre scorso si sono manifestati luminosamente i

pregi funzionali della macchina stessa. A Bruxelles l'esponente ne era la Diatto 25 HP, a Ginevra la nuova piccola Diatto 10 HP.

I due successi si corrispondono, il primo ha trovato la sua consistenza nell'ammirazione dei competenti, il secondo in una importantissima vittoria, che mette la piccola Diatto in prima linea, tra le vetture oggi più convenienti e vantaggiose.

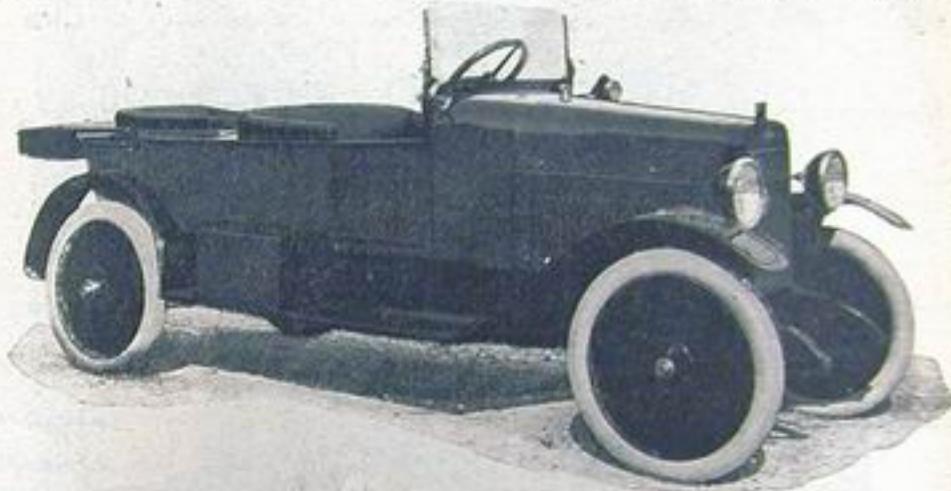
Come lo dice il suo titolo il Concorso di Ginevra che si ripete da più anni, è essenzialmente un criterio di rendimento il quale viene a mostrare la vettura che sa meglio utilizzare l'energia rappresentata dal carburante. E se questa prima era soltanto una misura del progresso tecnico oggi ai prezzi elevati della benzina diventa la più preziosa indicazione del progresso e dell'utilità pratica.

Il concorso di Ginevra si disputava su un circuito di circa 30 chilometri su strade piuttosto difficili e con frequenti dislivelli. Vi hanno partecipato 28 vetture di ogni marca e paese, italiane, belghe, francesi, americane. Le partenze sono cominciate alle 8 e mezza del mattino, con temperatura assai fredda e non quindi troppo favorevole alla prova, la quale però si è compiuta regolarmente e senza incidenti. Ogni corrente disponeva di una provvista di benzina di 5 litri nel serbatoio debitamente controllato e piombato.

Una sola vettura *Diatto*, a tre posti la piccola *Diatto* 10 HP partecipa alla gara ed essa si è brillantemente clas-

Ma la *Diatto* 10 HP, come la sua maggiore consorella da 25 HP ha un motore a 4 cilindri che è un piccolo gioiello ammirabilmente disegnato e costruito, e trattato con cura e modernità, come del resto tutti gli altri suoi organi. Esso ha un rendimento eccellente pari a quello divenuto proverbiale del 25 HP.

La *Diatto* 10 HP per le ridotte dimensioni del suo motore era già la vettura più economica e ricercata, come quella che tra le vere vetture paga la minor tassa, adesso questo primato di più economia si conferma e si estende anche rispetto al consumo, facendo della *Diatto* 10 HP una delle



La vettura *Diatto* 10 HP vittoriosa nel Concorso di Ginevra del bando de 5 litres

vittoria prima con un percorso di Km. 88.151 compiuto con soli 5 litri di benzina superando di ben 10 Km. la vettura classificata seconda con un percorso di Km. 78.300.

Il risultato è più che incoraggiante meraviglioso. Esso ci offre rispetto alla *Diatto*, una percorrenza di 18 chilometri per ogni litro di benzina e con tre posti occupati. Il che significa un consumo di meno di 6 litri per ogni cento chilometri.

E' un record di economia. Un record tanto più significativo quando si tenga presente che la *Diatto* 10 HP è una vera vettura di aspetto e di sostanza, con tutti gli organi di un automobile completo e col peso relativo, non è una vettura o un quadriciclo di struttura estremamente semplificata e di peso minimo.

vetture assolutamente più convenienti e pratiche da tutti i punti di vista. È il modello del giorno.

E infatti di giorno in giorno essa viene spessoaggianto nelle vie delle nostre città, tanto sotto forma di elegante vettura quanto di piacente furgoccino.

La *Diatto* fornisce questo suo modello con carrozzerie in serie aperte e chiuse a 2 a 3 a 4 posti e anche a furgoccino, ora in seguito precisamente ai rilevanti risultati di economia sta mettendo in serie anche il tipo taxi per servizi pubblici urbani. In questo campo dove il rendimento e l'economia d'esercizio costituiscono con la resistenza il requisito principale la *Diatto* 10 HP si presenta come il tipo più idoneo, quello che può sostituire con maggior vantaggio e perfettamente le vetture a cavalli.

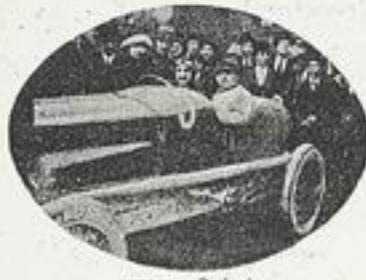
IL "GRAN PREMIO D'INVERNO" A ROMA

DAL NOSTRO INVIAUTO SPECIALE - ROMA, 17 gennaio 1921.

La vita sportiva nazionale, dopo un brevissimo periodo di raccoglimento e di inattività, ha ripreso nuovamente impulso, in una forma veramente magnifica, in questa prima manifestazione motoristica dell'annata, indetta, organizzata e curata minuziosamente dall'A. C. di Roma. Che la nuova scintilla di vita sia partita da Roma è veramente significativo, poiché dimostra come anche nel-

Frascati, Squarciafelli, Rocca di Papa, presso cui, alla Madonna del Tufo, era fissato il traguardo: il percorso stesso di Km. 14,500, era tutto cintato di filo di ferro spinoso, onde renderlo completamente libero e sgombro.

