



I SIGNORI FARA, CONTE LAMANNA
ING. DIATTO A ROMA

Die immer enger werdenden internationalen Beziehungen zu der faszinierenden Welt der Lokomotion und ihrer Stadt Turin, der italienischen Hauptstadt der „Automobile“, veranlassen die Brüder Vittorio und Pietro Diatto zu einem mutigen Schritt: die Gründung einer eigenen Automobilfabrik, die unabhängig von dem Industriekonzern der Familie ist.

Da sie sich darüber im Klaren sind, dass sie nicht gleichzeitig die Rolle der Finanziere und die der Konstrukteure spielen können, suchen sie Allianzen mit bereits soliden und angesehenen Unternehmen.

Sie wählen die französische A. Clément Bayard in Levallois Perret - Paris aus. Dieses ausländische Haus verkaufte damals die meisten Autos in Italien, circa 100 pro Jahr. Im Jahre 12.4.1905

entsteht aus der Allianz die „Società Anonima Diatto-A.Clement Vettura marca Torino“.

Auf einer großen Fläche von 25.000 qm entsteht die 6.000 qm große Werkstätte mit 200 modernsten und perfektionierten Werkzeugmaschinen. Die ersten Fotos aus den Diatto-Werken zeigen geräumige, gut beleuchtete und aufgeteilte Räume: Etwas *überraschend Industrielles* seit Anbeginn.



L'ING. DIATTO A ROMA



STABILIMENTI DI MADONNA DI CANDAGNA

Man bedenke auch, dass hier von Anfang an 500 Arbeiter beschäftigt waren, während es – nur zum Vergleich – beim größten Automobilhersteller Fiat 776 waren. Auch für die geschäftliche Organisation vertraut sich Diatto jemandem an, der über Erfahrung und Solidität auf dem Gebiet verfügt: die Firma „Fabbre e Gagliardi“, die bereits Weiterverkäufer für die größten Automobilhäuser wie u. a. auch Itala ist. Bereits ab 1906 werden fünf Modelle gebaut, mit 2, 4 und 6 Zylindern, verkauft als reines Fahrgestell:

der 2 O. 10-12 HP. mit 2 Zylindern, zum Preis von 6.800

Lire (€ 3,50); der 4 V.S. 14-18 HP, zum Preis von 9.000 Lire (€ 4,65); der 4 O.S. zum Preis von 12.000 Lire (€ 6,20); der 4X. 25-35 HP zum Preis von 14.500 Lire (€ 7,50); der 6 D.V., auch dieser zum Preis von 14.500 Lire (€ 7,50).

In der Zwischenzeit bemüht sich Diatto durch eines der wenigen damals verfügbaren Mittel Bekanntheit zu erlangen: durch Autorennen. Ing. Vittorio Diatto nimmt – an der Seite der ersten Pionierfahrer - persönlich teil.

Im Jahre 1906 verzeichnen sie bei internationalen Rennen die

ersten erfüllenden Siege. (In den Abschnitten „Rennen + Siege“ auf der Webseite ist das „goldene Album Diatto“ abrufbar. Es enthält die Chronik der vielen hundert Rennerfolge, die mit einem reichhaltigen Fotorepertoire dokumentiert wird).

LA DIATTO CLEMENT ALLA COPPA D'ORO



ING. DIATTO CON MACCHINA "DIATTO CLEMENT"

COSTI TORINO

"TORINO, DIATTO - A. CLÉMENT"

Concorso MILANO - SAN REMO
PERILLO (foto - Venezia) - TORINO, Diatto-A. Clément primo classificato.

Concorso di resistenza per la COPPA D'ORO
15-25 AGOSTO 1906 - 1000 KILOM.
 Una vettura "TORINO, Diatto-A. Clément 14 HP.
 giungesse al Gran Premio della Città di Bologna.

