

L'AUTO ITALIANA

ORGANO
UFFICIALE
dell'ANAC

A.P.

L. 1.50

ANNO V - N° 11

10 GIUGNO 1924

QUINDICINALE

Conto Corrente con la Posta



DIATTO

S.A. AUTOCOSTRUZIONI DIATTO



Since 1835

One of the oldest sport brand in the world amongst the car manufactures

175 years of history

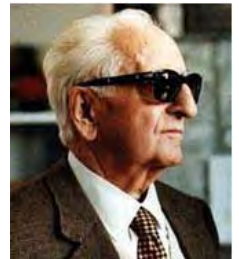
1835, production of carriages for nobility

1864, production of the most luxurious train in the world: The TEE - Trans Europe Orient Express

1905 Production of luxury sport cars



Prestigious customers: The Italian Royal Family for 20 years (1907-1928), and the family of the young Enzo Ferrari, where he discovered his sporting talent



1906 - 1932 Diatto starts to win the international races and its competitive and beautiful cars are requested all over the world, in Europe, America, Australia, South Africa

1915 - 1918 Aviation engines for European armies, Italy, Russia, France, England ...

1915 - 1930 The Diatto aeronautic and automobile industrial empire becomes one of the largest industrial company in The Kingdom of Italy, with 1,500 workers

1905 - 1932 Diatto Racing Team: hundreds of victories with the champions Maserati, Nuvolari ... and the Diatto-Bugatti racing cars

Alliances



Diatto-Bugatti

1915 - 1918

Production of Diatto-Bugatti aircraft engines

1919 - 1925

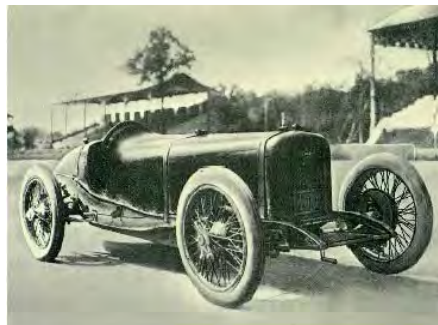
Production of Diatto-Bugatti automobiles and racing cars (see specific chapter)

creativeintelligenceagency.co.uk/diatto/

From Diatto-Bugatti to Maserati:
Diatto, the birthplace of legends



One of the existing Diatto-Bugatti



The Diatto of Tazio Nuvolari



Diatto-Maserati

1922 - 1926

Maserati is appointed team manager of Diatto Racing Team and in **1926**, with the racing cars inherited from Diatto, founds Maserati (see specific chapter)

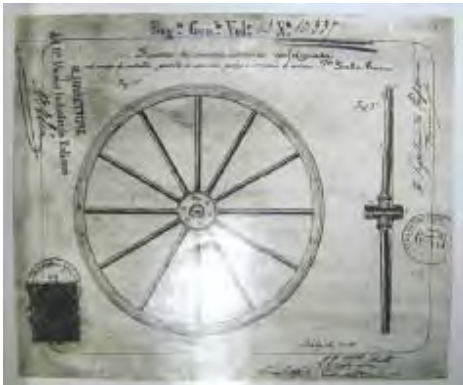
www.diatto.com

Thanks to historic bonds with Ettore Bugatti, Alfieri Maserati and Tazio Nuvolari, the name Diatto evokes the pioneering spirit of motor sport



Since 1835

175 YEARS AGO



1838 - DIATTO patent for the "perfected wheel"

1835 The year of the foundation

In 1835, in Turin, on the banks of the river Po, Guglielmo DIATTO founds a workshop for the construction of carriages for nobility. The DIATTO "Manifattura di Carrozze" (Carriage Manufacture), as we can see from an invoice dated 1887 (below left), is already a large industrial concern, established over a vast area which is owned by the company.

1838 The first patent

Guglielmo DIATTO, 33 years old, an inventive and enterprising craftsman, patents a 'perfected wheel', the first in a series of technological innovations that would make the fortunes of three generations of industrialists (the patent is held at the *National Museum dell'Automobile*, which displays a Diatto car).



1864 Railway carriage construction

The founder's sons Giovanni and Battista expand the activity and construct railway carriages, also for the *Compagnie des Wagons Lits et des Grands Express Europeens*, TEE Trans Europe-Orient Express of Paris, the most luxury train in the world at the time.

8,11,1887 DIATTO invoice for the sale of a carriage to the Countess Bricherasio

Luxury carriages DIATTO, built for The Trans Europe-Orient Express



... AT THE START OF 1900 (synthesis)

1905 Diatto automobiles

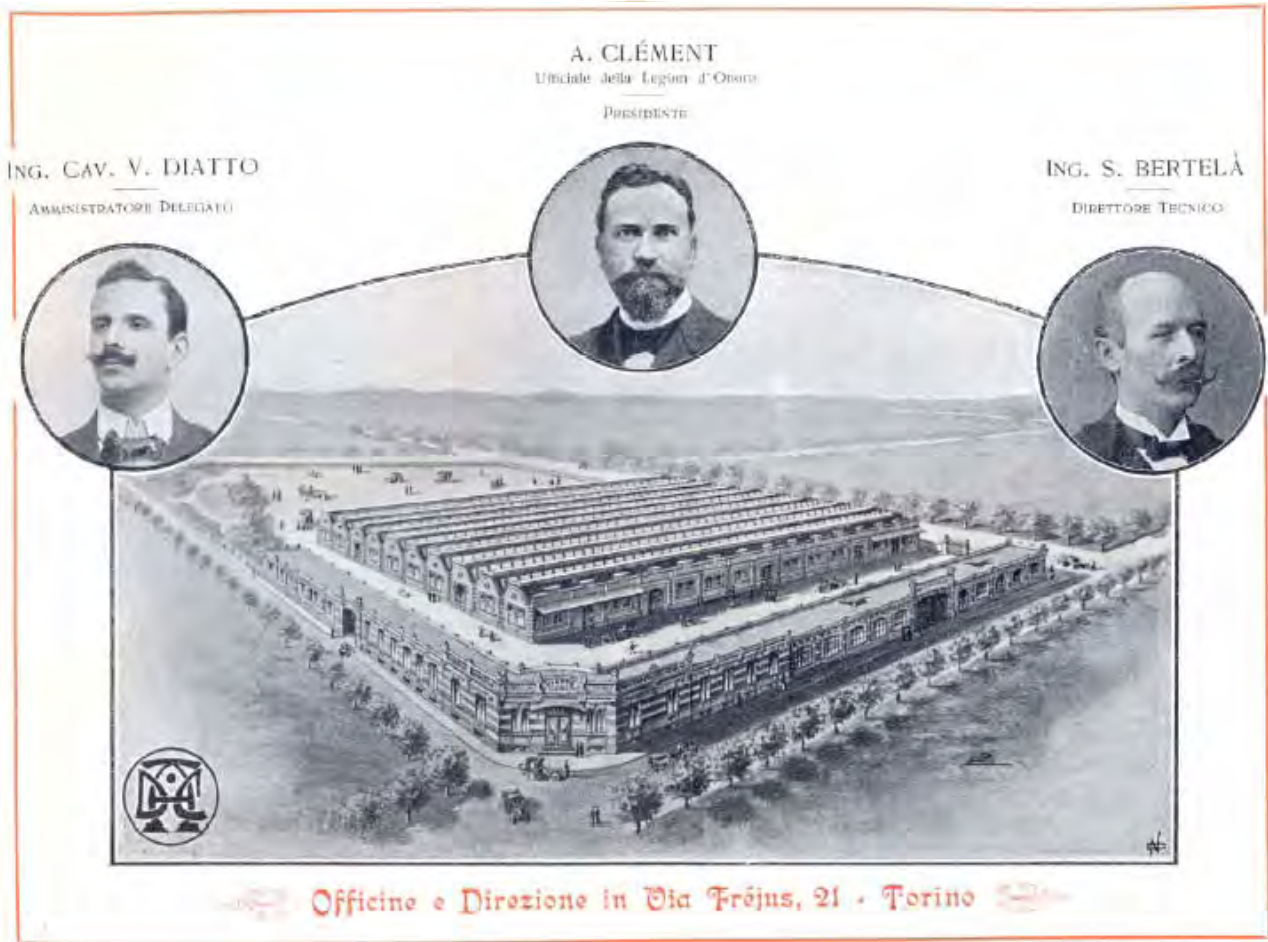
The engineers Vittorio and Pietro DIATTO, grandsons of the founder Guglielmo (the third generation of the dynasty of distinguished industrialists) decide to manufacture sports cars to sell to their vast international wealthy carriage customers.

In Turin, on April 12th 1905, they found the "*Società Diatto-A.Clement*" in partnership with the French company A. Clément Bayard, from Levallois Perret, Paris. The company has a workforce of 500 (by way of comparison Fiat has a workforce of 776) and produces prestigious cars. In 1907, DIATTO starts providing The Italian Royal Family, who will become affectionate customer for 20 years.

1906-1914 International victories, before the first world war

1906 Germany - the Herkomer Competition (1800 km from Frankfurt to Innsbruck, against 134 competitors); Switzerland - the Lugano-San Gottardo (speed trial over 7 hours through the mountain passes); Italy- the Gold Cup (4000 km in 11 daily stages over the length of Italy, against 48 competitors representing 19 manufacturers); 1907 France - the Cannes Cup (record of less consumption); 1908 Russia - the Petersburg-Moscow (massacring race of 700 km); 1909 Italy- Modena "Record of mile" (international race of speed); 1910 UK - Brooklands; 1913 Italy- "Parma-Poggio di Berceto" (race on the mountain); 1914 Spain- Barcellona "Rebassada Cup"; France- "Tourism Cup" (3120 km, Diatto wins the economy and efficiency prizes with the lowest fuel consumption); Italy - the Milan-San Remo (320 km regularity trial). **Right, 1906 Germany - Diatto wins the Herkomer Cup**





1905 - Diatto factory with the members of the first board

1907 - Her Majesty The Queen of Italy on board of Her Diatto



S. M. la REGINA d'ITALIA (Madre) su vettura DIATTO-A. CLÉMENT al Real Castello di Stupinigi,



Since 1835

Il tipo da 12-15 HP con motore monobloc era indovinatissimo, economico, veloce, regolare, spiccava incontro il gusto del pubblico, fu trovato convenientissimo all'uso. Il pubblico lo accolse con spiccatissima preferenza. Si fece conoscere all'estero. Vennero forti e numerose ordinazioni dall'Inghilterra, dall'Australia, dall'America, dalla Russia, ecc. La vendita crebbe di mese in mese. Le consegne divennero insufficienti. Rare volte si ebbe esempio di un "a" generale favore. Abbiamo verificato noi stessi, con legittima soddisfazione di italiani, il registro di spedizione delle vetture Diatto diffuse per le principali vie del mercato mondiale. I nomi più frequenti dei luoghi di arrivo erano Sydney, Melbourne, San Paulo in Brasile, Buenos Ayres, Havana, Canada, Londra, Vienna, Varsavia, Ginevra, Norimberga, Valladolid, ecc. Ma al nome di Roma ci siamo soffermati dinanzi ad un augusto indirizzo, quello di Sua Maestà la Regina Madre, a cui sono state fornite ben 4 vetture Diatto, tre con carrozzerie chiuse e una con carrozzeria a due posti!

Intercontinental exports

In 1909 the DIATTO brothers buy the participation of their French partners and the name of the company changes in "Autocostruzioni Diatto".

Thanks to the new models - 4, 6 and 8 cylinders, 4 valves and compressor, up to 6,000cc - and its sporting supremacy, DIATTO establishes an extensive sales network to guarantee sales and assistance worldwide for the "Queen of lightweight vehicles, fast, comfortable, elegant".

DIATTO exports in Europe - Spain, France, Switzerland, Austria, Germany, England, Poland and Russia -, in North and South America - Canada, the USA, Brazil, Cuba, Argentina - and in Australia, Sydney and Melbourne.

Left, source: Motori, cicli & sports, February 1911



1907 - 1928 DIATTO is the official supplier to the Italian Royal Family



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

Thanks to its avant-garde technology and design, DIATTO continues to conquer the favour of the Italian Royal Family, customer from 1907, who, in 1910, buys others 4 cars, of which one is a sports car, trust and confidence that will continue until 1928. The family of the future constructor Enzo Ferrari, twenty years old, also becomes a DIATTO customer.

Left: 1927, Registration document of a DIATTO belonging to the His Majesty the King of Italy (National Museum)

1912 - 1915 Diatto is expanding fast

To keep up with orders, DIATTO acquires the factories "Scacchi and Newton" (workforce of 100 units and 5 cars built a month), "Scacchi" (founded by Cesare Scacchi and subsequently acquired by the English industrialist John Newton) and a part of "Itala automobiles". DIATTO transfers the workforce and plant to the new second factory in order to expand its output, which is now over 40 units a month. In the meantime, DIATTO acquires "Gnome & Rhone", the most important Italian maker of aviation engines, owner of the patent for fighter plane rotary engines, with an output of 200 engines a month, and transfers its sophisticated technology to automotive production:

DIATTO: The most illuminated science and the greatest experience in automotive and aviation mechanics".

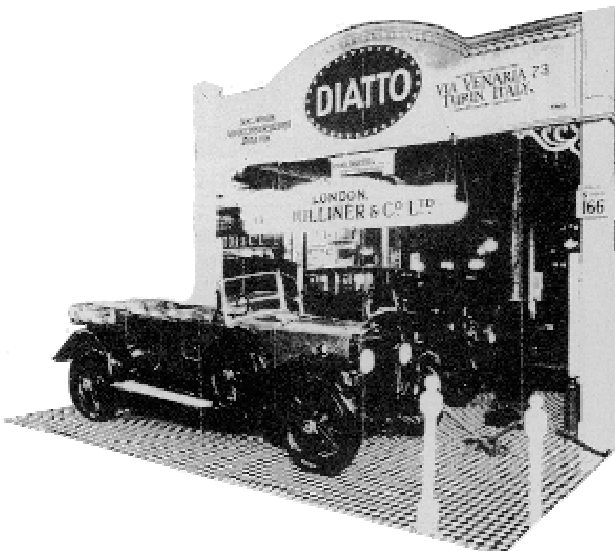


"Diatto-Gnome & Rhone", wins the most prestigious European prizes: Mediterranean crossing, Gordon Bennet Cup, Reims Meeting, Raids of Friedrichshafen, Dusseldorf, Cuxhaven, Zeebrugge, Dunkerque. Success and fame enables the company, on the outbreak of the Great War, to win enormous orders from around Europe: 5,000 aviation engines for Italy, Russia, France and England.

1923 - Nationalist British magazine "The Auto Motor Journal", compares the performance of 2-liter Diatto those of 3-liter Bentley compressor: a sales success for Diatto.

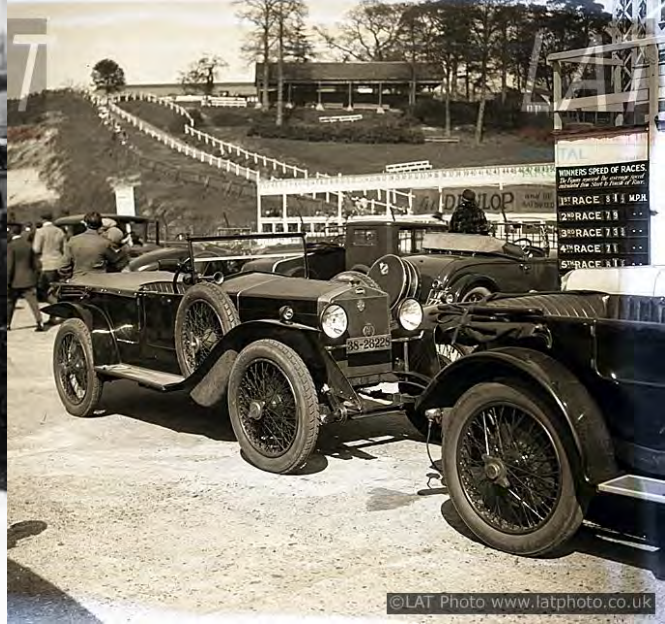
The most famous designers in the world use DIATTO bodywork: Bertone (ex worker Diatto), Castagna, Garavini, Ghia and Schieppati (racers Diatto), Mulliner, Stabilimenti Farina, Zagato.