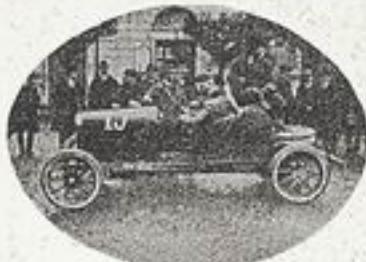
Notati al traguardo il direttore della Fiat, cav. Luciani, il direttore della filiale Pirelli di Roma, Ing. La Guidara, il cavalier Fornari e Sloesser della Diatto, Sabarin della Scat, Nencini della Buick, i fratelli Fracassi della Ford e della In-



SILVANI su Packard.

l'Italia centrale e meridionale la vita sportiva comincia a diffondersi, rafforzando gli sfiduciati e facendo nuovi proseliti realmente entusiasti.

Infatti il « Gran Premio di Roma » ha visto lungo tutto il suo percorso, ammesso per bellezze naturali e per la gaia festosità dei magnifici castelli, una calca



AVIZZENE su Ansaldo.

immensa di popolo plaudente al passaggio delle vetture e delle motociclette lanciate a velocità fantastiche. Il percorso da Vermicino, sulla via Tuscolana, su strada a curve ed a dislivelli sensibili specialmente nell'ultimo tratto, passava per



Il servizio d'ordine e di sicurezza era magnifico per esuberanza, tanto che i punti non sbarrabili con filo spinoso erano occupati da agenti e carabinieri, che vietavano in modo assoluto il transito a chiunque.

Ottimo il servizio telefonico, fornito dal genio militare.

Funzionarono da cronometristi, gli ingegneri Theoli di Roma e Carlo Legnazzi di Milano.

Ottima l'organizzazione diretta da Mario Tuccimei, coadiuvato dai Principe Carlo del Drago e Carlo Caffarelli, commissari di corsa per il servizio di ordine a Frascati, e il prof. Tisi, l'avv. Favia, il conte Suardi e il Principe Barberini, per il resto del percorso.

dian, Trivellato ed Orlando per la Harley Davidson, Urgesi per la B.S.A., il cay. Chiribiri, molti giornalisti romani e



GAMBONI su Diatto.

ACCESSORI PER AUTOVEICOLI

FORNITURE GENERALI PER OFFICINE E GARAGES

“I MIGLIORI ARTICOLI AI MIGLIORI PREZZI”

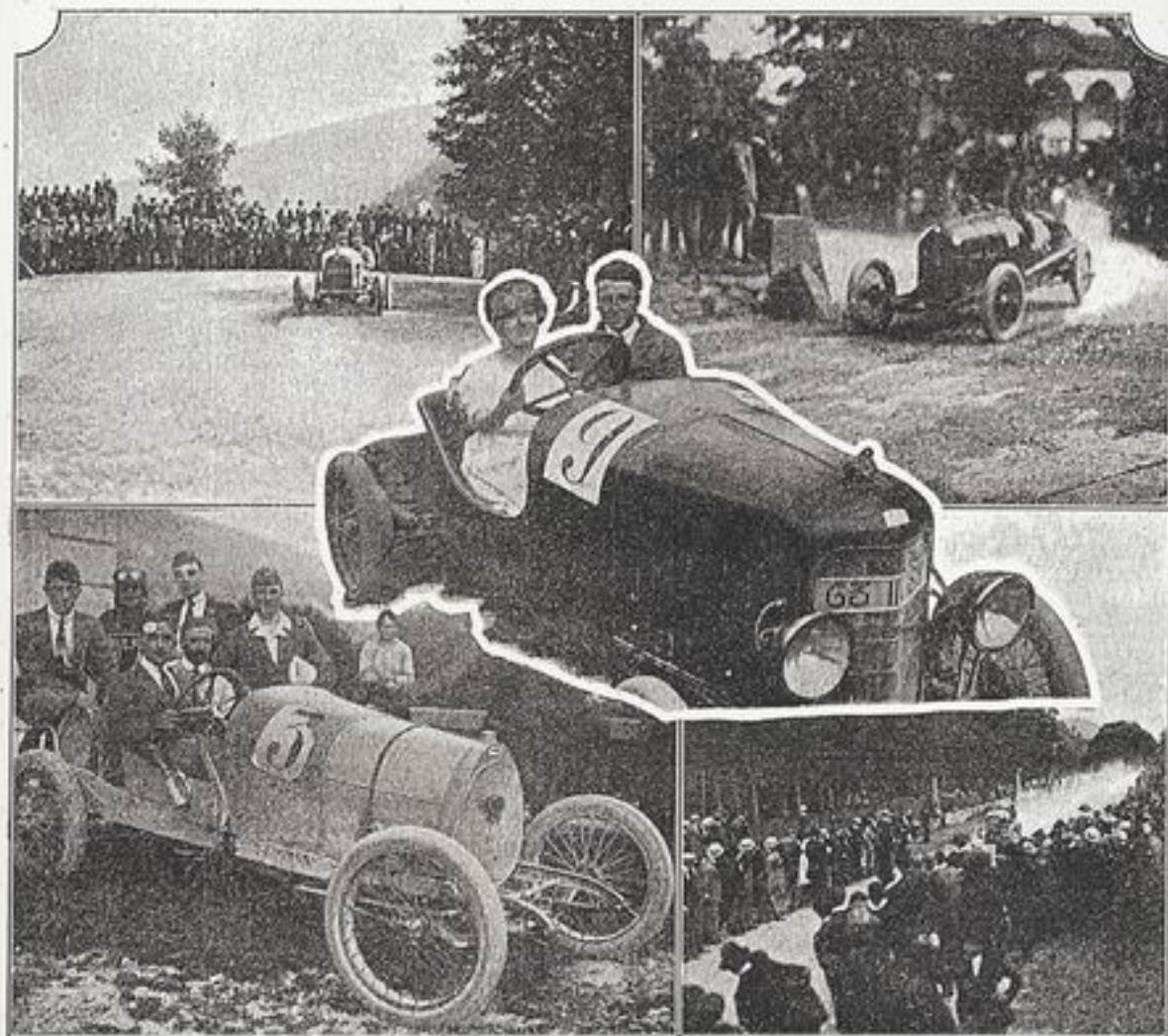
Richiedere: Offerte e Listino confidenziale A.

M. BALSAMO - MILANO Via Moscova, 39
TELEFONO 45-36

Categoria 3000 c.c.