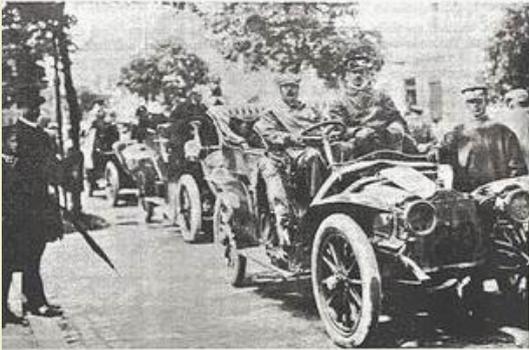
Una vettura "TORINO, Diatto-A. Clément 20 HP. giungesse al Gran Premio della Città di Milano - La Medaglia d'Oro del Presidente dell'I.C. di Napoli - Il Premio della Società Italiana Demagoghi Popolari - Il Premio della C.S.I. Italiana - Il Premio del Motor Club di Perugia.

Concorso HERKOMER 5-12 GIUGNO 1906
 1000 KILOM. v. e. s.
 Si segnalano i migliori concorrenti (liberati) alla vettura "TORINO, 20 HP Diatto A. Clément e classificata fra le prime, ed ottenne la Medaglia d'Oro Herkomer, avendo fatto il percorso senza nessuna interruzione.

Concorso LUGANO - SAN GOTTARDO
19 AGOSTO 1906
 Una vettura "TORINO, Diatto-A. Clément 20 HP - Primo Premio.
 - Secondo Premio.

Record UFFICIALE di Consumo
 Una Classe auto tipo 20-25 cavalli montata con Carrozzeria da Turismo fa consumare 10 litri per 100 chilometri, guadagnando la COPPA DI CHENES, 9 Maggio 1906.

ECHI DELLA COPPA HERKOMER



BAUR guidando la "Diatto-Clement", alla Coppa Herkomer arriva a Monaco ultimando la Corsa, 1800 km., senza alcuna penalizzazione ottenendo così la Medaglia d'oro Herkomer.

Bei dem Rennen Mailand - San Remo mit 320 km regulärer Rennstrecke gewinnt Diatto in etwas mehr als 9 Stunden. Beim Geschwindigkeitsversuch in San Remo benötigt er für einen Kilometer mit Start aus dem Stand 4' 46" und 3 Zehntel. (Heute - hundert Jahre später - werden die schnellsten Rennwagen dafür weniger als 25" benötigen.)

Bei der Coppa d'Oro, einem Geschwindigkeits- und Ausdauerwettbewerb über eine Strecke von 4.000 km, die in 11 zermürbende Tagesetappen unterteilt ist und die (sogenannten) Straßen des Stiefels hinauf und hinunter führt, gewinnt Diatto unter 48 Teilnehmern, die 19 Automobilhäusern vertreten, die Etappen Mailand, Perugia, Rom, Neapel und erhält weitere wichtige Anerkennungen.

Die Zeitschriften „Auto d'Italia“ und „L'automobile“ veröffentlichen in den Ausgaben vom 15. bis 25. Mai 1906 Fotos von den Diatto-Siegen, mit großen Reportagen auch über das Festbankett, das selbstverständlich in Turin auf dem Valentino im Hotel du Pax stattfand. Es erscheint auch eine der ersten Diatto-Werbungen, die mit Pirelli-Reifen verbunden ist.

Bei dem Geschwindigkeitsrennen in der Schweiz Lugano - Sankt Gotthard, das 7 Stunden über die Alpenpässe führt, erzielt Diatto den ersten und zweiten Platz. Bei der Herkomer-Konkurrenz in Deutschland über 1800 km zwischen Frankfurt und Innsbruck mit einem Geschwindigkeitsrennen über 5 km in Semmering gewinnt Diatto unter 134 Konkurrenten mit nur einem angemeldeten Fahrzeug (vgl. auf der Webseite Wettbewerbe + Wettbewerbe von 1905 bis 1915).

Diese wichtigen Erfolge, die bereits im Laufe des zweiten Jahres seiner Tätigkeit erzielt werden, sind

der Beginn von internationalem Ruhm und Bekanntheit für Diatto, dessen Name schon bald mit Sportwettbewerben in Verbindung gebracht wird.