Left: DIATTO, Mulliner design





1925, 19 April, Monza – First Coppa Fiera of Milan
2 Diattos in pool position - Bundesarchiv, Bild 102-01319 / CC-BY-SA



1925, UK Brooklands Spring Meeting, Diatto 30



1924.
15^a Targa Florio
- Maserati
on Diatto
20S



1927-
18^a Targa Florio
- Valdes
on Diatto
20S



Left –
1923, the Diatto presented
at Sidney Motor Show

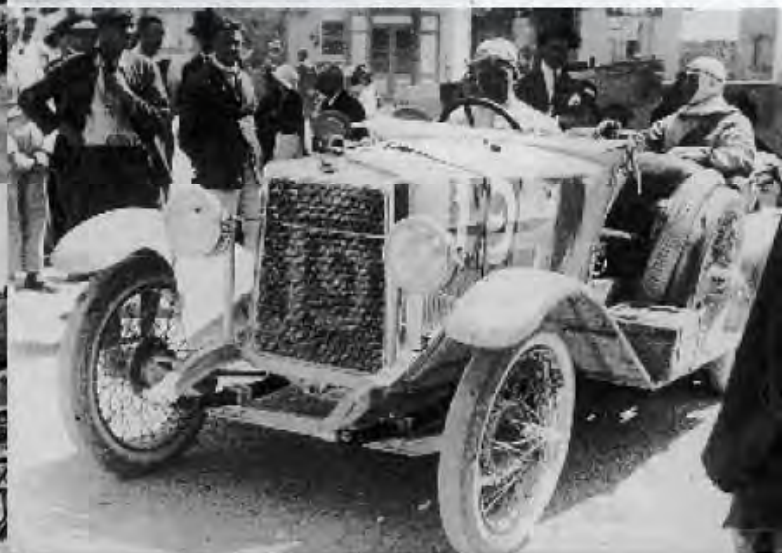


Diatto competitions





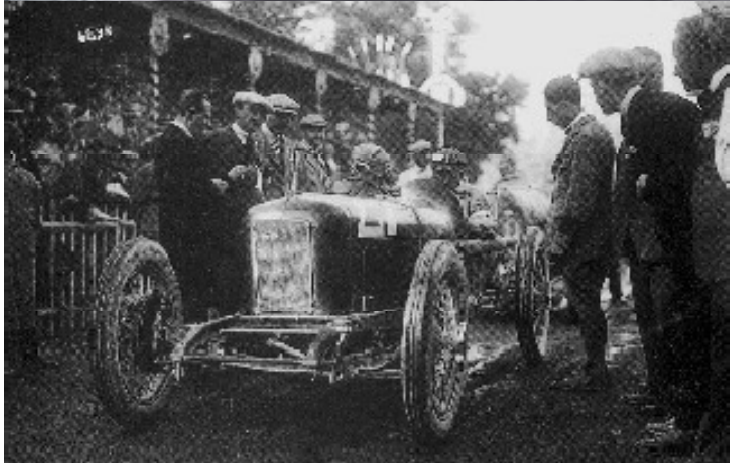
Archivio Fernando Cappelli



Competizioni Diatto



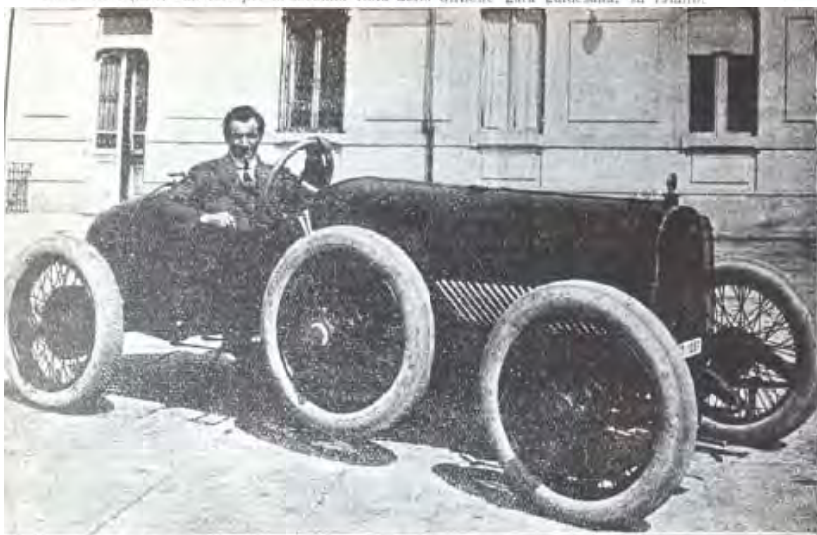
A. Maserati, su "Diatto".



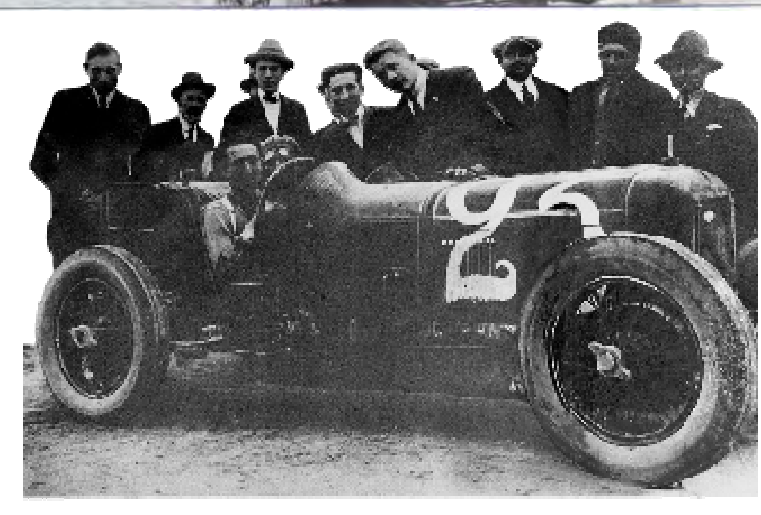
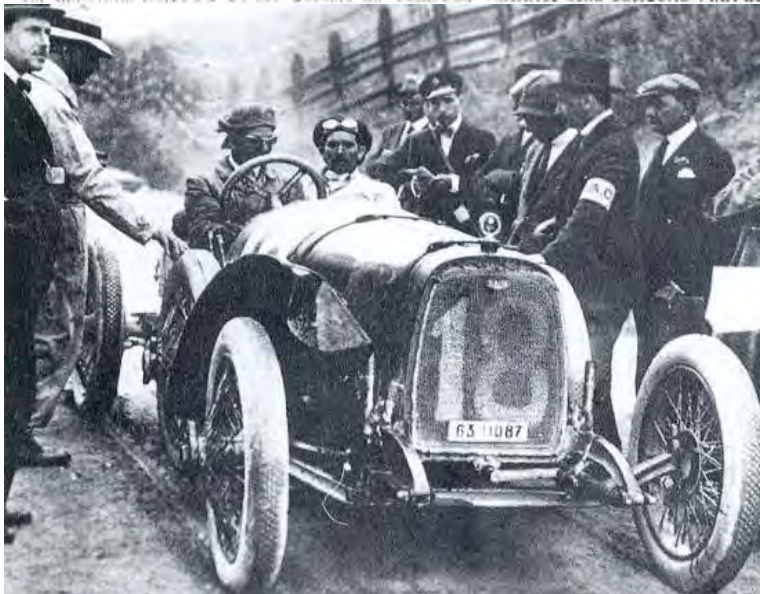
Diatto competitions



Guido Meregalli, vincitore per la seconda volta della difficile gara gardesana, su Diatto.

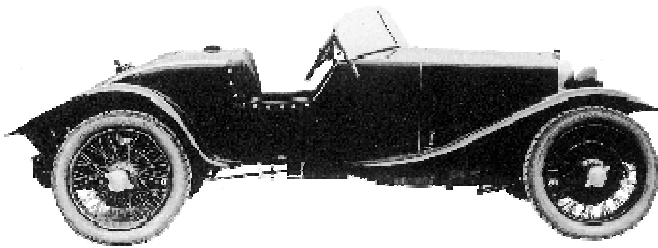


La macchinina DIATTO 25 HP guidata da Gamboni, vincitrice della Categoria 1 litri nella corsa.





Since 1835



1921 - Diatto 25 4DS Spider, Zagato design



1923 - Diatto 30, Bertone design

1906 - 1932 Diatto racing Team

DIATTO has a prestigious history of hundreds of victories with its 4 cylinders, 2-6 litres - 20S/2000; 20H-S/6000; 23S/2300; 26S/2600; 30S/3000; 35SS/3500 -, 8 cylinders supercharged 2-4 litres - 20SSMB/2000; 40MM/4000; 40BTS/4000; 40BTF/4000 - and the Diatto-Bugatti racing cars.



1924 - 3 litre Diatto, Tazio Nuvolari wins in his town, Mantova

DIATTO, with the greatest drivers of the time: Alfieri and Ernesto Maserati, Tazio Nuvolari, Marquis Diego De Sterlich (ex-Bugatti driver), Count Gastone Brilli Peri (the Alfa Romeo champion also), Countess Maria Antonietta Avanzo, Franz and Carlo Alberto Conelli, Cesare Schieppati, Emilio Materassi, Guido Meregalli, Giulio Aymini, Domenico Gamboni and many others, conquers the podium in: France, Limonest Race for 2 years ... England, The Brooklands, Essex Car Club for 2 years, International Competition of England... Spain, Tourism Grand Prix, Barcelona Grand Prix for 5 years... Sweden, Swedish Grand prix... Switzerland, European Grand prix, The Geneva Meet, Flying Kilometer at Geneva, International Competition of Switzerland...

Italy, at Monza - 24 Ore di Monza, Gran Premio d'Autunno, Coppa Internazionale, Coppa dei Re, Coppa Ascari, Gran Premio della Notte and Mugello, Targa Florio, etc.

1932 Production of cars is suspended

From the press: *"The classic of the Diatto radiator, with its straight lines, its low chassis, elegantly fitted, for low streamlined vehicles, has been a lesson to others."*

In the early 1930's, after circa 8,500 automobiles produced, due to insuperable financial difficulties caused by the non-payment of the considerable military equipment supplied to the Italian Kingdom, Diatto's assembly lines are interrupted. Spare parts continue to be produced until 1955.

DIATTO, one of the oldest sport luxury brand amongst the car manufactures (1835), with its sporting tradition, elegant styling and regality, historically linked to the Italian Royal Family, Ettore Bugatti, Alfieri Maserati and Tazio Nuvolari, has left an indelible mark in the history of car manufacturing and racing worldwide.

Diatto Automobiles (1905), the forerunner, is perceived with the same global prestige reserved to Bugatti (1910), Aston Martin (1913) and Bentley (1919).

1925 - Luxury Diatto coupé



1928 - Diatto super sport





Since 1835

Il Sole 24 Ore

L'AUTO ITALIANA

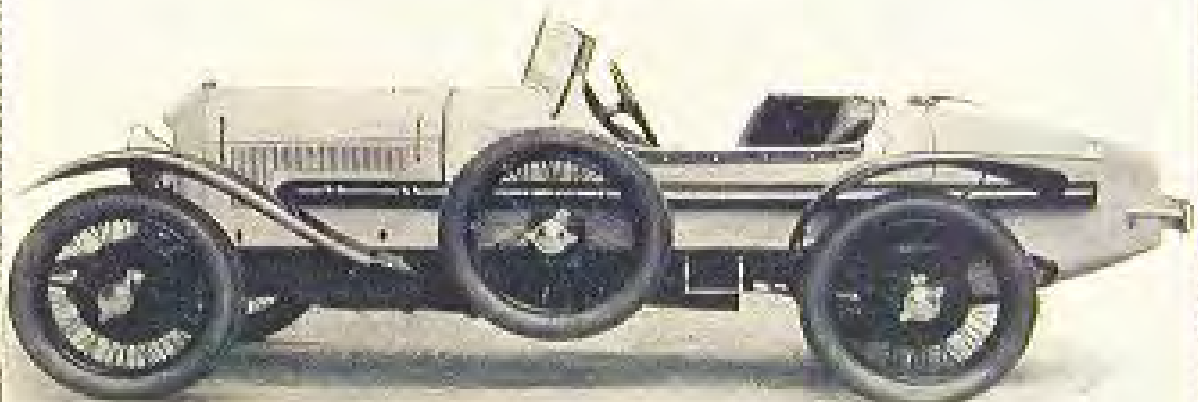
S. A. AUTOCOSTRUZIONI



Via Venaria, 73 - TORINO

La "DIATTO 30" è

**La più veloce "2 litri.", italiana, di serie,
in commercio**



Tipo 30 e Tipo 35 Gran Sport

Velocità oraria Km. 130-145

CARDELE CHAMPION - RUOTE RUDGE WHITEWORTH - AMMORTIZZATORI HARTFORD

Prove e consegne sollecite presso tutte le Agenzie

In 1926, DIATTO achieved acclaim from the world press;
"The DIATTO Type 30 is the fastest Italian 2 litre car, of series production"



Since 1835

DIATTO-BUGATTI 1915-1925

Shortly before the first world war, Diatto begins working with Ettore Bugatti. The Diatto 8-cylinder engine for the wartime aircraft industry is built on licence from Bugatti. On September 23rd 1916, Diatto sends an enthusiastic telegram to Bugatti: *"I am happy to announce the excellent results for the engine ... the testing resulted in a brilliant 210 HP"*.

The magazines describe the successful partnership widely:

"Official test of the Diatto-Bugatti engine: a technical masterpiece of unparalleled precision, constructed with robust materials of the highest quality, a compendium of the most modern technologies".

(source: - *Motori, Aero, Cicli e Sports*, 1916, 1917)



Diatto-Bugatti - Bugatti Trust Archive



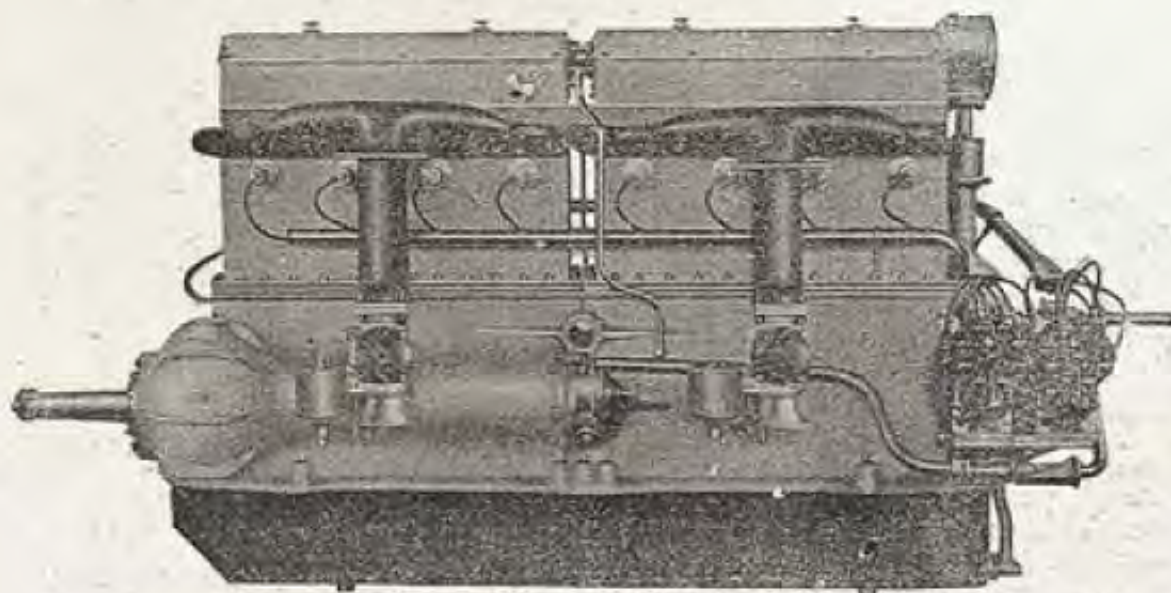
Il motore *Diatto - Bugatti* contiene molte e interessanti specialità di struttura, le quali hanno imposto ai costruttori la soluzione di parecchi ardui problemi tecnici e hanno presentato difficoltà serissime superate soltanto mercé lo studio paziente e la sperimentata maestria degli ingegneri e delle maestranze della *Diatto*.