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 Enrico 18'52''3/5;
7. Tattini Luigi 19'38''.
Ritirato: Santucci.

LA CORSA AUTOMOBILISTICA



In alto a sinistra: l'arrivo del vincitore assoluto GAMBONI sulla «Diatto». — A destra: TESTONI sulla «Fast» in voga.
In basso a sinistra: CLERICI su «Bugatti», primo arrivato della categoria 2.000. — A destra: al traguardo d'arrivo.
Al centro: La Signorina CIRILLINI su «Chirillo».

Ducro & Chirillo

MILANO
VIALE GARIBOLDI, 6
OFFICINA

AUTO MOTO GARAGE
VIA PALESTRINA, 6

NEGOZIO DI VENDITA
VIA TOMMASO GROSSI, 3

Automobili.

Cat. 3000 c.c.

- 1° GAMBONI (Diatto) in 11'41" 3/5.
- 2° Testoni (Fast) in 13'7" 4/5.
- 3° Morano (Ford) in 17'1" 2/5.

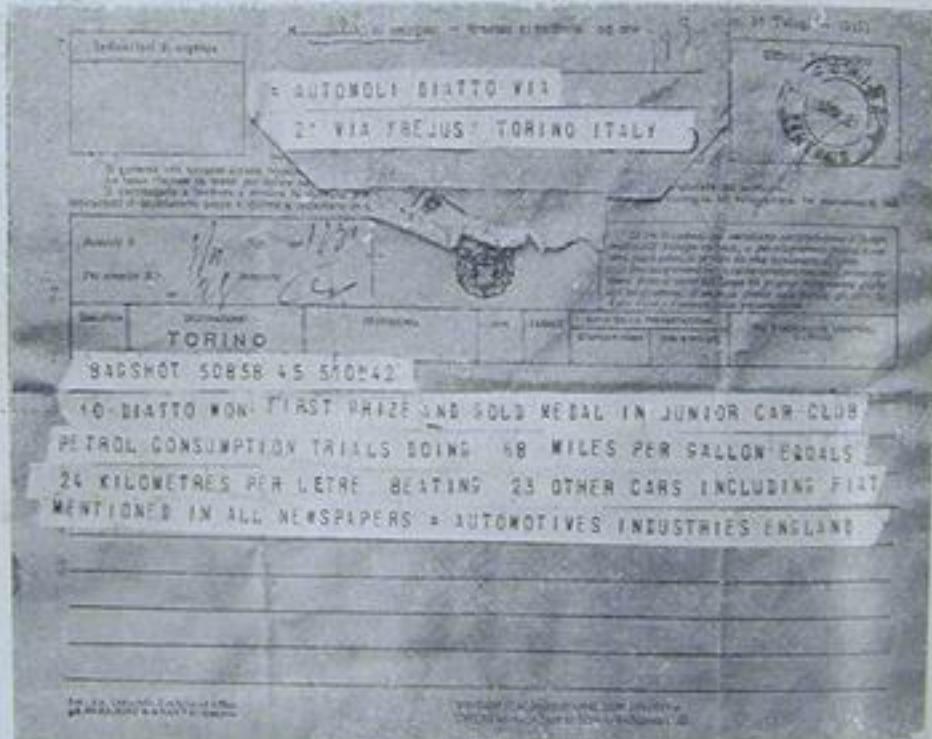
DUE GRANDI SUCCESSI della DIATTO alla FIERA di MILANO

e al Concorso di consumo in Inghilterra

LA NUOVA "DIATTO", TIPO 4 DS SPOR

Mentre lo stand *Diatto* desta sensazione nel Padiglione dell'Automobile alla Fiera Campionaria di Milano non minor sensazione destava in Inghilterra una vettura *Diatto* per la sua vittoria nella importante prova di con-

sumo. Tra questi una piccola *Diatto* 10, la quale temono se ne era venuta da Torino su strada per rendendo oltre 1200 miglia, proprio in tempo per un così insigne successo compiendo nella gara di



Fac-simile del telegramma che annuncia la vittoria della Diatto 10 nel Concorso inglese per il minor consumo.

sumo organizzata dall'*Junior Car Club* a Stanmore, il 5 aprile. I due successi a tanta distanza di spazio e in così differenti condizioni si corrispondono e si completano.

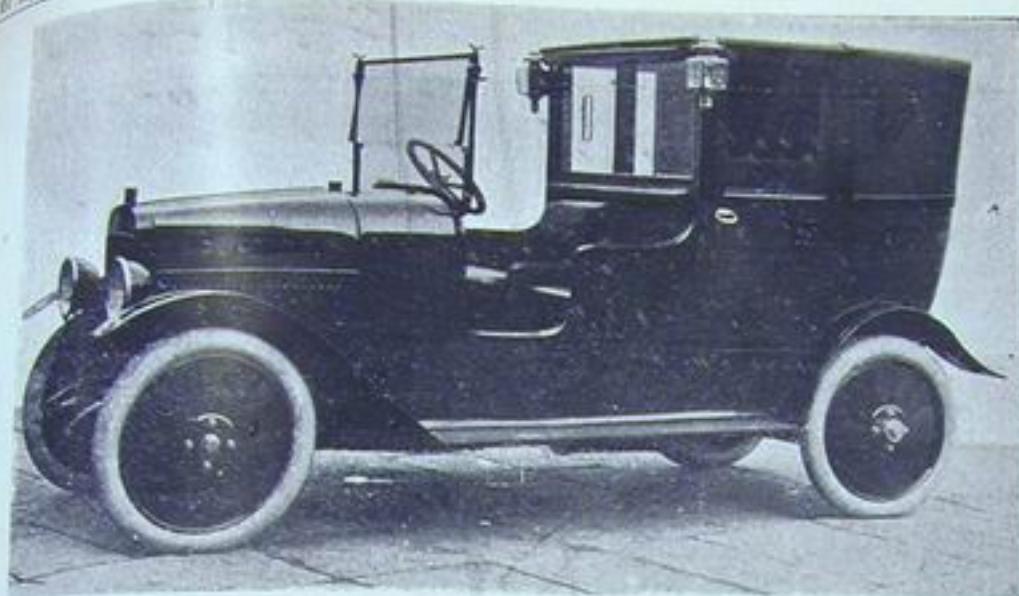
Qui a Milano si ammirano le vetture *Diatto* esposte nella loro persuasiva meccanica nella loro irreprendibile esecuzione nelle loro bellissime e pratiche carrozzerie, qui si ammirano nella loro struttura e nella loro estetica; in Inghilterra si ammirano in funzione all'opera, nel preciso e perfetto svolgimento delle loro qualità. All'eccellenza statica che qui si vede corrisponde una pari eccellenza dinamica e funzionale.