Das erste Geschäftsjahr, das zum 31.12.1906 mit einem Gewinn von circa 145.000 Lire (€ 75) geschlossen wird, erlaubt die Ausschüttung einer Dividende an die Aktionäre in Höhe von 8% des im Jahr zuvor bei der Gründung investierten Kapitals.

Im darauf folgenden Jahr gewinnt Diatto in Frankreich den Pokal in Cannes, den sehr begehrten „Internationalen Rekord des geringsten Verbrauchs“ über 100 km mit nur 10 Litern Kraftstoff. Wir befinden uns erst im Jahr 1907.



MACCHINA DIATTO-CLEMENT GUIDATA DA VERCELLONE - PNEUMATICI PIRELLI

Zu Beginn des Jahrhunderts war der Preis für Kraftstoff sehr hoch und ein geringer Verbrauch war schon damals ein Teil der Firmenpolitik der Automobilhäuser. Diatto hob sich bald durch eine raffinierte Planung und eine präzise Bauweise hervor und bewies, dass seine fortschrittliche Technologie allen voraus war.

Es war bekannt, dass die Diatto-Ingenieure, die in einer Familie angesehener Industrieerfinder aufgewachsen waren, den Eigensinn der Dynastie geerbt hatten.

Im Jahr 1908 erzielt Diatto einen weiteren Erfolg im eisigen Russland bei dem Rennen Petersburg – Moskau über 700 km, das von etwa zwanzig internationalen Automobilmarken ausgetragen wurden, wobei er den ehrenvollen dritten Platz belegte.



BAUR guidando la "Diatto-Clement", (medaglia d'oro) alla Coppa Herkomer completa il suo equipaggio con un quarto Commissario prima dell'ardua prova in salita al Sorcasto.

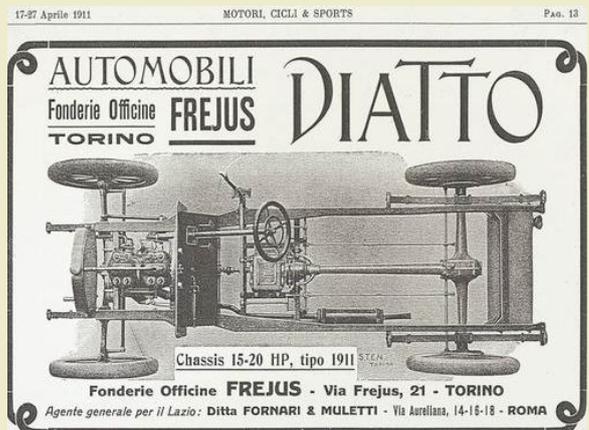


Uno degli stands della "Diatto-A. Clement".



Die Teilnahme an Rennen unter diesen erschwerten Klimabedingungen öffnete den Gewinnern neue Märkte in Nord- und Osteuropa. Aber zugleich waren sie gezwungen, Chemielabore einzurichten, wie es Diatto auch tat, um das Verhalten von Flüssigkeiten bei eisigen Temperaturen zu erforschen und um neue Zusätze für Wasser, Öl und Kraftstoff zu entwickeln. Mit Sicherheit hatten die steinreichen Gebrüder Diatto eine genaue Vorstellung: sie wollten ihre Fahrzeuge überall hin exportieren und es bei den Rennen mit den damals bedeutendsten Konstrukteuren wie den europäischen Werken Benz, Berliet, Darracq, De Dion & Buton, Fiat, Isotta Fraschini, Itala, Renault, Züst und den amerikanischen Werken Ford, Oldsmobil, usw. aufnehmen können. Dies führte für das „Küken“ Diatto zu einer Verkaufssteigerung mit Anfragen aus ganz Europa. Der Wettbewerb war bereits in vollem Gange.