Così hanno fatto gli Amministratori e Costruttori della *Diatto*, essi non hanno mai avuto dubbi e pentimenti. Quando di fronte ai bisogni della guerra hanno deliberato di costruire il loro forte motore *Diatto-Bugatti*, hanno lanciato tutto nell'impresa, hanno acquistato due interi stabilimenti meccanici da aggiungere al proprio, hanno scelto e raccolto materiali costosissimi, hanno attuato nuovi e delicati procedimenti di lavorazione, hanno insomma investito denaro e sforzi senza contare.

DIATTO

Automobili .. Motori

Costruzione impareggiabile per precisione, robustezza ed eccellenza di materiali



Il Motore DIATTO-BUGATTI in cui si compendia il supremo progresso meccanico per motori d'aviazione.

Il Motore **Diatto-Bugatti** - un vero capolavoro tecnico - ha fornito nella marcia delle 50 ore una prova splendida della sua superiorità

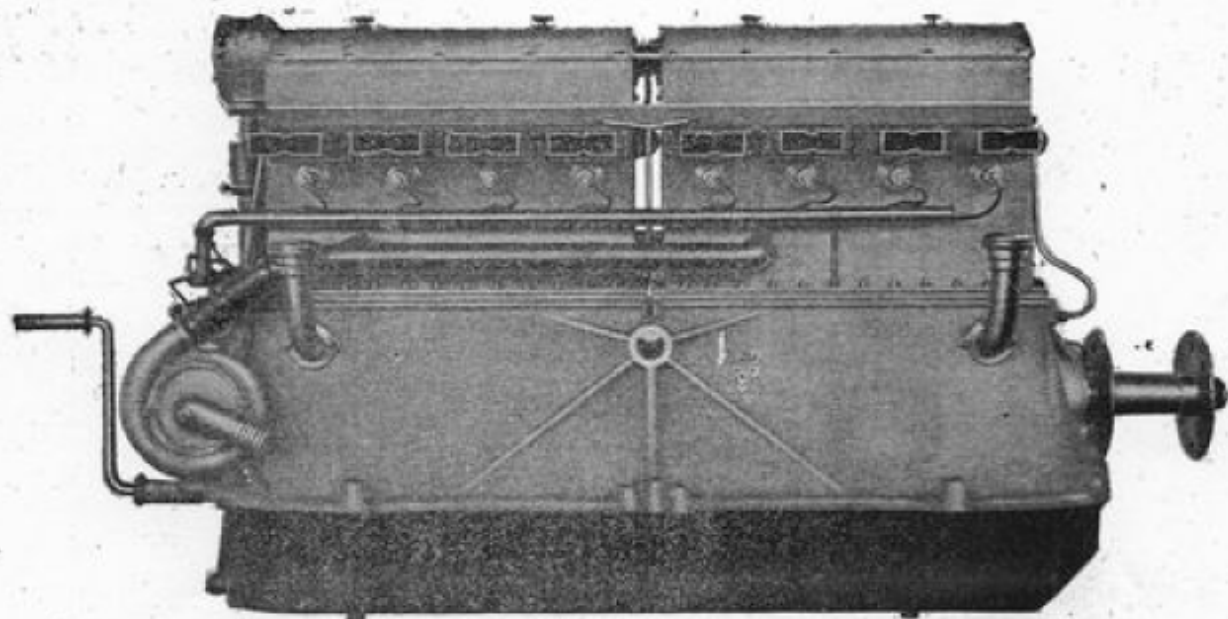
AUTOMOBILI **DIATTO**

21, Via Frejus - **TORINO** - Via Frejus, 21

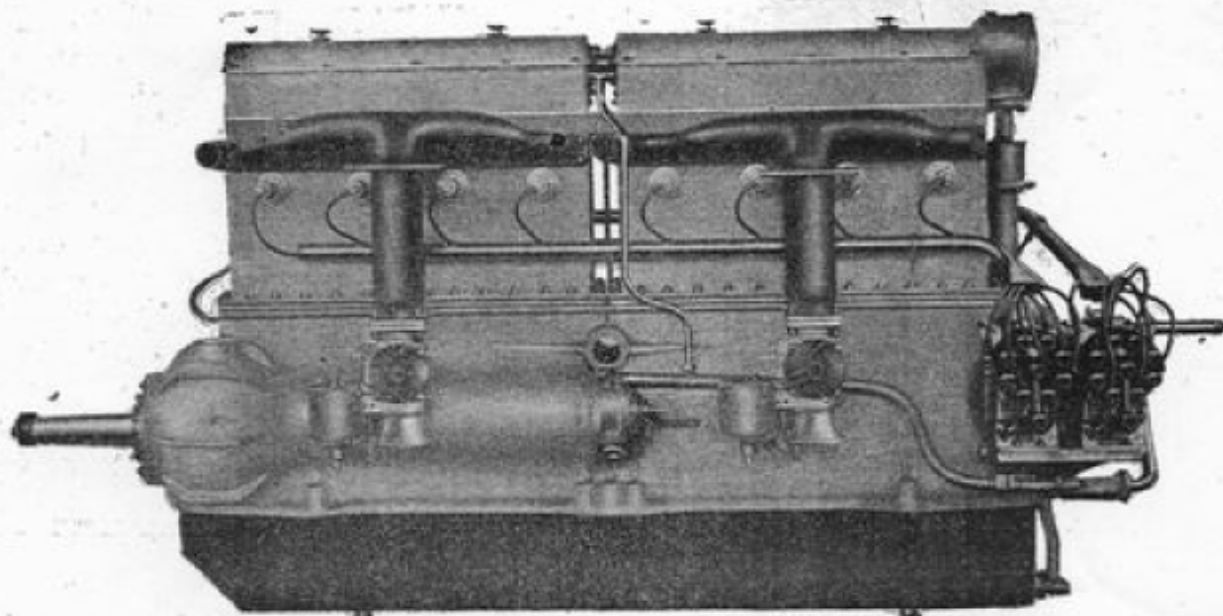
IL MOTORE DIATTO PER AVIAZIONE

(LICENZA BUGATTI)

è un vero capolavoro di meccanica
ed è il compendio di ogni più moderno progresso



Il Motore DIATTO BUGATTI per aviazione, visto dal lato dello scappamento.



Il Motore DIATTO BUGATTI per aviazione, visto dal lato dei carburatori.



Since 1835

AUTOMOBILES DIATTO-BUGATTI 1919-1925

After the first world war, the collaboration between Diatto and Bugatti is extended to the design and production of road and race cars. In 1919, at the International Motor Shows of Paris (Diatto has a branch in the Champs-Élysées) and London, Diatto presents five top of the range cars, including the "16 valve Diatto Type 30-Bugatti", featuring chassis designed by Bugatti: "Luxury cars, Convertibles and Coupés with internal steering, refined bodywork and antique silk and velvet upholstery".

Next pages: 1919 - Paris and London Motor shows:
stand Diatto, with the Diatto-Bugatti luxury cars
- brochures of Diatto-Bugatti cars sold in twenties years.



Diatto-Bugatti, Bugatti Trust Archive

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. E l'ammirazione non si è limitata agli sguardi e ai complimenti. Le vetture sono state contese con offerte rilevanti 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.

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.

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.

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 per ogni automobilista.

The Parisian upper classes, from Princess Murat to Madame Gould, bid against each other for the most luxurious Diatto-Bugatti cars at a price of 100,000 francs (the price at the top)

- source: "Motori, Aero, Cicli & Sports", 22.10.1919 -

Diatto-Bugatti, Bugatti Trust Archive



Source - Motori, Aero, Cicli e Sports, 20.9.1919 -

"the names Diatto and Bugatti, with their long, sound tradition of mechanical engineering and daring innovation, brought together into a single enterprise, are extraordinarily eloquent and significant for any technician or automobile enthusiast".

Next pages: Diatto at Paris Salon, 1919 -
Brochures of Diatto-Bugatti cars produced in the Twenties -

Paris Salon: Diatto shows the Diatto Type 4DC and the Type 30 Diatto-Bugatti

The firsts 50 Diatto-Bugatti

Automobile October 1999 27

A total of 50 Type 22 Bugattis were bought in chassis form, to be fitted with Diatto radiators and bodies.

The Auto., October 23, 1919

PATENT OFFICE

The AUTO

-MOTOR JOURNAL

ESTABLISHED 1896

FOUNDER AND EDITOR: STANLEY SPOONER

No. 981. (No. 43, Vol. XXIV.)

OCTOBER 23, 1919

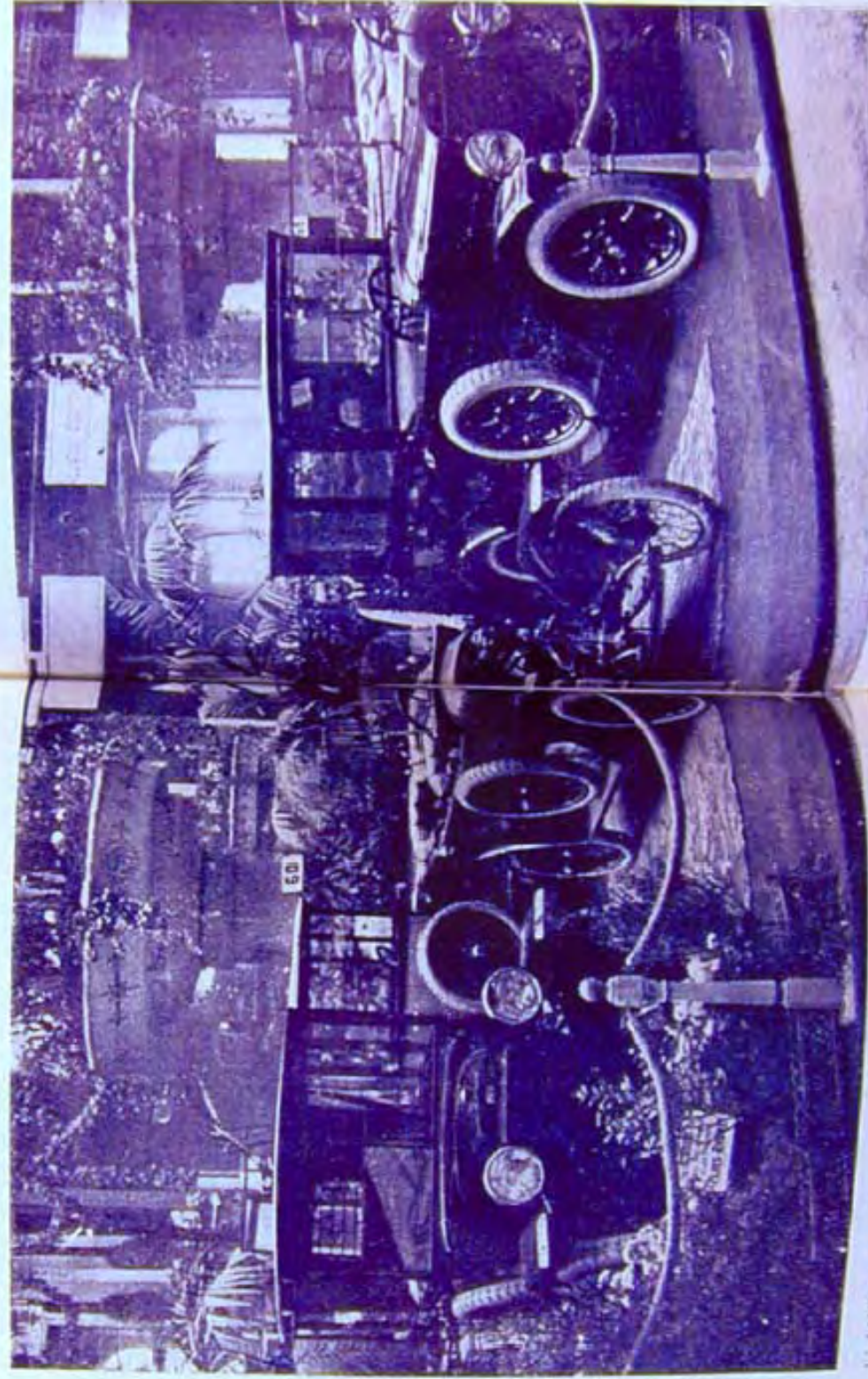
[Price 1d. Postage 3d.]



PARIS SALON, 1919:

A general view of the Main Hall of the Grand Palais

Un quadro di artistica signilità e di bella meccanica
AL SALON DI PARIGI



L'AMPIO STAND DELLA DIATTO CON LE SUE AMMIRABILI VETTURE DIATTO IDC E DIATTO 30 LICENZA BUGATTI.

UN PRIMATO ITALIANO

LE VETTURE DELLA DIATTO AL SALON DI PARIGI
I MAESTRI DELLA VETTURA LEGGERA

La *Stand Diatto*? Ma a quest'ora ne sarà venuta notizia in tutta la voce in Italia. Oltreché 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.

al Salon, è stato un autentico successo parigino. Si 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 le mode, che detta la moda al mondo.

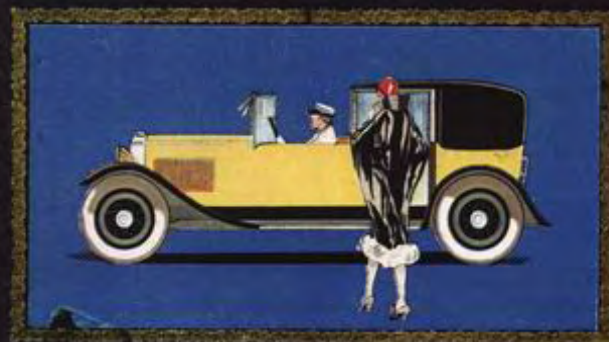
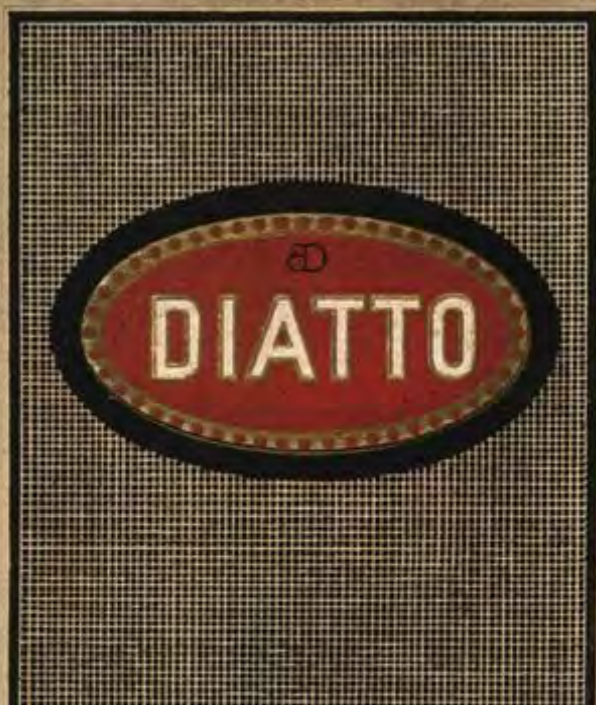
Se i nuovi dirigenti della *Diatto* sono venuti a cercare a Parigi la consacrazione ai loro nuovi modelli, a tutto il loro programma costruttivo, all'indirizzo che essi hanno impresso alla loro feroce attività, agli sforzi meravigliosi che essi hanno compiuto in questa prima annata di lavoro di pace, alte geniali menti si sono dedicati con tutto il loro entusiasmo, possono ben fregiarsi di aver conseguito integralmente il loro scopo. Essi sono riusciti veramente a destare sensazione, ad attirare 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 riparavano lo *stand Diatto* dagli altri pareva che fosse sempre la grande occasione.