Nella gara inglese, come lo annuncia il telegramma di cui pubblichiamo qui il facsimile, erano intervenuti 24 concorrenti a disputarsi l'ambita palma del minor con-

corso di 68 miglia con 1 gallone di benzina per 2 chilometri per ogni litro.

Se si aggiunge questo all'altro sorprendente risultato ottenuto a Ginevra con un percorso di 20 metri per 5 litri bisogna riconoscere che la *Diatto* ha qualche diritto al record dell'economia. Un veicolo prezioso oggi più che mai, e che la impone alla attenzione della clientela specialmente per l'uso pubblico per i servizi pubblici.

Nello stand *Diatto* si nota appunto un interessante modello di *taxis* con una elegante carrozzeria a *doublet* su questo tipo 10, e adesso ci si può rendere conto e della straordinaria convenienza di questa particolare e confortabile vettura. E' il *taxis* più vasto esistente nello stand *Diatto*, che è uno di quelli che prevedono



Economia nel consumo comoda ed elegante la Fiat 10 offre uno dei tipi più convenienti per taxi da servizi pubblici.

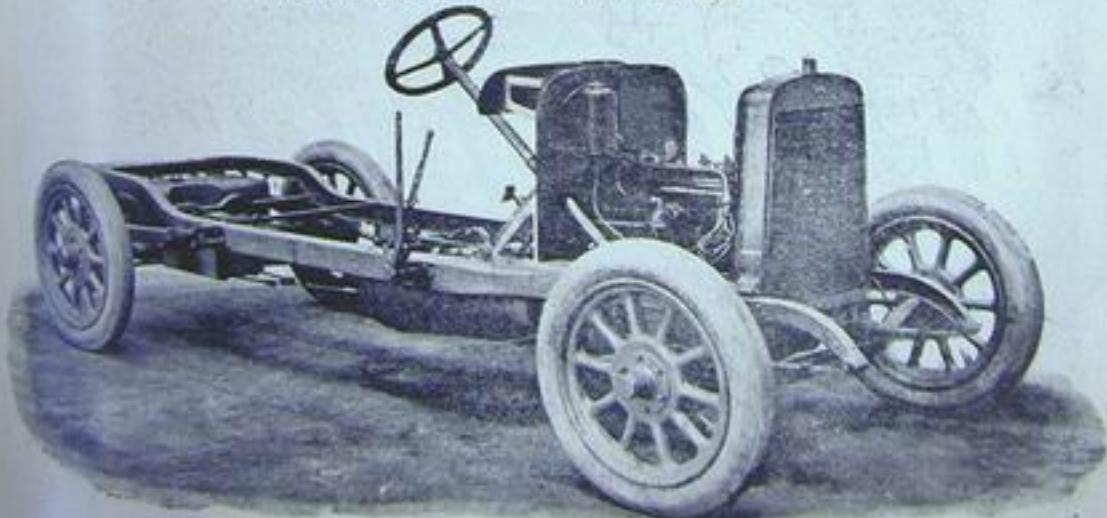
ai suoi alzamenti, si nota altresì una delle più belle e spaziose vetture di tutta l'Esposizione, come lo stesso scritto dichiarare dagli stessi carrozzieri speciali delle vetture di lusso.

Un magnifico torpedo su *chassis* 4 DA e cioè su *chassis* Fiat 25 allungato, imbottito in pelle marcia, rivestito in ebanisteria ma con una finezza, con un gusto, con una ricchezza superlativi.

L'altra palpitante dello stand è costituita da un modello Fiat sport il 4DS, l'unica vettura da corsa, la grande novità della Mostra. Una vettura che esalta irresistibilmente per gli *sportsmen* i quali non ben lieti di apprendere che se ne sta preparando una serie. È ancora il classico motore Fiat 6 nm. di alesaggio per 130 di corsa ma montato in modo speciale così da spingersi a 3000

giri con un rendimento di oltre 50 HP e una velocità da 140 a 150 chilometri all'ora. Chassis corto con molle a *cantilever*, carrozzeria a fuso studiata in tutti i particolari per offrire la minor resistenza all'aria, questa vettura che correrà alla *Targa Florio* ha in sè qualche cosa di insolito che interessa e colpisce e di cui abbiamo avuto la spiegazione nel fatto che essa è stata eseguita e curata con fervido e concorde ardore dalle maestranze Fiat e Gnome che hanno pienamente corrisposto al genio ardito e creativo del Direttore tecnico della Gnome signor Tirassa Elison, a cui rivolgiamo i nostri complimenti.

Alla clientela pratica e industriale col suo *taxis*, alla clientela di lusso con il suo *torpedo*, alla clientela sportiva con la sua vettura da corsa la Fiat ha saputo porgere nel suo stand la visione più attrattiva e interessante.



Lo chassis Fiat 25 HP modello 1921 nella sua agile e poderosa modellatura.

Campari (22°43' 1 $\frac{1}{2}$), Ascare (23°13' 3 $\frac{1}{2}$), Cattaneo (24°16' 2 $\frac{1}{2}$), F. Conelli (24°25' 4 $\frac{1}{2}$), Sivocci (24°29' 2 $\frac{1}{2}$), Costantini (30°3' 3 $\frac{1}{2}$), C. Conelli (35°9' 2 $\frac{1}{2}$), Silvani (25°30'), Caiselli (25°30' 3 $\frac{1}{2}$), Galleani (25°41' 4 $\frac{1}{2}$), Ardizzone (27°8' 3 $\frac{1}{2}$), Martinelli (28°34' 2 $\frac{1}{2}$), Matetti (28°50' 3 $\frac{1}{2}$), Griffini (29°32'), Alberti (29°45' 4 $\frac{1}{2}$).

La selezione si compie rapida.

Nella prima categoria Maserati ha tre minuti di vantaggio in confronto di Sivocci che precede Cattaneo, Costantini, G. Ceselli, Silvani.

Nella seconda Brilli Peri ha 45 secondi di vantaggio su

Da qui comincia il tenace inseguimento di Maserati, fermatosi una seconda volta non riesce subito, per qualche faccia, a ripartire, e perde oltre 6 minuti. Sivocci lo supera di oltre due minuti e mezzo, ed anche Cattaneo lo precede di qualche secondo, ma Maserati è superiore di velocità: ed ad ogni giro ricupera terreno, vede Cattaneo ritornare guadagna secondi su secondi fin che giunge alle calzature. Sivocci lo supera riconquistando il primo posto della classifica nella prima categoria. Nella seconda invece Dubon procede in testa, Niccolini ha rallentato, dal tubo di scarico della sua vettura escono talvolta lunghe fiamme.



Messaggi con rettore Difesa, pneumatici Pirelli, magnete Bosch. E' arrivato della prima categoria

Dubonnet che Campari minaccia dopo aver superato Niccolini uscito con la sola paura da un impressionante giravolta alla curvettta che ha tenuto per un istante in angoscia gli spettatori. Al quattordicesimo giro Brilli-Peri rallenta, così che al giro successivo, che sarà il suo ultimo, dal primo è passato al dodicesimo posto. Dubonnet ha in tal modo affermato il comando continuando nella sua regolare marcia, senza un arresto né per riferimenti, né per incidenti. Lo inseguono Niccolini che, profittando di un arresto breve di Maserati gli ha tolto il secondo posto nella classifica generale, seguito da F. Comelli sulla Ballot e Campari il quale, dopo aver fornito il giro più veloce (4'14"15 media 141.613), colpito da qualche incidente, si ritira. Sivocci è uscito incolume da una scivolata alla curvettta ed è ripartito. C. Comelli sulla Bianchi si è rovesciato sul tratto stradale senza danni alla persona, ma impossibilitato a proseguire.

A metà corsa, 200 chilometri, le posizioni sono le seguenti: Dubonnet (1.30'27" 2^o5); Niccolini (1.33'19" 4^o5); F. Conselli (1.34'30"); Sivocci (1.35'53" 2^o5); Cattaneo (1.37'7" 2^o5 Maserati, 1.37'38" 3^o5); Costantini (1.38'29" 1^o5); Silvani (1.39'3" 4^o5); Ascari (1.40'0" 1^o5); Galeani (1.40'55" 2^o5); Alberti (1.50'50"); Matetti (2.03'4" 2^o5); Griffini (2.1'50"); Ardizzone (2.2'47" 4^o5); Martinelli (2.4'26" 1^o5); Caiselli (2.7'35" 3^o5).

Conelli sulla *Bullet* viene gradatamente accelerando, e conoscerà il secondo posto.

A pochi chilometri dalla fine della corsa l'inseguimento di Maserati ottiene il suo successo nonostante la maratona golarissima di Sivocci, e mentre Dubonnet taglia vittoriosamente traguardo, Maserati riesce per pochi secondi a prendere il primo posto nella sua categoria.

Ed ora l'ordine dei tempi e degli arrivi.

Prima categoria: 1. Maserati (*Diatto*) in ore 3.11'20" (media 125.430); 2. Sivocci (*Alfa Romeo*) in 3.11'23" (media 125.330); 3. Costantini (*Bianchi*) in 3.22'26" (media 118.555). Fuori tempo: Matetti in ore 4.14'42". Giro più veloce: 200° di Maserati in 4'15" 4/5 (10.784).

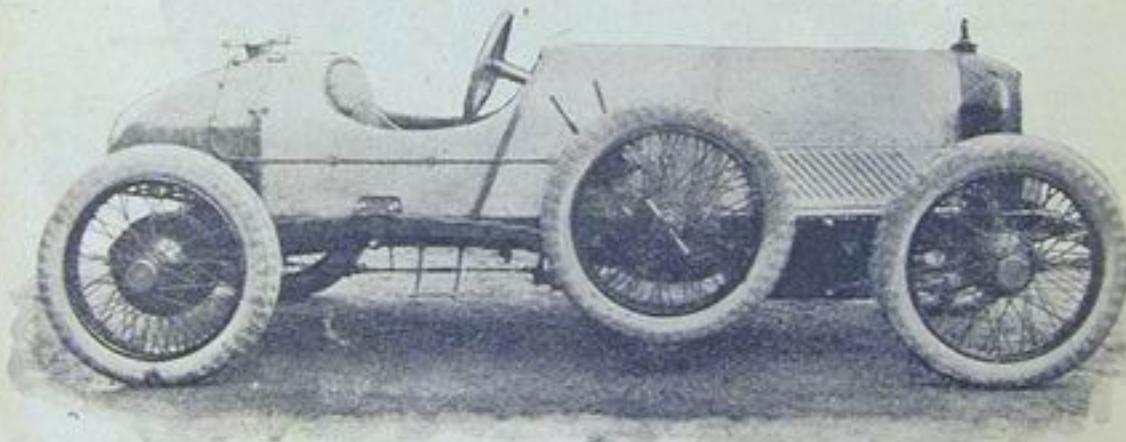
Seconda categoria: 1. Debonnet (*Hispano-Suiza*) in 1:15 (media 131.180); 2. F. Conelli, in 8.5'23" 2/5 (media 122.000); 3. Niccolini in 8.11'55" 3/5 (media 125.045); 4. Galleani (cese) in 3.27'30"; 5. Ardizzone (*Fiat*) in 9.48'56" 3/5; tempo massimo: Caiselli in 4.83" 1/5; Martinelli in 4.75"

L'Hispano Suiza vittoriosa, di cui nell'articolo di
abbiamo accennato al tipo, ha un motore a 6 cilindri a
vole in testa di 100 mm. di alessaggio per 140 di corsa,
una cilindrata quindi di oltre 6 litri e mezzo; pistoni in
luminio camicie in acciaio riportate, accensione doppia.

ECONOMIA E CONVENIENZA

DIATTO

offre nella sua produzione del 1921
la vettura leggera più veloce e di maggior rendimento
nel suo tipo **25 HP**
e la vettura più vantaggiosa e pratica
nel suo tipo **10 HP**



La vettura Diatto tipo 25 HP sport vittoriosa nelle corse del 1921.