Tanto il cav. Carminati, l'amministratore della *Cratla* e l'autore di questo insigne trionfo, venuto in persona a organizzare questa prima presentazione della *Diatto* prova ma-



DIATTO

DIATTO



DIATTO



LA 15^{HP} DIATTO

(LICENCE BUGATTI)

CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES

LE MOTEUR, du type monobloc à quatre cylindres, alésage 68 millimètres, course 100 millimètres, présente, dès l'abord, cette particularité que les soupapes commandées sont au nombre de seize et logées dans le fond des cylindres. L'arbre à cames, placé au-dessus, fonctionne dans un carter rempli d'huile et facilement démontable.

Les engrenages de distribution sont coniques et enfermés dans des carters.

Le carburateur est du type automatique. L'avance des gaz est commandée par une pédale.

L'allumage s'effectue par une magnéto à haute tension

INTRODUCTION

L'ACHETEUR D'UNE DIATTO — licence Bugatti — sait ne pouvoir trouver nulle part ailleurs l'équivalent de ce qui lui est offert. Il n'ignore pas que le châssis présenté est une véritable création, qu'il a été conçu, étudié et exécuté dans un but précis, qu'il constitue, en un mot, la solution concrète d'un problème dont, préalablement, toutes les données ont été soigneusement et clairement déterminées.

Ces données, c'est la clientèle elle-même qui les fournit. Elles peuvent se résumer dans le mot : Economie.

ÉCONOMIE DE TEMPS
ÉCONOMIE D'ENTRETIEN
ÉCONOMIE D'ACHAT

ÉCONOMIE DE TEMPS, car il serait puéril de nier que le tourbillon de la vie moderne, encore accentué par l'influence de cinq années de guerre, entraîne à se déplacer de plus en plus vite. Non pas certes qu'une folle allure



Since 1835

Così è avvenuto che con molta ammirazione e non senza un certo sbalordimento noi abbiamo ascoltato il cav. Diatto mentre ci diceva: «Abbiamo deciso nel 1916 di continuare la nostra accresciuta produzione di automobili, di veicoli industriali e specialmente di camions militari e di dedicarci altresì alla costruzione dei motori d'aviazione. A tale scopo abbiamo acquistato le licenze e i brevetti del motore Bugatti da 200 HP, motore dovuto al genio costruttivo di un nostro Italiano, motore che alle severissime prove a cui è stato sottoposto in Francia, con 50 ore consecutive di marcia controllata e regolarissima, ha fornito i migliori risultati e ha dimostrato la sua superiorità in confronto dei più reputati motori francesi. E affinché per il fatto di questa costruzione nuova non avesse a subire rallentamento e incaglio la nostra produzione ordinaria di veicoli e soprattutto per essere sempre in grado di fornire al Governo e all'Esercito puntualmente come prima i camions richiesti, abbiamo altresì acquistato due intere officine con tutto il loro contenuto e cioè l'Officina Newton già vult a Torino, l'Officina Scacchi a Chivasso, trasportandone tutti i macchinari e i materiali nel nostro Stabilimento di via Frejus.

Mediante questo rilevante aumento del nostro impianto noi saremo attrezzati in modo da arrivare a produrre circa una trentina di motori d'aviazione al mese, oltre alla normale produzione di veicoli che si aggira oltre i 40 mensili.

Source: *Motori, Aero, Cicli & Sports*, 27.12.1915-2.1.1916

These special Diatto-Bugatti racing cars, lightweight and powerful, enjoy considerable success in rallies and uphill competitions: The Brescia Gentleman's Grand Prix, (1° GP of Italy), the Susa-Moncenisio, the Aosta-San Bernardo, etc. Furthermore, some Bugatti "Brescia da corsa" models are also equipped with the powerful 2 litre Diatto engine with 4 valves per cylinder (source: *Bugatti Magnum*) to witness the technological versatility of the partnership in racing: Diatto chassis with Bugatti engines and vice versa. Diatto-Bugatti racing cars: a winning binomial.

Source: *Auto-Moto-Ciclo* 1.10.1921

L'AOSTA - S. BERNARDO

Nelle vetture di 1500, Franz Conelli, il favorito, su *Diatto-Bugatti*, ha vinto facilmente con un ottimo tempo attribuendosi un record per le piccole macchine che non potrà essere tanto facilmente battuto: il precedente record apparteneva a Monti con 51'53".

LE CLASSIFICHE:

Categoria 1500 cmc.

1. CONELLI FRANZ (*Diatto-Bugatti*), coprendo i Km. 30.500 del percorso in 38'35"3/5;
2. Desio (O. M.) 44'37"1/5;
3. Sirtori (*Bianchi*) 45'27"3/5; 4. Chiribiri Ada (*Chiribiri*) 50'27"1/5; 5. Petromilli (*Star-Petromilli*) 52'7"3/5; 6. De Prosperi (*Prince*) 54'8"; 7. Meinardi (*Chiribiri*) 57'43"1/5.



"Le Fanauto", 1985

The production of Diatto-Bugatti cars continues for several years with 3 models: Type 30, Type 22 and Type 23.

In 1919, the first post-war race, Diatto wins an outstanding first and second place, **Diatto Type 30 (Bugatti)** and Diatto 4DC, at the Parma-Poggio di Berceto (Italy)

– see next page.

Thanks to this successful collaboration, Diatto and Bugatti agree to construct a special series of race cars, initially with a 25 HP Sport Diatto chassis modified with a tubular axle and a supercharged 1500cc 4-cylinder Bugatti engine.

Diatto-Bugatti - Bugatti Trust Archive



Primi successi 1919

Puri sangue

 **DIATTO**

Corsa Parma - Poggio di Berceto

II^a CATEGORIA

I^a Classificato: **Tipo 30 (Bugatti)**

II^a Classificato: **Tipo 4DC.**

Esclusiva di vendita per l'Italia

AGENZIA COMMERCIALE ITALIANA AUTOMOBILI DIATTO

Sede Centrale: **ROMA, Viale Castro Pretorio, 124**

Filiali:

TORINO : VIA BENVOLTA, 21
FIRENZE : PIAZZA SAN MARCO, 8-9

MILANO : VIA MARCHESIGLIO, 21
NAPOLI : PIAZZA VITTORIA, 11-12
VERONA : VIA GUOMO, 15

GENOVA : VIA CIPOLLETTI, 11
BOLOGNA : VIA ARTIGNI, 2

S. A. I. SOCIETÀ AUTO INDUSTRIALE, CASELLA POSTALE 29, 8 BORGO S. FELICE, 76-77
AGENTE PER LE PROVINCE DI UDINE, BELLUNO, FRIULI E TERRE REDENTE
ENRICO DE MICHELI - PIAZZA VITTORIO EMANUELE II, **COPPARO**
AGENTE PER LE PROVINCE DI TREVISO, PADOVA, VENEZIA E ROVERETO



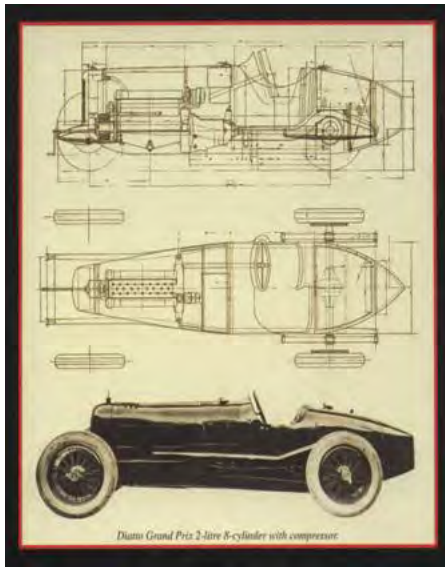
Since 1835

DIATTO-MASERATI 1922-1926



1922, Maserati in a 2-litre Diatto

In 1923 eng. Coda (Diatto director and designer) makes two experimental 8-cylinder, 4-litre, inline engines, by coupling together two Diatto Type-20 series production engine blocks. Between 1924 and 1925 Alfieri Maserati under the guidance of eng. Coda whom he calls "*my master*", develops prototypes for a new Diatto engine with total displacement reduced to 1995cc.. This is the first supercharger 8C Diatto built by Maserati, a design which is so successful that when Maserati will found his own company he will use it and achieves victories for many years.



Left: 1925, supercharged 8-cylinder Diatto Grand Prix car

The legendary supercharged, 160-HP, 8C, 180 km/h, Diatto-Grand-Prix car with Schieppati bodywork is unveiled by Maserati on 14 June 1925 at the inauguration of the famous "*100 kph club*", an association founded by Diatto supporters at the Monza racetrack.

For Maserati there is no lack of success, admiration and offers. The champion Franz Conelli, who is a friend of Bugatti, convinces Maserati to install the Diatto 8C engine on his victorious Diatto-Bugatti racing car.

The Marquis Diego De Sterlich offers a new body painted in the typical Bugatti colour of light blue in order to promote the idea of collaboration with Bugatti. But Maserati remains with Diatto, crowning his glorious racing career on the podium of the Targa Coppa Florio, Cremona Circuit, Coppa della Consuma, Susa-Moncenisio, in the Pistoia hills, Limonest (Lyon), Schabenberg, Gothenbourg e Bollans in Switzerland, Rebassada (Barcellona) e Valencia (Spain), etc. Now, Maserati is mature to start the experience like constructor.

Despite the facts that Diatto is winning races, selling cars and has a prosperous portfolio of orders the company finances are in a sorry state. This is due to the failure of the Kingdom of Italy to pay for its wartime supplies.

1926

From the Diatto race team to the foundation of Maserati

In 1926, Maserati receives on payment some Diatto Type 30 sport chassis, equipped with 8C engines, gears, suspensions and many mechanical parts. With these Diatto rolling chassis and the vast technical and sporting know-how inherited from the Diatto Racing Team, Maserati builds the first sports cars with the 'Maserati' brand. The GP Diattos, developed, will become the firsts Maserati sport cars.

Right: 1924, G.P. San Sebastian (Spain), Maserati on Diatto

During the early 1920s, Alfieri and Ernesto Maserati are highly sought after for their skills, both as drivers and designers.

Diatto, recognizing their talent, brings them in to lead the Race Team in 1922.

Alfieri Maserati, with a Diatto 3000, takes first place in November 1922 at the Monza Autodrome, winning the International *Gran Premio d'Autunno* (400 km, at an average speed of 125 kph, with the renowned Ugo Sivocci in his Alfa Romeo 3000 coming in second). This is the first of track and road race-wins, such as the challenging races of Parma-Poggio di Berceto, Aosta and the Gran San Bernardo uphill time trial, won for two years consecutively.

1923 - Maserati/Parenti in a 3-litre Diatto



DIATTO

Neve per Sergio Fazzoli

DE DIATTO
A
MASERATI



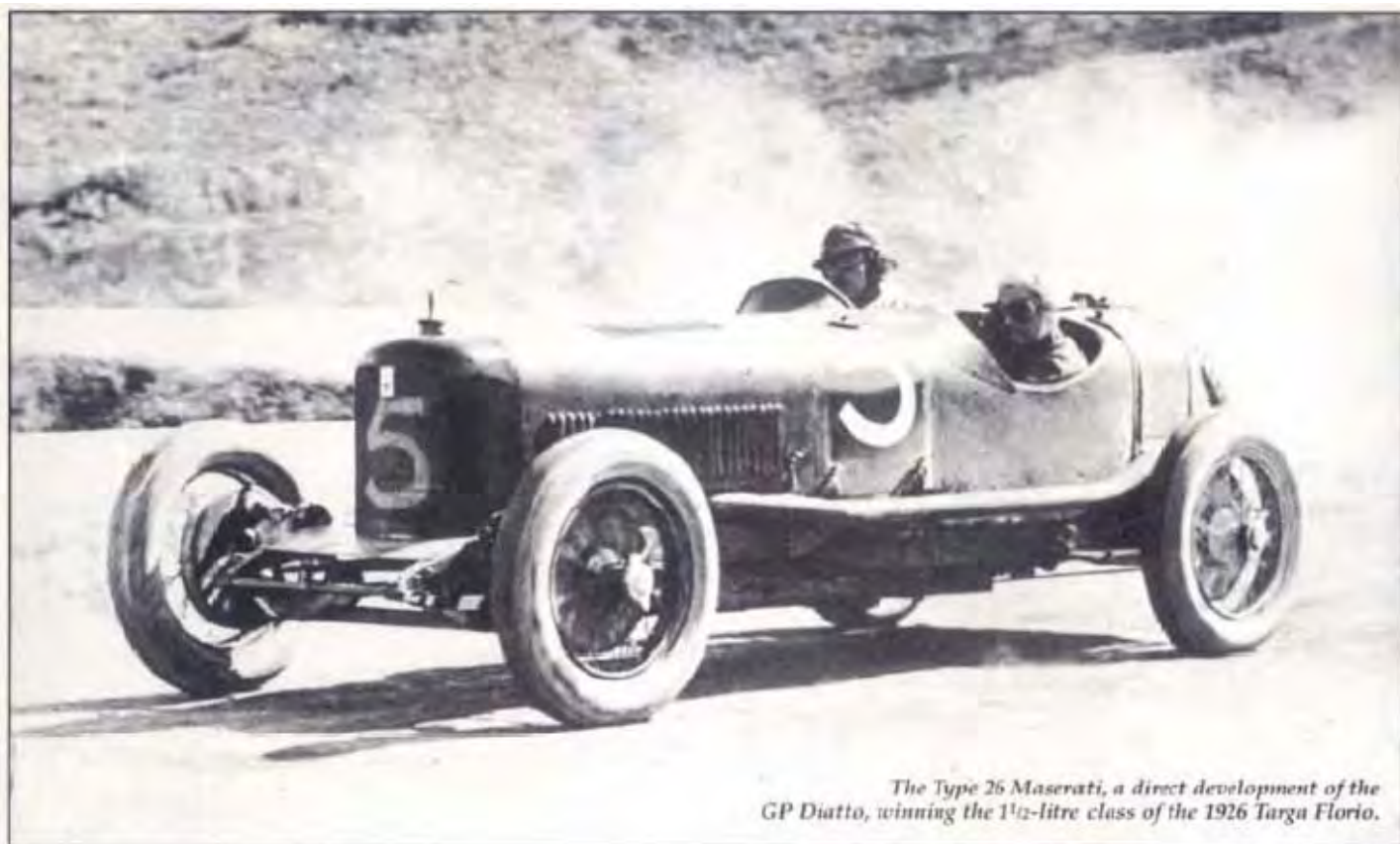
Es-courto : la Diatto 405 engagée à la Targa Florio 1921 et pilotée par Giuseppe Camporini. La Diatto GP 2-litres de 1925 conduite par Alfieri Maserati.

Left : the Diatto 405 entered in the 1921 Targa Florio and driven by Giuseppe Camporini. Below : the 1925 2-litre GP Diatto designed by Alfieri Maserati.

LA SAGA MASERATI



« Le Fanauto de l'automobile » 1985



The Type 26 Maserati, a direct development of the GP Diatto, winning the 1½-litre class of the 1926 Targa Florio.

“ The Automobile ” 1998

Diatto/THE GREAT CARS

FROM RAILWAY ENGINES TO RACING CARS

The Diatto is probably best remembered as the forerunner of the modern-day Maserati. However, this is not a completely fair image as Diatto themselves made some interesting cars



Eccellenza meccanica di lungo corso

Dalle esperienze dei vagoni ferroviari ai primi modelli innovativi con la «Tipo 20».

Vetture veloci ed eleganti con motori 2 e 3 litri conquistarono il pubblico e le competizioni

Che i fratelli Pietro e Vittorio Diatto, eredi di una grande impresa di costruzioni meccaniche e ferroviarie a Torino, fossero dei diffusori, come si dice in piemontese, dei perfezionisti pignoli ed esigenti, lo si capisce fin dal 1901, quando era ancora ben lontana dalle loro intenzioni l'idea di fondare un'azienda automobilistica. Però l'automobile la amavano a tal punto da rischiarsi — proprio loro, cauti e prudenti gestori di un patrimonio immenso — di acquistarne una, un modello Ceirano. Per la Ceirano fu tutt'altro che un buon affare. Non soltanto i Diatto cominciarono a lamentarsi di ogni sorta di manchevolezze della vettura; si arrivò al punto che la ditta dovette riprendersi la vettura, ripagare i Diatto della somma sborsata e rescindere il contratto. Tale controversia, che andò in tribunale ed ebbe come è logico ampia eco sui giornali automobilistici, divenne esemplare perché, per la prima volta, stabiliva delle garanzie a difesa dell'acquirente. Questi i punti fondamentali stabiliti, così come riportati dalla sentenza: "1): per ottenere la rescissione del contratto e ricevere il prezzo della macchina se pagata, e non pagarlo più mai se deve ancora fare il pagamento, bisogna agire non già entro i soli tre mesi, ma entro tutta la durata della garanzia, se questa è maggiore, e quindi entro l'intero anno, se concesso un anno di garanzia; 2) quando il venditore di un'automobile

si è obbligato a garantirlo per un determinato uso, tale obbligo non può limitarsi al ricambio dei pezzi che non funzionano, e neppure alla sostituzione della macchina venduta, ma deve inesorabilmente portare anche all'eventuale risoluzione del contratto, se questa è domandata dal compratore, e cioè alla resa dell'automobile ed alla restituzione o non pagamento del prezzo". Un bel precedente per tutti gli aspiranti automobilisti.

E' probabile che questa esperienza abbia pesato nella decisione che i due fratelli presero quattro anni dopo, nel 1905. La Ditta "Ing. Vittorio e Pietro Diatto, Fonderie Officine Meccaniche Costruzioni in ferro", la cui origine a Torino risaliva al 1835,



costruiva vagoni ferroviari e tranviari, ed era fornitrice, tra le altre, della Società Italiana Strade Ferrate del Mediterraneo, della Società Nazionale di Ferrovie e Tramvie di Roma, della Compagnie des Wagons Lits et des Grands Express Européens di Parigi, della Tramvia Elettrica Torino-Rivoli. Dall'inizio del Novecento inoltre, la Diatto forniva alle principali industrie automobilistiche torinesi pezzi in ghisa, cilindri in lega speciale, pezzi in bronzo e in alluminio e molle in acciaio. Questi legami sempre più stretti con un mondo affascinante spinsero i due fratelli ad un passo coraggioso: la fondazione di una propria fabbrica automobilistica, indipendente dalla casa madre. Consapevoli

di non poter contemporaneamente sostenere il ruolo di finanziatori e di progettisti, decisero di appoggiarsi ad una azienda già solida, e la scelsero in Francia, forse scottati dalla esperienza con la sfortunata vetturessa Ceirano. Decisero perciò di allearsi con la casa parigina A. Clément Bayard, di Levallois-Perret, molto apprezzata in Italia tanto da vendervi circa un centinaio di vetture l'anno (il che la rendeva la maggiore casa importatrice in Italia). L'azienda che risultò da questa alleanza prese il nome di "Società Anonima Diatto - A. Clément vettura marca Torino", con sede in una vasta area compresa a Torino tra le vie Frejus (dove fu stabilita la sede sociale, al n. 21), Cesana, Revello e Moretta, su una superficie di 25.000 metri quadri. Presidente fu nominato Adolphe Clément, vice presidente l'ing. Vittorio Diatto, direttore tecnico l'ing. Silvio Bertelà, consiglieri i sigg. Basilio Poccardi, Paolo Cattaneo e Gian Battista Vercellone. L'officina si stendeva su 6.000 metri quadri, e poteva vantare ben 200 macchine utensili "dei tipi più moderni e perfezionati", identici a quelli in uso nella fabbrica francese. Le prime foto che ritraggono gli stabilimenti della Diatto mostrano locali ampi e spaziosi, ben illuminati ed organizzati, qualcosa di sorprendentemente "industriale" fin dalle prime battute. D'altra parte vi lavoravano fin dall'inizio 500 operai; per fare un confronto, alla Fiat, già allora

all'aviazione" titolava *Motori Aero Cicli & Sports* del 24 febbraio 1918, e infatti la produzione di motori per l'aviazione era diventato l'unico ramo produttivo, essendo stata interrotta la produzione di autocarri e di moto compressori. Soprattutto però l'azienda era passata nelle mani della famiglia Gussi, industriali lombardi della seta, ossia del padre cav. Vittorio (che morirà di lì a qualche giorno) e dei figli Arnaldo (che dirigeva anche la Pomilio Aeroplani Torino, fondata nel gennaio 1916) e Genaro, rispettivamente Presidente e Amministratore Delegato e Vicepresidente. La nuova società prese il nome di "Società Anonima Fonderie Officine Frejus - Automobili Diatto", con capitale di 6 milioni interamente versati. Questo nuovo gruppo industriale acquisì il controllo assoluto, nella primavera dello stesso 1918, della Società Italiana dei Motori Gnome et Rhône, titolare del brevetto di motore rotativo per i caccia militari, e con all'attivo una produzione di 220 motori aeronautici al mese. La Gnome perciò forniva alla Diatto il know-how necessario per continuare nell'impostazione produttiva intrapresa, mentre la Pomilio ne costituiva presumibilmente lo sbocco commerciale. La fine della guerra però mutò profondamente lo scenario industriale, e nella primavera 1919, sotto il marchio Gnome, la Diatto decise di ridare avvio alla produzione automobilistica, proponendo una vetturolina leggera, di cui iniziò una vasta campagna pubblicitaria già dall'estate. Altro cambiamento non certo da poco! Ne dà conto l'attenta MAC&S: "Non si sup-



[1] Esposizione Internazionale di Leopoli del 1925, scorcio del settore dedicato alla produzione automobilistica italiana. In primo piano Diatto, Ceirano (Ceirino!) e Lancia.



[2-3] il marchese Diego de Sterlich su Diatto alla Susa-Moncenisio del 1925: primo assoluto.



porrebbe certamente che nel breve periodo di due anni sono avvenuti qui tanti cambiamenti! Per tre volte intanto si è dovuto cambiare l'indirizzo delle lavorazioni. Mentre tutta l'officina era impiegata nella costruzione di autocarri e di moto compressori, in pochi mesi la si è destinata alla costruzione di motori d'aviazione e appena questa si svolgeva in pieno, per la fine della guerra è stata arrestata allo scopo di iniziare subito le costruzioni di pace". E per pace, si intendono vetture da turismo. La Gnome era un'automobile da «25 HP», fornita nelle versioni torpedo 3 e 4 posti, cabriolet a guida interna e furgoncino, "con impianto elettrico per l'illuminazione e messa in marcia", e che "per la sua costruzione superlativa è la più veloce e quella che consuma meno di ogni altra dello stesso tipo", recitavano gli slogan. Velocità, leggerezza e bassi consumi sembravano infatti i migliori requisiti per affrontare il difficilissimo mercato italiano del primo dopoguerra. Parallelamente, la Diatto decise di mettere in produzione una vettura di gamma superiore, da commercializzare con il proprio nome, il tipo «4 DC» da «25 HP», 85 x 120 mm, cilindrata 2724 cc, "con impianto elettrico completo per illuminazione e messa in marcia". Mossa coraggiosa, perché sui consumi di lusso e le fortune di guerra si stava scatenando l'ostilità popolare, fomentata da condizioni di vita durissime per la maggioranza della popolazione. Le denunce, le rivolte e gli scioperi a loro volta scatenarono spietate controffensive, che cominciarono a palesarsi



C'est un BOLIDE !!
... avec la voiture DIATTO
garantissant la COUPE & TOURISME

Pro. Macintosh
Carburateur Jarnac
Bougie Eyquem

DIATTO

"The Italian Super-Sporting Car"

Apply at Stand
No. 119

Olympia

STAND TELEPHONE - - - HAMMERSMITH 2246



Demonstration Car outside
Olympia at disposal of clients.

AGENCIES FOR CERTAIN TERRITORIES STILL OPEN.

Sole Concessionaire:

G. Foresti.

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

Telephone: -
Gerrard 1107.
Telegrams: -
"OTTAFRASH,
ST. JAMES'S."

KINDLY MENTION "THE MOTOR" WHEN CORRESPONDING WITH ADVERTISERS.

G59

20 NOVEMBRE 1920

L'AUTO ITALIANA

11

Alcune recenti vittorie della



12 Settembre - Chilometro lanciato di Pesaro - 1° Assoluto Macchine da Turismo: Signor GIOMBINI.

12 Settembre - Scalata al Monte Pellegrino (Km. 8.500) - Sottoclasse 4 - Turismo aperte: 1° Sig. CUCCIO in 10'28" - Sottoclasse 4 - Turismo chiuse: 1° Sig. PILLITTERI in 10'53".

18 Settembre - Circuito Laziale - Sabino - Prova di Turismo di Km. 650 circa - L'equipe BONAMICO-DE LELLIS-STOPPANI e la sola giunta al completo.

19 Settembre - Susa-Moncenisio - Corsa in salita di Km. 22.100 per Macchine da Turismo: 1° Assoluto Sig. AYMINI in 20'56"1/5 (Nuovo record) - 2° Assoluto Sig. GIRAUDO in 21'16"1/5.

19 Settembre - IV Coppa Collina Pistoiese - Corsa in salita di Km. 15.500 - Turismo Categoria 2000 cmc.: 1° Signor BERNARDINI in 15'32"1/5.

26 Settembre - Vermicino-Rocca di Papa - Corsa in salita di Km. 14.400 - Turismo 2000 cmc.: 1° Sig. BONAMICO in 12'1"3/5 (Nuovo record) - 2° Signor PANCALLI in 13'32" - Corsa oltre 2000 cmc.: 1° Sig. TARTAGLIA.

3 Ottobre - Spoleto-Forca di Cerro - Corsa in salita di Km. 9 - Corsa Categoria oltre 1500 cmc.: 1° Sig. TARTAGLIA.

3 Ottobre - Bologna-Loiano - Corsa in salita di Km. 27 - Categ. Turismo - 1° Assoluto Sig. TESTI in 25'49"1/5 (Miglior tempo - Record).

3 Ottobre - Adunata dell'A. C. di Sicilia per il giro più veloce sul Circuito delle Madonie (Km. 108): 1° Assoluto (corsa e turismo) Sig. VALDES con macchina da Turismo (2000 cmc. in 1,46'13"4/5).

17 Ottobre - Tolentino - Colle di Paterno - Km. 5 in salita: 1° Categ. Corsa e 1° Assoluto: Marchese DE STERLICH in 4'17" - Velocità oraria Km. 70.039.

Candele CHAMPION - Ruote RUDGE-WHITWORTH
OLIO OLEOBLOITZ - Ammortizzatori HARTFORD

S. A. Autocostruzioni DIATTO - Via Venaria, 73 - TORINO

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

Telephone: Gerrard 1107.
Telegraphic Address: "OTTAFRASH, ST. JAMES'S."

Sole Concessionaire for
British Empire for the

SUPER SPORTING DIATTO



Type 85 mm. x 120 mm., 17.9 R.A.C. Rating.
" 60 " x 90 " 8.9 " "

IMMEDIATE DELIVERY OF 17.9 MODEL.

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

3-seater, 4-seater, and Coupe,

AGENCIES FOR CERTAIN TERRITORIES STILL OPEN.

KINDLY MENTION "THE MOTOR" WHEN CORRESPONDING WITH ADVERTISERS.

E59

20 Novembre - 6 Dicembre 1919

MOTORI AERO CICLI & SPORTS

Page 41

Automobili Diatto

Società Anonima - Capitale L. 6.000.000 interamente versato
(Casa fondata nel 1905 - Trasformata nel 1916)

SOCIETÀ CONTROLLATA Gnome & Rhône

TARGA FLORIO 1919

III della sua categoria
III della classifica generale

Gamboni su DIATTO

VEETTURA DI SERIE DA TURISMO DEL TIPO 4 DC - 25 HP



Gamboni su vettura Diatto 4 DC - 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 BORGOGNOVO, 20
NAPOLI: PIAZZA VITTORIA, 11-12
VERONA: VIA DUCATO, 15

GENOVA: VIA CRABBEA, 10
BOLOGNA: VIA ARTIGNI, 2

S. A. I. - SOCIETÀ AUTO INDUSTRIALE, CASELLA POSTALE 26 e BORGO S. FELICE 70-77 VICENZA
AGENTE PER LE PROVINCE DI UDINE, BELLUNO, FRIULI e TRENTINO SUD-EST
ENRICO DE MICHEL - PIAZZA VITTORIO EMANUELE II, COPPARO
AGENTE PER LE PROVINCE DI TREVISO, PADOVA, VENEZIA e ROVERETO

THE 25 H.P. DIATTO

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



WING to the peculiarly arduous conditions under which Italian cars are tested for service, they, even more than others, have always represented a more hardly-contested compromise between high motor-efficiency from a laboratory or test-bench standpoint and the adverse conditions begotten of the road. To define the matter more exactly, the issue has lain between the most favourable development of thermal efficiencies on the part of the motor, on the one hand, and on the other the effectiveness of the radiator, which, the more it assures the motor against the possibility of seizure, by sufficient cooling along all those miles of continuous test-climbing, the more it helps to destroy these very efficiencies. This, one maintains, was always the true aspect of the Italian car as such, narrowed-down to a contest between antagonistic volumes, so to say, of heat on one side, and cold water on the other. But in post-War Italian car-production it seems to have become a little more apparent. Mere gradual reduction of the water-volume—the laboratory indication—would theoreti-

But as, if anything, it fails by excess, one turns to the 25 h.p. four-cylindere Diatto—and to the dimensions of its radiator as its main feature—as the most characteristic model of the principle at its best—sufficient, but nowhere excessive. One sees this radiator to be of more or less rectangular shape, of no great thickness or width, and thus actually containing only a moderate amount of water, but of a height that leaves

half the bonnet space unfilled by the motor. Moreover, there is no fan fitted, and thus the motor—which, except around its valves, is by no means excessively water-jacketed—is kept in the ideal power-condition of a constant high temperature, yet is never liable to seizure.