Vittoriosa nei due ultimi Concorsi per il minor consumo
in Inghilterra e Svizzera

Automobili Diatto

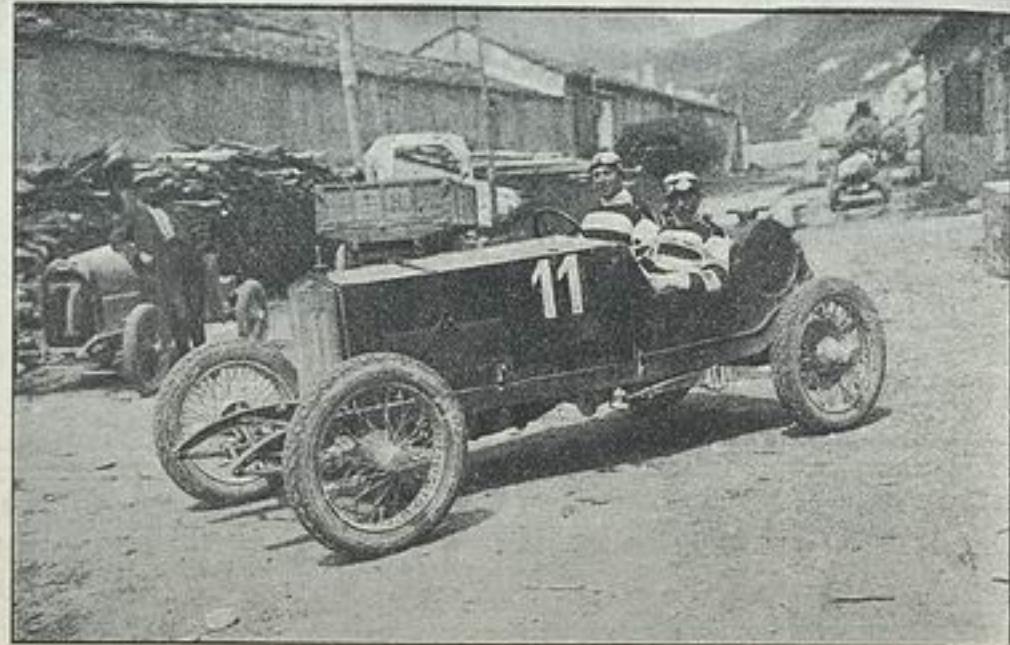
VIA FREYUS, 21 - **TORINO** - VIA FREYUS, 21

lati del rettilineo di arrivo, ansioso nella febbre di conoscere subito dal cronometrista la classifica ufficiale. Augusto Rossi che ha trionfato nella prima categoria per l'eccellente abilità della sua guida (lo ricordiamo alle scale, unico a non poggiare il piede a terra, ma a piegare la macchina nel senso delle curve rimanendo ritto sui pedali) non ha potuto abbattere il record che un suo connazionale, Lavanchy detiene fin dal 1914 con 23 minuti 26 secondi e 2 quinti, né il francese Joly sull'Alcyon vincitore della seconda categoria, il quale ha beneficiato degli incidenti che hanno reso durissima la marcia al bravo Leoni il campione di Della Ferrera riuscito ad egualare la performance di Bordino. Il record che questi stabilì otto anni fa con una motocicletta da mezzo litro è crollato ed opera del fiorentino Mancini, sceso in linea con la

i momenti di ansiosa passione che caratterizzarono il duello tra Samy Réville ed Alfieri Maserati, perché i due padroni che meglio ora si sono impressi nell'animo della folla la velocità con cui hanno dato la scalata alla montagna. Ferdinando Minoia ed Alfieri Maserati troppo interrotti, ed è quindi mancata la sensazione del confronto. In secondo luogo il ritiro di Masetti e di Ascari per togliere l'ansia di una possibile vittoria con macchina.

Ma procediamo con ordine, e diciamo subito che non si è avuto in ultimo, il senso palpante della battaglia indecisa, lo si è avuto in principio insieme alla rivelazione di una nuova creazione meccanica, di un nuovo valore tecnico: la piccola Chiribiri da 1500 cc. di cilindrata.

Tra le vetture infatti di ogni categoria il tempo



Possirelli sulla nuova Fiat 20, secondo arrivato a soli 3 secondi dal primo nella categoria da 2000 cc.

rossa Indian, la macchina che Biaggio Nazzaro ha portato tante volte alla vittoria, e che pareva sentisse il comando dell'atleta invitò e volesse compiere una fantastica caccia al più bel record che i grimpeurs italiani possono mai sognare di abbattere. Mancini ha sconfitto di poco il bolognese Ruggeri, che è caduto in curva nei pressi del Molaretto, ma per la sua valentia s'è posto in prima linea tra i gli specialisti della salita.

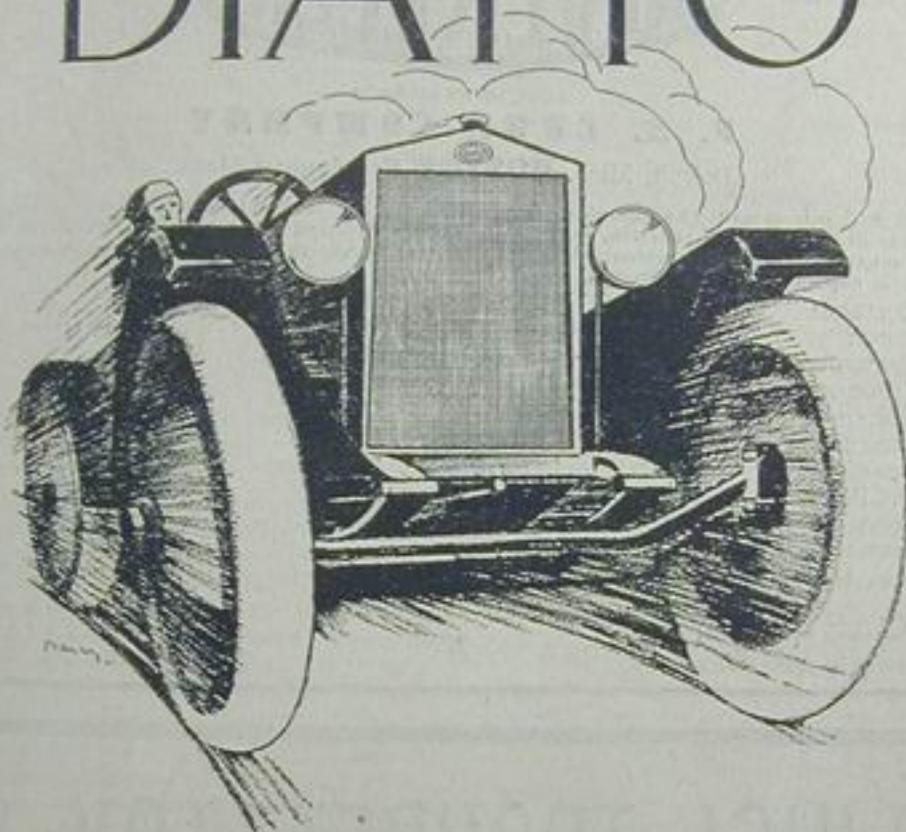
Più ardua si presentava la battaglia contro i 19'18" 5/10 forniti da Felice Nazzaro sui 22 chilometri e 100 metri che si snodano da Susa al Moncenisio. Era finita per aleggiare sul tempo stabilito nel 1905 come una leggenda di imbattibilità non tanto per la potenza della macchina, quanto per la fredda audacia e la sicurezza di polso del guidatore. Per la prima volta forse, sulla strada del Moncenisio, il grande guidatore diede netta impressione della sua classe eccelsa, e inerpicandosi fino alle cime del colle, su quelle stesse strade che svelarono nell'arringo internazionale il valore dei nomi di Lancia, di Cagno e di Nazzaro, i concorrenti degli ultimi anni dovevano sentirsi i nervi mozzati di fronte al superbo tempo del 1905 che si ergeva contro i loro sforzi maggiori, nella sua bronzea inattaccabilità. La prova delle vetture non ha avuto quest'anno