Conventional Italian Design

Otherwise this Diatto chassis—which is of a well-known and long-established Turin make, though little seen in this country hitherto, and is now among those handled by Mr. Giulio Foresti, 66A, St. James' Street, London, S.W.1—does not, in the main, depart from conventional Italian practice. Not even sufficiently, one would say, for its design to be as distinctive as certain others



THE NEW DIATTO MODELS

Some Particulars of Three Interesting Continental Cars

THREE interesting vehicles which are introduced by Messrs. Automotive Industries, Ltd., of Bagshot, Surrey, are the three models of the Diatto car, some particulars of which we are able to publish here, as well as some views of these very well-designed cars.

The three models comprise a 10 h.p., a 15 h.p. and a 20 h.p. In all cases the cylinders are *en bloc*, and in the case of the 15 h.p. model the cylinder head is detachable, this being the model which incorporates overhead valve gear.

engine driven, which forces oil to the main bearings of the engine crankshaft, and has special provision for filtering the oil from the sump and for ascertaining that the circulation is being properly carried on.

In all three models the Zenith carburettor is fitted and controlled by an accelerator pedal and a throttle lever at the driver's hand. Westinghouse lighting and starting sets are provided on all three models, and in our illustration is shown how the Westinghouse dynamo is disposed in the chassis frame in front of the engine and belt driven from a



CARS OF TODAY

THE 10 H.P. DIATTO

An Italian Car by an Old-Established Firm. Built of British Steel and with British Body

IN the Diatto car we have a vehicle in which the main features of Italian design and manufacture are well exemplified, the arrangement of the mechanism and the disposition of the details being in every respect up to the standard which we have learnt to expect from the Latin peninsula. The vehicle has the distinctive advantage of incorporating

ments of the chassis. This coach-work is of the best English manufacture, made here to special designs, and incorporating everything in the way of comfort and convenience and elegance of appearance that the user could desire.

The 10 h.p. model, which forms the subject of our illustrations, is the outcome of many years' experience of automobile manufacture by the Turin firm who are responsible for Diatto

"AUTO." ROAD-TRIALS

By EDGAR N. DUFFIELD

LXII.—THE 15.5 H.P. DIATTO

I BELIEVE it was about a year ago that I first made acquaintance with the 2-litre Diatto, introduced to the British market, as the 1923 Model 20, by Captain Cyril Darlacher, A.M.I.A.E., of 6, Upper St. Martin's Lane, London, W.C. 2. My impressions of last year's model were recorded faithfully. From memory, the only faults which I could find with the car, as tried, were

standing proof of the fact that Italians can cut gears nicely, given money, time and the right stuff and tools. Even if one had to make twice as much use of this component, in urban traffic, as one need make, nobody could object to the sound of the transmission, which is equally good either as to the pinions in the gear-box or the spirally-hobbed bevels of the final drive.



FEBRUARY 19, 1925

"AUTO"
MOTOR JOURNAL

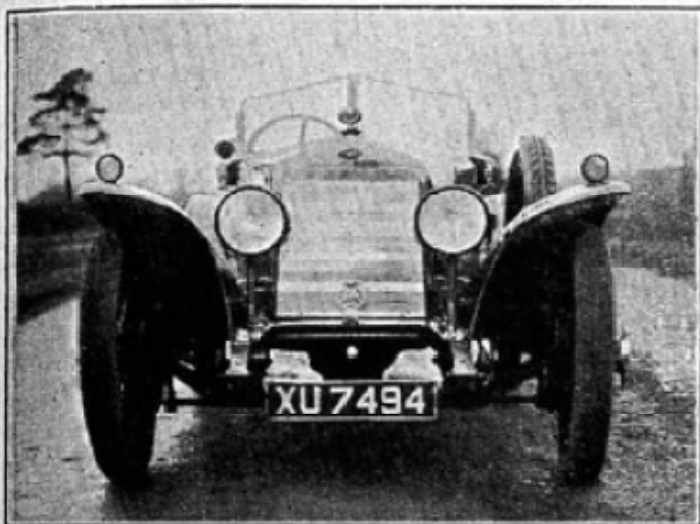
CARS ON THE ROAD

By EDGAR N. DUFFIELD

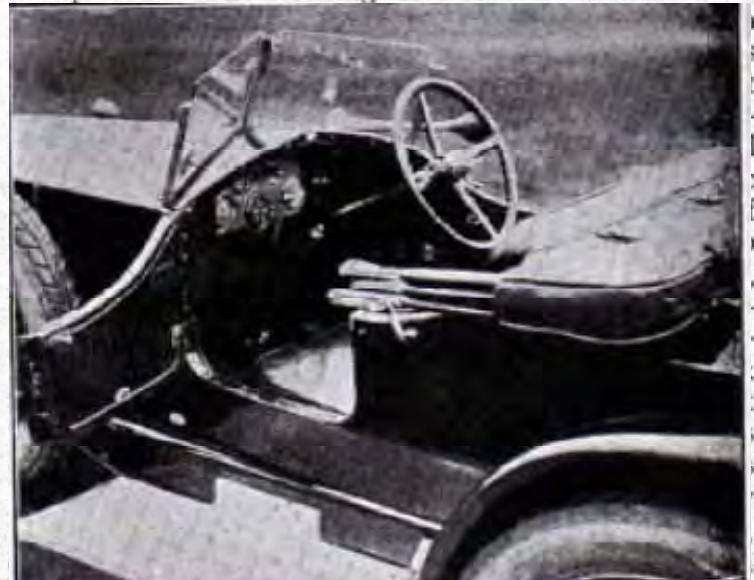
CX.—THE 15.5 H.P. "SUPER-SPORTS" DIATTO

I APPROACH the description of this trial with distinct trepidation for three reasons—because the Societa Anonima Autocostruzioni Diatto, of Turin, are represented in this country by a personal friend, because I have rather a weakness for all Italian cars, and because the Diatto is so abounding and emphatically Italian

upon the Trentino front, and—having always liked Italy, and Italians, since his experience in racing in that country, and his work there at a time when Wolseleys were, if I remember rightly, going to build there—it was therefore not unnatural that, on leaving the Service, after a look around the trade in England, he should go over and fix-up the Diatto concession. Since so doing he has sold a gratifying number of Diatto cars and chassis in the British Isles, despite their not having been sensationally low-priced. The touring five-seater now sells at



This frontal impression might be used as a pattern of "balance," marred only by the fact that radiator shutters tend to disfigure a particularly attractive cooling agent.



and power.
Cost, consumption and taxes are slightly above three m

Ongarello Agencies Pty. Ltd. 12 McKillop St., Melbourne

Agent for New South Wales: **J. F. JESINA**

Phone: M W 1849

51 PARRAMATTA ROAD, FOREST LODGE
SYDNEY

CARS ON THE ROAD

By EDGAR N. DUFFIELD

CXLV.—THE 15.5 H.P. TWO-LITRE DIATTO



CAPTAIN CYRIL DURLACHER, A.M.I.A.E., started to represent the Società Anonima Autocostruzioni Diatto di Torino, in the British Isles, very soon after he was demobilised from the R.A.S.C.

I do not know, but I do not suppose that he has sold more than 100 Diatto cars and chassis

words to express his opinion of the Diatto, and one has only to drive 10 miles upon a 1926 chassis to know why this is so.

The engine-dimensions are highly unconventional in their ratio, because a bore of 79.7 mm. is very seldom found in association with so short a stroke as 100 mm. Why these proportions were em-

JANUARY 6, 1927

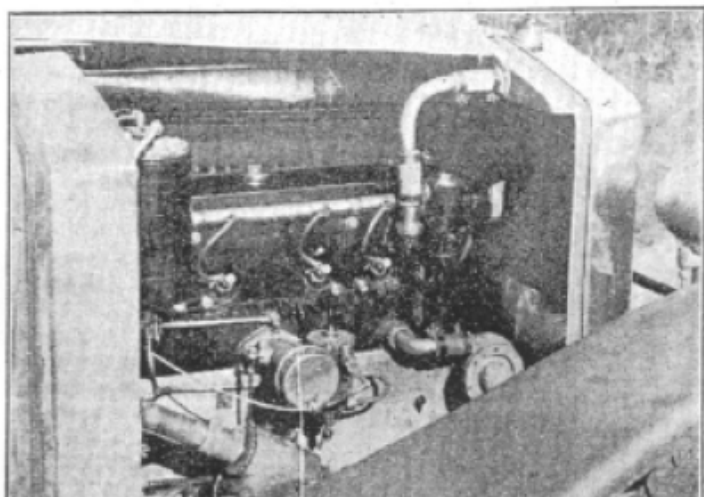
The AUTO

CARS ON THE ROAD

By EDGAR N. DUFFIELD

CCIV.—THE 15.5 H.P. (2-LITRE) DIATTO

SOME men," said honest Izaak Walton, speaking of anglers, "are born so." Some of us really believe that nothing can be favourably comparable to a first-class English car. Others look to France, others to Germany or Austria, yet others to America; but I have never come across anybody really experienced among the world's cars who did not esteem very highly everything proceeding from Italy. Alfa-Romeo, Ansaldo, Aurea, Bianchi, Ceirano, Diatto, F.A.S.T., F.I.A.T., Florentia, Isotta-Fraschini, Itala, Lancia, O.M., Rapide, Stella—was there ever, is there now, a bad car built in Italy? Was there ever, is there now, any but a really good car produced there? I cannot think of one, although I have quite an international black-list of my own, at the back of my head. A number of very good Italians have met very middling luck in the matter of their British representation, but that is relatively unimportant. There is no getting away from the fact that a representative Italian is a very sturdy yet very seductive machine, and the two-litre Diatto of today is an excellent exemplification of this fact. Handled



An absolutely standard
2-Litre 4-Seater

DIATTO was **FIRST**

in the 2-litre class in the Essex Club Six-hour Endurance Race at Brooklands on Saturday, May 7th, winning the **ESSEX CUP** for the class and a **GOLD MEDAL**.

Average Speed 59.2 M.P.H.

1 only Diatto entered.

Sole Concessionnaire:

CYRIL DURLACHER
20, Swallow Street, Piccadilly, W.1

Telephone: Gerrard 1107.



Sports 2 Litre Chassis £525
Sports 2 Litre 2/3 Seater and 4 Seater
from £695

Speed 72/75 m.p.h.

Sports 3 Litre Chassis £575
Sports 3 Litre 4 Seater from £745

Speed 82/85 m.p.h.

Normal 2 Litre Chassis from £430
Normal 2 Litre 4 Seater Torpedo
from £585

SPECIFICATION.

Two Litre. Engine, 4 cylinders, 1995.56 c.c. 15.5 h.p. Bore and stroke 79.7 x 100 mm. Four-speed gear, Rudge-Whitworth wire wheels 820 x 120. Wheelbase 9 ft. 4 1/2 in. Track 4 ft. 8 in. Footbrake acting on all four wheels. Centrally placed hand brake lever acting on rear wheels only. Accessories include: Speedometer, revolution counter, Hartford shock absorber, kit of tools. Road speed 72.5 m.p.h., with torpedo body.

Three Litre. Engine, 4 cylinders, 2951.84 c.c. 20.1 h.p., 90 x 116 mm. Road speed 82/85 m.p.h., with torpedo body. Other details as above.

Sole
Concessionnaire:

C. DURLACHER,
6, Upper St. Martin's Lane, W.C.2.
Gerrard 1107. "Durlacca," Westrand, London.

"AUTO." ROAD-TRIALS

BY A. B. C.

VII.—THE 15.9 H.P. DIATTO

I have never regretted the Brooklands close season more than I did on the occasion of this trial, because the Diatto is fitted with a kilometre-reading speed-indicator which is very ambitiously engraven as to its dial, and the stretches near London on which one can get going at even 75 m.p.h. are both few and brief. We found one, of course, and it was very pleasant to feel the Diatto hurtling through the crisp air for even half a mile, with the needle hard down on the "120." At that speed the car is delightful, tried in either the driver's or the rear seat. The

engine has a distinctly aeromotor roar, the cut-out certainly cuts-out the silencer all right; but a smoother running engine at high speeds I have not met. It seems as good as that of the three-litre Bentley, and at least on this trials car there would appear to be very little between the T.T.-model (or high-compression) Bentley and the Diatto, in the way of speed, despite the disparity of cylinder-capacity. When the track is reopened I should like very much to see a little ten-lap match between these two cars, representing Italy and England, at something very near their best.

1923 - Nationalist British magazine "The Auto Motor Journal", compares the performance of 2-liter Diatto those of 3-liter Bentley compressor: a sales success for Diatto

CORRIERE DELLA SERA MILANO

REDAZIONE: VIA SOLFERINO, 15
TEL. 41.41.11 - FAX 41.41.12

CRONACHE DELLA CITTÀ E DELLA PROVINCIA

MARTEDÌ 12 NOVEMBRE 2002



Pietro Bordino dominò la gara e vinse a 140 km/h di media

MONZA. - Al gran premio d'Italia, 4. di settembre 1922, si disputò la gara di velocità, che fu vinta da Bordino, che si classificò primo, con un tempo di 140 km/h di media. La gara fu disputata su un circuito di 10 km, con una velocità massima di 140 km/h. La gara fu disputata su un circuito di 10 km, con una velocità massima di 140 km/h. La gara fu disputata su un circuito di 10 km, con una velocità massima di 140 km/h.

In pole position Fiat, Bugatti e Diatto

Dopo ottant'anni si ricostituisce a Monza lo schieramento di partenza del primo Gran Premio

1922 - First "Pole position" at the Inauguration of the Autodrome at Monza
2002 - 80 years later, "Inauguration pole position" revisited

In Autumn 1922, in front of Mussolini, the First Gran Premio d'Italia was held, the "Inaugural Race" to celebrate the opening of the brand new Monza Autodrome, which had been built in record time: in pole position were a Diatto, a Bugatti and a Fiat. To celebrate the 80th anniversary of the Inaugural Race at Monza, in November 2002 the same line-up as the first Gran Premio d'Italia - Diatto, Bugatti and Fiat - raced against each other, an event which was enthusiastically reported by the sports press.

Source: Corriere della sera, 12.11.2002

Le vittorie: 500 volte sul podio

Diatto vanta un prestigioso palmarès di oltre 500 successi conseguiti nei più importanti circuiti e rally, conquistando e mantenendo per oltre venti anni, dal 1906 al 1930, posizioni da primato e gareggiando spesso con vetture di serie: la 4 DC, le 20 S, le 26 S, le 30 S, le 35 SS, oltre alle sport 8C Grand Prix compressore, 2 litri e 4 litri Mille Miglia, guidate dai più grandi piloti dell'epoca, come i fratelli Maserati, Diego De Sterlich, Tazio Nuvolari, Gastone Brilli Peri, i fratelli Franz e Carlo Alberto Conelli, Maria Antonietta Avanzo, Cesare Schieppati, Emilio Materassi, Guido Merzelli, Giulio Aymini, Domenico Gamboni.



La Diatto 2 litri alla Targa Florio del 1922.

I podi della Diatto

Francia	24 ore di Le Mans, Coppa del Turismo, Corsa di Limonest, Coppa di Cannes
Germania	Concorso Herkomer
Inghilterra	6 ore di Brooklands, Essex Car Club, Concorso Internazionale d'Inghilterra
Italia	24 Ore di Monza, Gran Premio d'Autunno, Coppa Internazionale, Coppa dei Re, Coppa Ascari, Gran Premio della notte, Mugello, Circuito di Mantova, Susa-Moncenisio, Coppa d'Oro del Turismo, Trento-Bondone, Gran Premio Città di Bologna, Criterium di Roma, Corsa Rocca di Roffeno, Pontedecimo-Giovi, Circuito Apuano, Coppa delle colline Pistoiesi, Gran Premio d'inverno, Milano-San Remo, Circuito del Tempio Canoviano, Targa e Coppa Florio
Nord Africa	Raid Tunisi, Tripoli
Russia	Pietroburgo, Mosca
Spagna	Gran Premio del Turismo, Gran Premio di Barcellona
Svezia	Gran Premio di Svezia
Svizzera	Gran Premio d'Europa, Lugano, San Gottardo, Riunione di Ginevra, Chilometro lanciato di Ginevra, Concorso Internazionale di Svizzera

Source:
La Manovella, 2.2006
Diatto, the victories:
500 times on the podium

1922 Sicily,
Targa Florio –
Massola in a Diatto,
today belonging to
shareholders of
Diatto; recently, this
Diatto took part at
Mille Miglia.

Auto., March 13, 1924.



The AUTO

-MOTOR JOURNAL

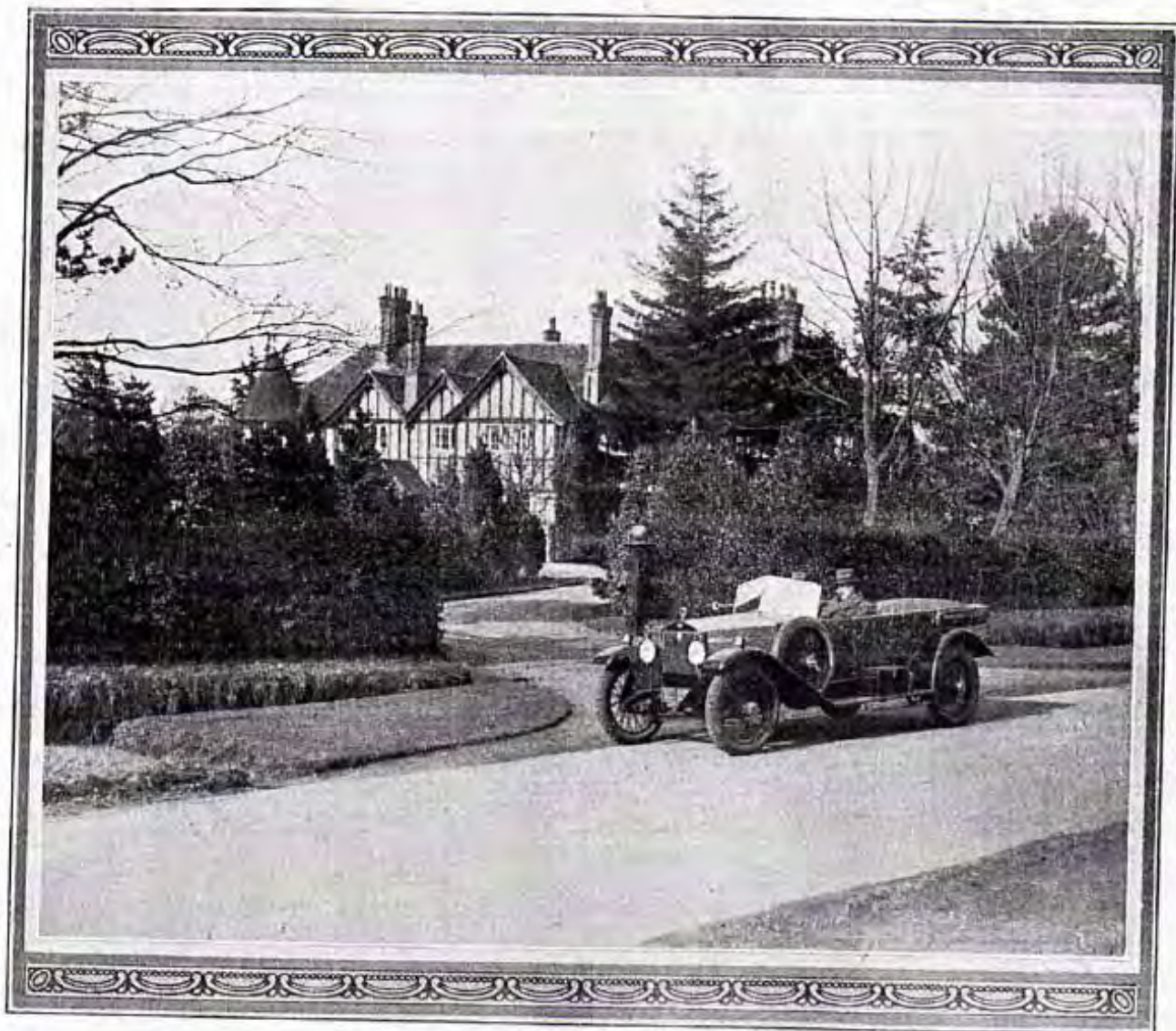
ESTABLISHED 1896

FOUNDER AND EDITOR: STANLEY SPOONER

No. 1,210. (No. 11, Vol. XXIX.)

MARCH 13, 1924

[Price 2d.]



THE 1924 TWO-LITRE DIATTO :

This standard touring five-seater's qualities are candidly discussed upon pp. 223-224.



Indianapolis, in the 20s. The most beautiful cars of the world throng to departure in the 'biggest race in the world'. With number 31, the Diatto S with probably Ralph De Palma or Ed Parker at the wheel. On page

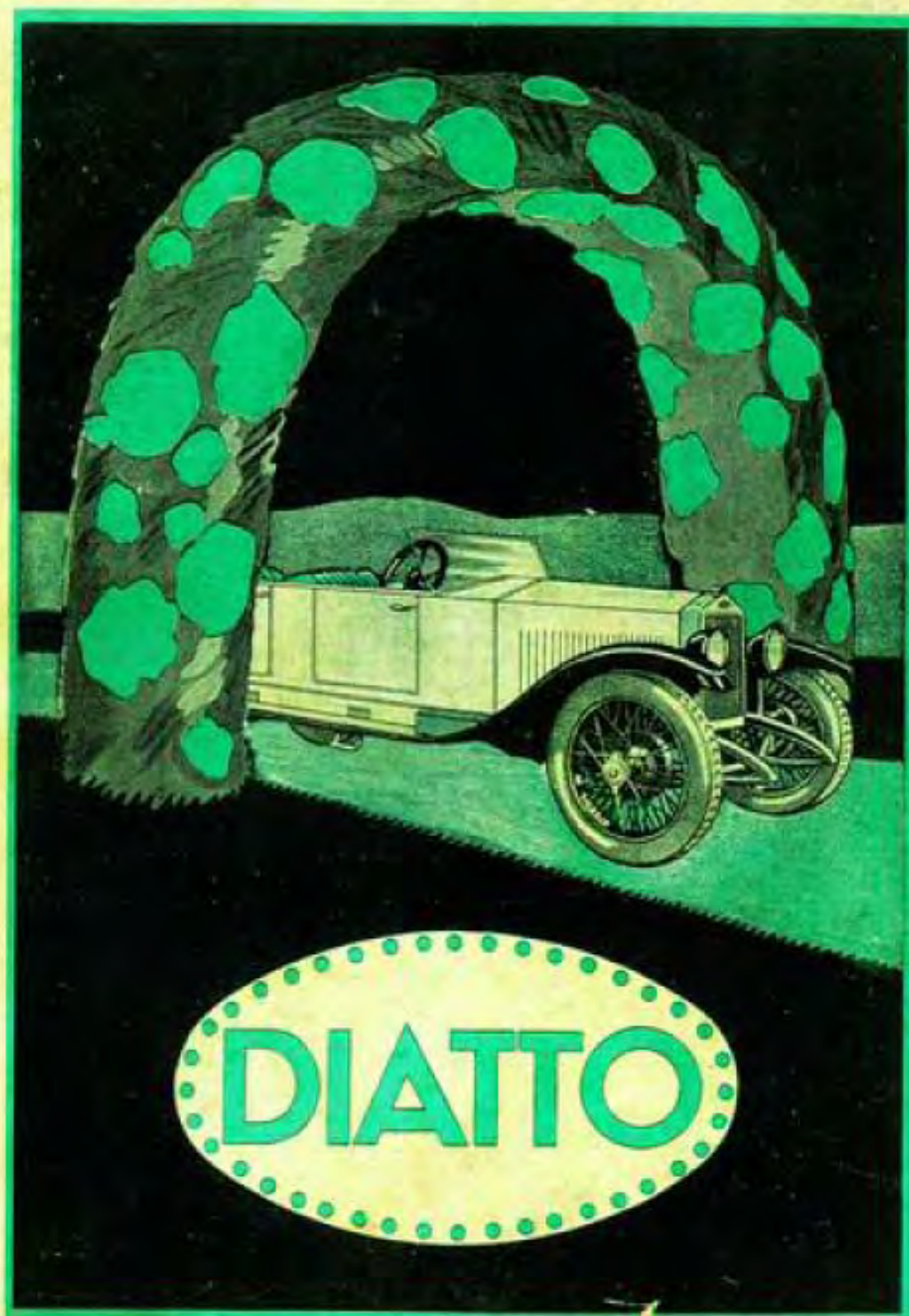
TESTING THE 2-LITRE DIATTO.



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

AUTOMOBILES "DIATTO" à LYON

Agence pour la France : 21, Rue Childebert — Téléphone : Baire 59.63



DIATTO

Agence pour la Seine et Seine-et-Oise :

C. CORBIN

Ingenieur A. M.

38, Rue Desrenaudes, 38 — PARIS (17^e)

Agents pour le Rhône, l'Ain et la Loire :

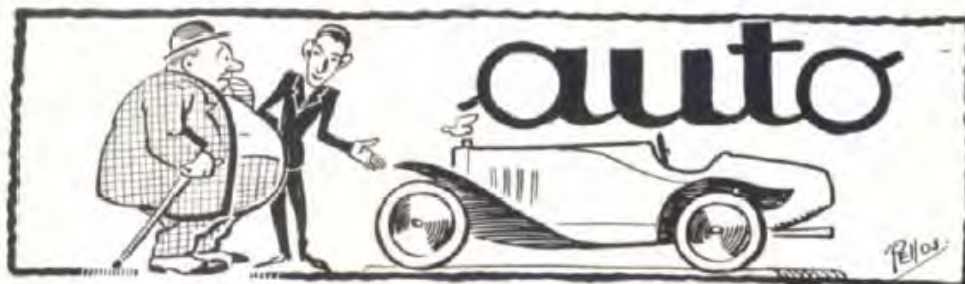
BRUNOD & VILLERET

GARAGE DE LA PYRAMIDE

43, Rue Marietton, 43 — LYON-Vaise

Autres Etablissements Legrand, 12, rue Bellecour, Lyon — 31.398

L'Extraordinaire Palmarès de la Firme "Diatto"



Dans ce moment où les firmes italiennes d'automobiles sont tout particulièrement à l'honneur, nous jugeons intéressant pour nos lecteurs de dire quelques mots sur l'extraordinaire palmarès de l'une des plus importantes d'entre elles : la firme Diatto, que représente à Lyon M. Salvador di Lorenzo.

Nous n'aborderons que les années 1922, 1923 et 1924, car il serait fastidieux d'énumérer la liste complète des performances sans nombre qui figurent à l'actif de la célèbre maison de Turin. Et celles réalisées durant les trois années précitées sont suffisamment probantes pour qu'il soit inutile de revenir sur les exploits antérieurs des voitures de la marque.

En 1922, Diatto commença splendidement l'année sportive par la victoire de son conducteur Guido Maregalli dans la course annuelle Parme-Poggio di Berceto, qui se disputa le 14 mars. La machine engagée — une deux litres de série — fit le parcours en 40' 22", battant le record de sa catégorie. Puis, le 11 juin, à la Coupe de la Consuma, Maregalli se classa encore premier toutes catégories, avec sa machine 2 litres de série, battant le record précédent en 13' 33" 3/5. En 3 litres, deux coureurs de la marque : Cesare Schiappati et Joseph Musini prenaient respectivement les première et deuxième places. Nous passerons rapidement sur le circuit de Miegello — 18 juin — 1^{er} Maregalli en 6 heures 19' 23", temps record ; puis sur la coupe des Alpes — 11-21 août — au cours de laquelle Schiappati, sur une voiture type 4 D. A. rigoureusement de série, réussit à accomplir sans escorte ni ravitaillement, le très dur parcours de 2.770 kms. Et nous en arrivons au Grand Prix d'Italie, disputé à Monza, le 10 septembre. Cette épreuve constitua, pour Diatto, la plus belle démonstration de courage malheureux qu'il soit possible d'imaginer. La firme avait engagé deux voitures de série conduites par Maserati et Maregalli : le premier fut victime d'un stupide accident de route — qui le tint longtemps en danger de mort — ; et le second lutta pendant 520 kms contre la compétition, prouvant une vitesse supérieure à toute attente. Puis vint le circuit de Garde (15 octobre) dans lequel le triomphe de Marelli — toujours sur voiture de série — fut absolu. Il termina premier de la catégorie 2 litres, accomplissant les 247 kms du parcours en 3 h. 1' 38" 3/5 (vitesse moyenne horaire de 80 kms 835). Le même jour, dans la course de côte de Rocca di Papa, Domenico Gamboni enlevait la première place de la catégorie 2 litres, à la vitesse moyenne de 73 kms 228. Enfin, venaient les dernières épreuves de l'année : Domenico Gamboni triomphait encore, en catégorie 3 litres, dans le circuit de l'Italie centrale (18-20-22 octobre), longue et dure épreuve de 1.400 kms, sur routes difficiles, présentant de fortes dénivellations ; et, le 22 octobre, à Monza, Alfieri Maserati gagna le Grand Prix de l'automne, battant toutes les machines engagées et accomplissant le parcours à la vitesse moyenne de 125 kms 439 à l'heure.

1923 fut vraiment la grande année de Diatto : une place de 2^e sur 28 engagés à la course sur glace de Bollans (Suisse), le kilomètre, en dépit du mauvais état de la piste, y fut couvert le 18 mars en 43". Victoires à la côte de Gothenbourg (Suisse), le 18 mai. Victoire à Limonest, le 27 mai, dans la catégorie course (2' 33" 4/10), et places de 2^e dans les catégories Sport (3' 11" 8/10) par di Lorenzo et Tourisme (3' 33" 7/10) par Giroux. Victoires encore à Bologne — Rocca di Roffeno, le 31 mai (1^{er}, voitures

de course, Maserati ; 1^{er} et 2^e, voitures de tourisme, Maregalli et Tarabussi) ; victoire à la Coupe des 3 Venise, le 1^{er}, 3 juin : vainqueur absolu, comte de Trèves, sur Diatto normale, type 20 ; victoire à Vindranges, le 10 juin : 1^{er} di Lorenzo (catégorie tourisme), en 3' 37" 3/5, record battu, meilleur temps de la journée.

Puis, viennent les places de 1^{er} et 2^e, de la course de côte de Rabassada, de celle de Portaceli-Valencia, de Suze, (Mont-Cenis) — 1^{er} Maserati, s'adjugeant définitivement la coupe du Prince Amédée, dans le temps record de 19' 5", abaissant de 6" son record précédent —. Et, enfin, les victoires de Maserati dans la course Aoste-Grand-Saint-Bernard (34 kms de côtes hérissées de difficultés effroyables) : du comte G. Brilli Perri et la place de 2^e de Vivaldi dans la coupe de la colline Pistoia ; de Maserati au Schabenberg, et de Maregalli au circuit de Garde.

Nous en arrivons à 1924. Et les victoires égrènent toujours leur chapelet magnifique : Diatto est premier à Sitges, gagnant des trois coupes destinées : 1^o au tour le plus vite ; 2^o au premier arrivée ; 3^o à la plus grande régularité. Il est encore premier à Stockholm, dans une course de côte ; au circuit des Monts-Cimini (Viterbo) ; dans la course Parme-Poggio di Berceto ; à La Rabassada, près Barcelone ; au Grand Prix de la nuit à Monza (1^{er} et 2^e de la catégorie 2 litres Tourisme) ; 3^e du classement général, battant des machines de cylindres très supérieures. Puis, 1^{er} à Florence, à la Coupe de la Consuma, et 1^{er} et 2^e de la catégorie 3 litres, avec Damiano Rogai et Alfieri Maserati, et 1^{er} en tourisme, à la Colline Pistoia, le 6 juillet dernier.