sui primi 500 metri è segnato da Deo sulla nuova Fiat Chiribiri. Soltanto Masetti sulla grossa Mercedes tipo Grand Prix è riuscito ad egualarlo. La Chiribiri di Deo è il tipo nuovo di macchina comparso alla Susa-Moncenisio: questa il primo esemplare del tipo che il valente costruttore veneto, il cav. Chiribiri sta preparando per il Gran Premio Vetturelle sul Circuito di Milano. Se ne è fatto un gran parlare nei giorni scorsi negli ambienti automobilistici lombardi. Intorno al suo motore, un 4 cilindri a valvole in testa e ad altissimo regime sono corse le più svariate dicerie: non sono divulgate le prodezze, il regime superiore ai 5000 giri, potenza oltre 80 HP, e cioè più di 50 HP per litro, velocità della vettura in piano circa 170 Km. all'ora.

Ciò aveva suscitato straordinariamente la curiosità, e molti si erano recati al Moncenisio per vedere da vicino alla prova la nuova macchina.

Meravigliosa anche la partenza di Minoia, sulla 0.7 Tornielli con la stessa macchina che vinse a Brescia con la guida di Conelli ebbe un incidente nel cambio della marcia a 300 metri circa dalla partenza, e perde quasi un minuto. Giulio Masetti sulla Mercedes è partito gran favorito; il gentiluomo fiorentino è stato incerto sino all'ultimo momen-

DIATTO



Ancora nell'ultima corsa del 1921
la **DIATTO** emerse classificandosi

Prima assoluta nella Rocca di Papa

e **PRIMA** nella sua categoria (3 litri) bat-
tendo macchine di qualsiasi cilindrata com-
prese quelle di oltre 4500 centimetri cubi.

Automobili Diatto

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

ufficiale hanno implicitamente riconosciuto la regolarità del fatto compiuto. Ma forse la faccenda non è così semplice, se tutti saranno di questo parere.

**

Avvenuta la partenza la corsa si è svolta con perfetta regolarità almeno fino all'arrivo di Bordino e di Nazzaro.

Le due Fiat imbattibili, inarrivabili, insuperabili, hanno preso immediatamente il comando, in testa Bordino e al secondo posto Nazzaro, e non lo hanno più lasciato fino in ultimo. Per queste due macchine infallibili la corsa non ha storia. I giri di Bordino si alternano tra un massimo di 4' e 28" e un minimo di 4' e 5"; quelli di Nazzaro tra un massimo di 5' e 8" e un minimo di 4' e 7". Soltanto al 49^o giro

Le due Diatto guidate da Maserati e Meregalli hanno volentieri preso il secondo posto, e la loro marcia regolare e sostenuta ha conciliato loro vive simpatie. Maserati, camionista veloce e impavido non lasciandosi distaccare troppo da Nazzaro. Dopo 50 km. (in 23' e 31") era a un secondo da Nazzaro; faceva i 100 km. in 16' e 22" e i 200 in 1 ora 38' e 33" a soli due minuti da Nazzaro ma con un anticipo di oltre 6 minuti sulla Bugatti. Malaugurialmente al 27^o giro, mentre procedeva sempre regolare, ma accelerando, nella curva di Lesino ha urtato contro i sacchetti posti all'orlo della pista, ha fatto tre giravolte e se egli col meccanico sopra rimasti incolumi, la vettura però non ha più potuto proseguire. Meregalli ha continuato un po' meno veloce del compagno fino a 300 km. da lui compiuti in 4 ore 10' e 28".



La vettura Diatto di Meregalli che dopo una buona marcia di oltre 300 km. ha dovuto fermarsi per un lieve incidente a una valvola.

Bordino impiega 6' e 16" perché si ferma a fare il rifornimento di benzina e al 71^o 6' 33" perché si ferma a cambiare le ruote posteriori. Nazzaro fa una sola fermata al 48^o giro per il rifornimento e il suo tempo è di 7' 46". La marcia delle due macchine è stata quella di due cronometri. E non vi è altro da dire. Cioè no, vi è qualche cosa di importante da dire, il rilievo di un fatto che si verifica per la prima volta e che solo la eccezionale perfezione e resistenza di queste Fiat ha potuto porre in essere. Questo fatto unico è il progressivo elevamento della velocità media dal principio alla fine della corsa, durante il percorso degli 800 chilometri. In tutte le corse a misura che i chilometri si sommano, la velocità media cala, qui invece aumenta. Nei primi 20 giri 200 km. è di km. 139,380, su 300 chilometri è di km. 139,878 su 600 è di km. 140,481, su 700 di km. 140,900. E se poi negli ultimi 100 chilometri la media è lievemente discesa si è perché, sicuro ormai della vittoria, Bordino non ha più forzato la marcia. Anbedue le macchine, come due congegni magici non hanno avuto il minimo incidente, nulla. E su 800 chilometri è prodigioso.

Un qualche movimento è avvenuto al seguito delle Fiat.

che dimostra la eccellente andatura della sua Diatto ma al 50^o giro anche lui doveva abbandonare la gara per un futile incidente a una valvola.

Le Diatto oltre alla troppo breve e affrettata preparazione hanno avuto la fortuna contraria, ma viceversa, lo ripetiamo, molto favorevoli l'impressione e il giudizio del pubblico.

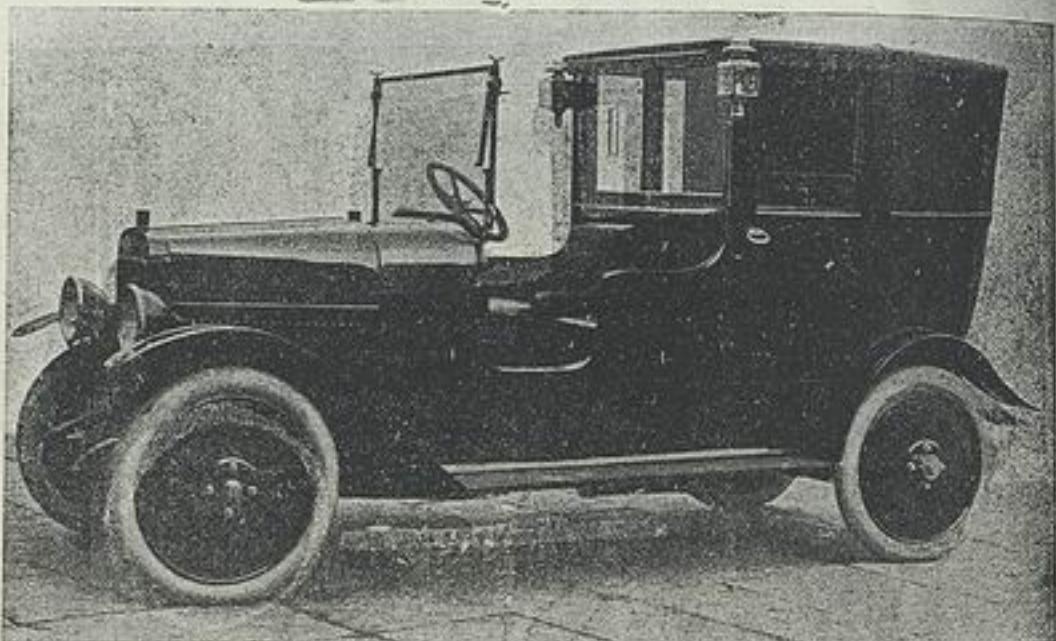
La Bugatti, che è la 8 cilindri con magnete Bosch, già veduta a Strasburgo interamente modificata come carrozzeria, avendo ripreso il solito normale aspetto delle vetturette Bugatti, e revisionata nella parte meccanica, ha dato prova di notevole velocità. Ha guadagnato assai dopo Strasburgo e avrebbe anche potuto far meglio se non avesse dovuto nella prima metà della corsa fermarsi varie volte per riparare alcuni piccoli inconvenienti. E' da notare però che nonostante il suo miglioramento, il distacco che la separa dalla Fiat resta quello di Strasburgo. Dopo 700 Km. la Bugatti è indietro di 33 minuti dalla Fiat, e non si dimentichi che la Fiat non si è mai impegnata a fondo.

Le Hessi non sono mai esistite in corsa. Dopo il 6^o giro una di esse è irrimediabilmente ferma; l'altra prosegue calma a 90 all'ora fino al 19^o giro, dopo il quale si arresta.

ECONOMIA E CONVENIENZA

DIATTO

offre nella sua produzione del 1921
la vettura leggera più veloce e di maggior rendimento
nel suo tipo **25 HP**
e la vettura più vantaggiosa e pratica
nel suo tipo **10 HP**



Vittoriosa nei due ultimi Concorsi per il minor consumo
in Inghilterra e Svizzera

Automobili Diatto

VIA FREYUS, 21 - TORINO - VIA FREYUS, 21

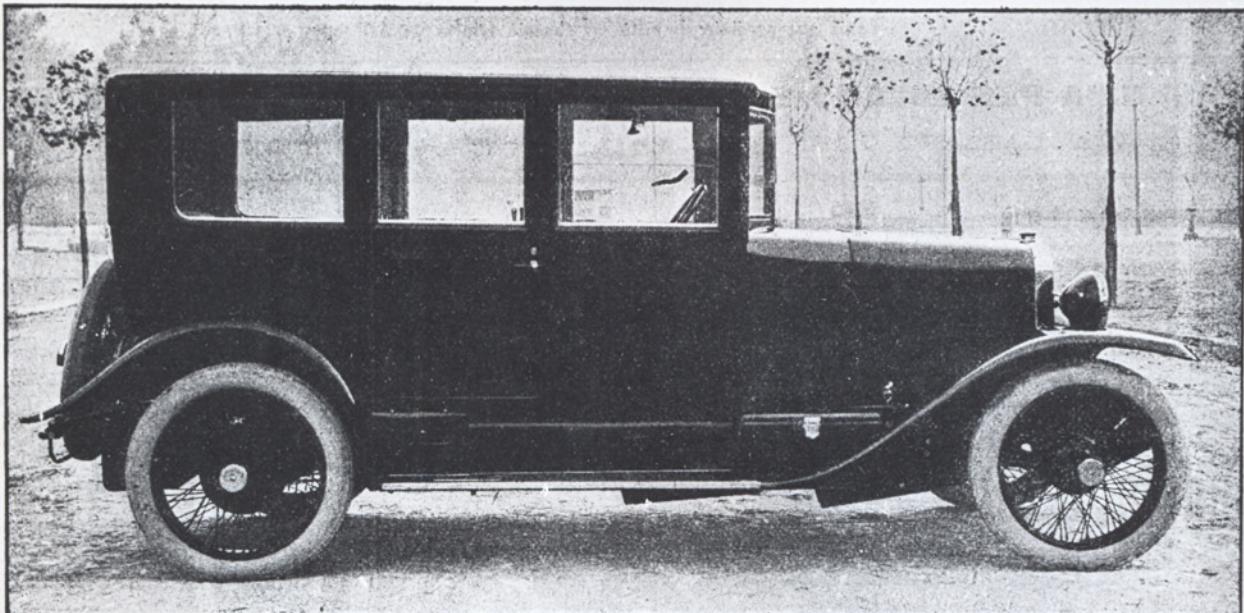
DIATTO

NUOVI MODELLI 1922

Vetture di lusso e da turismo

Tipi sport e da città

La piccola DIATTO 10 - il più conveniente taxis



Berlina a guida interna di gran lusso su chassis Diatto 25 HP.

COSTRUZIONE ROBUSTA e LEGGERA - MASSIMO RENDIMENTO

Automobili Diatto

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