Des commentaires ne pourraient qu'affaiblir un tel exposé ! Bravo, Diatto !

LE MÉCANO.

LE CONCOURS DU BIDON DE CINQ LITRES

En créant le Concours du Bidon de 5 litres, M. le D^r Collière avait pour but de contrôler les possibilités des modèles actuels, plutôt que de déterminer de nouvelles recherches. Il y a parfaitement réussi ! Certes, avec les prix actuels du carburant, la question est de la première importance. Et c'est pour cela que nous croyons devoir donner à nos lecteurs l'intégralité du classement du concours — qui eut lieu le 1^{er} juin dernier, à La Ferté-Bernard, — en en exceptant toutefois les parties concernant les épreuves documentaires : 10 premiers mètres, 300 mètres en côte, etc... Peugeot est, bien entendu, le grand triomphateur dans la catégorie cyclecar :

Cyclecars 750 cmc. — 1. Houssaye (Peugeot, carb. Zenith), 103 kil. 777 ; non classés pour moyennes non atteintes : Charton (Peugeot, qui a couvert 135 kil. 580) et Fourmy (Peugeot).

Cyclecars 1.100 cmc. — 1. Vayer (X.), 126 kil. 340 ; 2. Sanson (Amilcar, carb. Solex), 105 kil. 835.

AUTO - DIATTO

Exposition : 21, RUE CHILDEBERT

Agent général pour la France :

S. DI LORENZO, 133, RUE MOLIERE

LYON

1923 DIATTO TIPO 20

マセラティはここに始まる

Story by 杉本五郎 Shunpei Kobayashi / Illustration by 河野孝二 Kikuchi Koushichi



ここに1台の古い車がある。

真紅に塗られたボディは、ポートテールを持った軽やかな4座オープンである。

よく磨かれた四角いラジエターの正面には、

ブグダのエンジブレムによる似たような楕円形が付いている。

DIATTO DIATTO DIATTO... いったいどの国の車だろう?

それに、どうしてこんな無名の古い車が、1923年のいま、日本に存在するのだろうか?

さらに、それがマセラティの車だといわれるのは何故なのだろうか?



車大工の仕事場から

ディアットに関する資料は非常に少なく、その上あっても記述がまちまちで、この稿をまとめるにあたって大いに苦労したことを、最初にお断りしておく。英語で書かれたものは間違いが多く、ここではイタリアの出版物を一応信用して語を進めたい。

トリノに本社を持つディアット社は、1910年代から1920年代半ばにかけて、イタリアの中規模自動車メーカーのひとつだった。それは何度か倒産の憂き目に遭いながらも、1905年から1955年まで紙の上では存続した。だが乗用車を生産したのは、1926年ごろまでの約20年間に過ぎない。

ディアット社の起源は1835年に遡る。ピエモンテ地方のカルマニョーラ村からトリノにやって来た、30歳の車大工グリエルモ・ディアットが、わずかの土地を借り受けて始めた。馬車の木製車輪を作る工房が、そのささやかな発端であった。当時はヴィットリオ・エマヌエーレ3世の時代で、この英明な君主は、ポー河沿いにトリノ市街の拡張を計画していた。ポー河には橋が掛けられ、ヴィットリオ広場が建設されて、聖母大教会が建立された。グリエルモ・ディアットは、おそらく機を見るに敏な気性の持ち主だったのだろう。こうした世の中の動きをいち早く察知して、1846年から

新興の都市、トリノに出て一旗揚げようとしたのだと思われる。事業は順調に進展した。グリエルモは60歳で1864年に世を去ったが、4人の息子たちによって引き継がれた事業は、ディアット兄弟会社に改組され、時代の進展とともに馬車から鉄道車両に生産の重心を移した。そしてフランスの高級鉄道寝台・食堂車会社、ワゴン・リー社にも製品を供給する一大車両メーカー兼鉄道会社に発展する。そして1918年には、フィアットと合併し、その鉄道運輸施設部門となるのである。

だが幸いにも、これはディアットという社名の消滅を意味しなかった。創立者グリエルモから数えて3代目に当たるヴィットリオとヒエトロ・ディアット兄弟は、これより先、ディアット社の別部門である鉄道・機械製造会社を経営していたが、1905年、パリの自動車会社クレマン・バイヤール社と協定を結ぶ。そして後者の設計になる4気筒3.8ℓの20-25 HPモデルの生産によって、初めて新規事業の自動車産業に参入する。この20-25 HPモデルは特に際立った性格の車ではなかったが、このクラスでは最良のものと評価された。短期間の自動車メーカーは、自社製品の優秀性を宣伝するため、長距離トライアルやレースに積極的に出場した。ディアット社も例外ではなく、当時かなり重要なラリーだったドイツのヘルコマー・トライアルに参加して入賞を果たしている。その後も

と小型の10-12 HPと14-18 HPモデルが加わり、いずれも商業的に成功を収めることができた。1909年には会社が再組織されたのに伴い、ブガッティに似た赤い楕円のマークが制定され、ディアット各車のラジエターを飾ることになる。

やがて第一次世界大戦が勃発すると、ディアットは軍用の軽量トラックを2種製造し、新規にカロッツェリア部門も創設した。さらに1916年には、フランスの航空エンジン・メーカーであるノーム&ロース社と協定を結び、同社の軍用航空エンジンをライセンス生産した同時期にブガッティとも提携し、エートレーが設計した直列8気筒航空エンジンも試作している。1914-1918年の大戦は、歴史上初の近代戦といわれる。自動車、戦車とともに、誕生間もない航空機が空戦に投入され、めざましい効果を挙げたが、ディアットの経営陣は時代の趨勢を読む才覚に恵まれていたと見える。だが休戦条約が結ばれると、世は急に不景気になり、あちこちで労働争議が頻発した。ディアット社は一時資本金を縮小したが、まもなく別会社だった航空機部門と自動車部門を合併させ、社名もディアット・アウトモビル社と改めて再発足を図る。そして新設計の戦後モデルまでのつなぎとして、4気筒16バルブ1452ccのブガッティ T23 プレシアを、ディアット・ディーモ30の名でライセンス生産した。



これはこの車のもっとも美しい角度かもしれない。大径タイヤを深く覆うフェンダーの形の見事さ。



この画像はボディはフランス・リボンのルージュというほど鮮やかな赤で、これはドイツ・メルセデス・ベンツの作品。3000ccの直列6気筒エンジンを搭載している。

ここに取り上げた1923年のディーボ26は、この時期に同会社が北米向けに開発して、1922年のミシガン自動車博覧会にデビューさせた野心作である。一説によればこのモデルは自社設計ではなく、非常に短期間で完成したドイツのヴェルトラグ（Viertrakt）というメーカーからそこで買収を受けたプロジェクトだという。このヴェルトラグ社については、あのエンリケー・バネリを調べても載っていないところを見ると、ほとんど半信不疑の無名のメーカーだったらしい。

ディーボ26は、ホイールベース3000mmのシャーシに3000cc4気筒3000cc、4000ccの重宝的なエンジンを搭載した、かなり凝った設計の中型中級車である。燃費が20km/lとか、それを軽快にチューンした2600ccとかもあり、後者は当時としては驚異的な高回転である3000rpmで35km/hを出した。ディーボ26の改良型が1928年に改良された上で、さらに1000mm延長されたホイールベースのシャーシには、50km/hに強化されたエンジンと、オプショナルで前輪ブレーキを装着することができ、主として高級な豪華ボディが架装された。

マセラティ兄弟の登場

話はここから、第一次大戦が終わるころ、のちにアルファ・ロメオと並び、イタリアの名門となったスウェーデンのマセラティ兄弟会社は、まずスウェーデンで製造で成功を収めた。1911年、1912年と2回、特にアルファ・ロメオと並び



ストは車の強靱に長けており、長年ピアジェとミッテ・ブラスキーニでレースに出場していた。やがてディアドの持つ可能性に目を付けたアルフィエは、製備物を増して軽量化したディーボ26、およびそれをベースに、シャーシを別のエンジンでチューンしたレーシング・モデルで、他にはレース活動をするようになった。例えはディーボ26はスーパー・アルファ・ロメオ・ジュゼッペのレースで好成績を収めた。2000mmのレーシング・モデルは、モンザにおける1922年イタリヤ・グランプリは、ディアドなどの強敵に勝って自主出場している。これはアルファ・ロメオにおけるエンツォ・フェラーリの地位を、アルフィエ・マセラティはディアドに肩を並べていたといえる。

さらに1925年には、マセラティ兄弟はディアドのために、当時の2500ccフォーミュラに改良した本格的なレーシングカーを1台製作する。これは1000cc直列4気筒エンジン付きの4輪駆動のレーシングカーだった。しかし1925年イタリヤの1925年マセラティの優勝でエンリケーの功績、準備不足の

ために成果を見届できないまま、リタイアを喫している。

このころディアドはまたしても経営困難に直面していた。ディーボ26などの評判はよく、従業員300人を擁して、生産は1926年には1500台、1700台に達していたが、経営の崩壊を招いた人物の破産会社が倒産したことを巻き添えを喰らって、ディアド社はあえなく1931年、苦戦の末に倒産。当時は既に路上にあるディアドの破産品やサービスで破産を宣告した。ゴッタルド・マセラティ、兄弟関係などに生産を絞って内通を断る。第二次大戦後、再び自動車界に復帰の動きもあったが、結局1955年2月、同じトリノにベースを持つアルファ・ロメオと合併し、これにトリノの会社であったディアドの名は完全に消えたのである。

だがこれは、ある意味でディアドの時代ではなかった。さらに述べたように、マセラティ兄弟はディアドを説得して、1925年に4000ccを設計・製作した。後者が経営難のため、その直後にレースから撤退すると、マセラティ兄弟はこの4000cc計画をそっくり引き継いで、さらに開発を進めた。4000ccフォーミュラは1926年から開始競技するようになる。アルフィエ・マセラティは、ディアドの4000ccの強気量とほぼ同じ、5000ccに縮小し、同年のアルファ・ロメオ・イタリヤのレースに参戦した。これがディーボ26マセラティである。つまり、ディアドが一息地に置いた位置を、マセラティ兄弟が取り上げ



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

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

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

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

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

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

TIPO 30



TIPO 30

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

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

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

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

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



INDUSTRIE DIATTO: UN'AVVENTURA DURATA 170 ANNI

La lunga storia della casa torinese dal 1835 al 1955 - Produzioni e collaborazioni di prestigio per un marchio che vanta ben 500 vittorie

di Giovanni Allaira

La storia Diatto comincia nel 1835, quando Guglielmo Diatto apre a Torino, in riva al Po, un'officina artigianale da "carradore" per la costruzione di carretti e carrozze trainati da cavalli.

Il successo delle sue innovazioni tecnologiche, tra le quali il brevetto di un'ingegnosa "ruota perfezionata", permette negli anni successivi un ampliamento dell'attività, con la costruzione di vagoni ferroviari e tranviari. Nel 1864, dopo la scomparsa di Guglielmo, le industrie Diatto, guidate dai figli Battista e Giovanni, diventano uno dei maggiori costruttori europei di materiale ferroviario, fornitori della Società Italiana Strade Ferrate del Mediterraneo, della Società

Nazionale di Ferrovie e Tranvie di Roma.

Nel 1918, al massimo dell'espansione, la Società Anonima Officine, già Fratelli Diatto, terzo gruppo industriale italiano, guidata dal genero di Diatto,





Dante Ferraris, presidente della Confindustria e Ministro del Lavoro, entra a far parte della Fiat San Giorgio Costruzioni Navali e Meccaniche. Contemporaneamente, i giovani nipoti di Guglielmo, Vittorio e Pietro Diatto, alleatisi con il francese Adolphe Clément, titolare della A. Clément Bayard, la casa

straniera che vendeva il maggior numero di auto in Italia, fondano nel 1905 a Torino l'omonima casa automobilistica.

Già nel 1906, le vendite dei primi cinque modelli, a 2, 4 e 6 cilindri, beneficiano dei successi nelle competizioni, alle quali partecipa personalmente l'ingegnere Vittorio Diatto. Si ricordano la Milano-San Remo, Coppa D'Oro-Concorso di resistenza di 4000 km, Concorso Herkomer in Germania 1800 km, Corsa Lugano-San Gottardo, Coppa di Cannes, record di minore consumo, dove le Diatto vincono, percorrendo 100 km con solo dieci litri di carburante.

La Diatto conquista grandi meriti anche nel campo dei veicoli agricoli, applicando per prima il motore a benzina nelle macchine agricole e ottenendo importanti

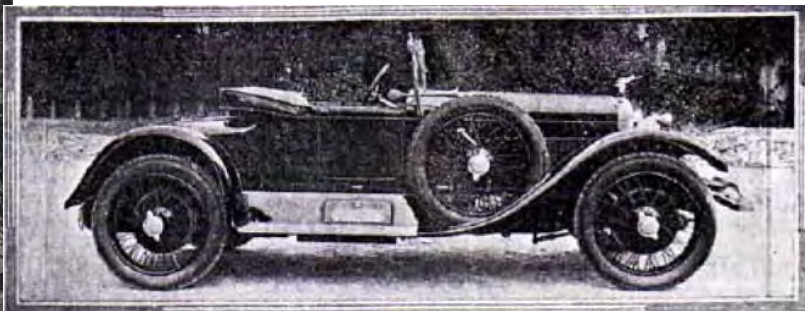


Nel periodo di maggior splendore, la Diatto ha un successo internazionale, come dimostra la copertina della rivista francese "En Auto" (a sinistra) del maggio 1925 che ritrae il telaio modello 2 litri tipo Sport 12 CV. In alto, ancora in Francia una Diatto durante una competizione.





Diatto factory



The Diatto sports two-three-seater.

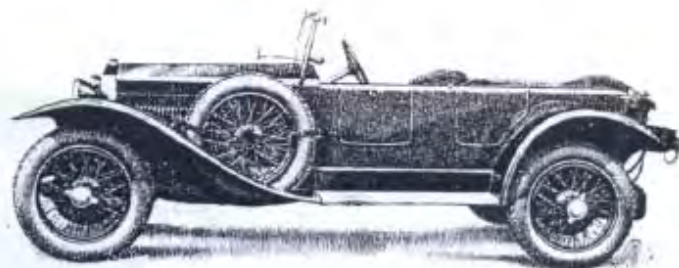
Fra le Case Italiane che si sono fatte molto onore va notata la Diatto.

98 L'AUTO ITALIANA 30 APRILE 1925



Lo stand Diatto.

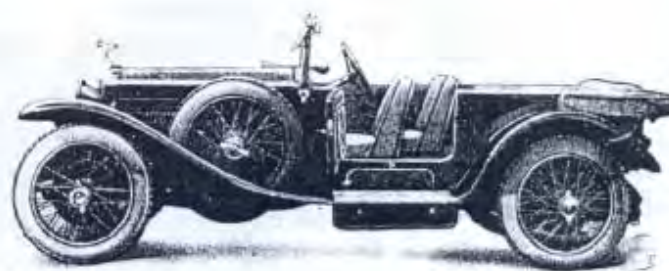




TIPI
DI CARROZZERIE
SEMPRE PRONTI



A RICHIESTA
PREVENTIVI NON
IMPEGNATIVI



S. A. AUTOCOSTRUZIONI



73 - VIA VENARIA - 73

TORINO



1932 – Cover of a Diatto brochure (Painting by Romano: the moon with a human face)