Aufgrund der erbärmlichen Straßenzustände waren die beiden Ersatzreifen, die zur normalen Ausstattung gehörten, nicht mehr ausreichend. Deshalb sahen sich die Reifenhersteller gezwungen, immer neue Gummimischungen zu entwickeln, um der Konkurrenz eines wachsenden Marktes standhalten zu können. Die Aufhängungen mussten eine enorme Arbeit leisten, die Fahrzeugschütterungen machten die Fahrten wenig komfortabel und alle mechanischen Teile unterlagen schnell einer starken Abnutzung. Die Präzisionsarbeiten waren eher der Fingerfertigkeit der Facharbeiter als der millimetrischen Toleranz der Werkzeugmaschinen anvertraut.



Auch der Zusammenbau zeichnete sich durch manuelle Geschicklichkeit aus.

Einer Werbung aus Mai 1908 (zu sehen auf der Webseite in dem Abschnitt „Presse + Industrien + Automobilproduktion 1905-1915“) entnehmen wir, dass ein *Diatto 14-18 HP komplett mit Doppel-Phaeton-Karosserie* 10.000 Lire (€ 5,16) kostete.

In der Werbung des darauffolgenden Monats ist zu lesen: *Höhere Motorleistung, speziell entwickelte Solidität des Wechselgetriebes und des Differentials. Äußerst geringer Benzinverbrauch...*

(Die Kraft der Werbung hatte dem Komperativ und Superlativ schon damals neue Horizonte eröffnet.) *Speziell verstärkte Chassisarten, mit einer neuen Dreier-Schaltung „trains balladeurs“, deren Testergebnisse auf Langstrecken alle Erwartungen übertrafen.*

Aus diesen Werbungen gewinnt man den Eindruck, dass die Automobilkäufer bereits damals technisches Wissen besaßen und in Bezug auf die Festigkeit der mechanischen Teile rückversichert werden mussten, die in der Automobilproduktion der damaligen Zeit wahrscheinlich häufiger kaputtgingen: Wechselgetriebe, Differential, Chassis.



FONDERIE ED OFFICINE MECCANICHE
Diatto A. Clement
 20, Via Frejus - TORINO - Via Moncalieri, 15



**AUTOMOBILI PER CITTÀ
 E PER TURISMO**

Tipo 1 .. da 10-12 HP .. a 2 cilindri
 2 .. 14-18 HP .. 4 ..
 3 .. 16-20 HP .. 4 ..
 4 .. 20-25 HP .. 4 ..
 5 .. 25-35 HP .. a 4 cilindri

MOTORI PER USO INDUSTRIALE E AGRICOLO
 LOCOMOBILI A GAS POVERO
MIETTRICE DA RISO
 la prima che abbia funzionato nel mondo
 PREMIATA NEGLI ULTIMI CONCORSI
 IL PIÙ GRANDE SUCCESSO INDUSTRIALE

Vedere al Salon di Torino lo STAND N. 68 per gli AUTOMOBILI ed al
 lo STAND N. 27 per le MACCHINE AGRICOLE

Kurz und gut, es gab viel zu tun, um das zu verbessern, was viele Leute noch als mechanische Kutsche betrachteten.

Diatto erwirbt auch auf dem Gebiet der landwirtschaftlichen Fahrzeuge Ruhm und macht sich dadurch verdient, dass er den Benzinmotor in landwirtschaftliche Maschinen einbaut – eine Weltneuheit. Das Werk erhält Preise und Anerkennungen auf dem Internationalen Wettbewerb, der vom Landwirtschaftsministerium bei der Ausstellung in Piacenza im September 1908 veranstaltet wurde.

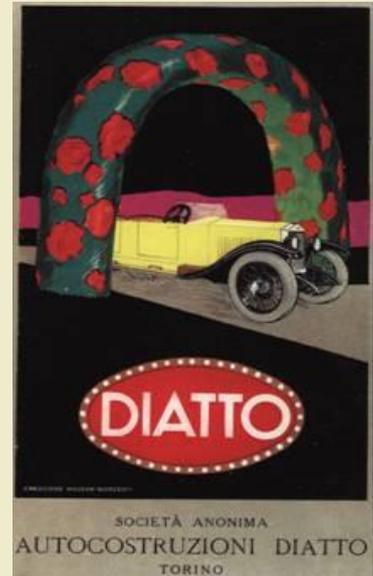
Gestärkt durch die anfänglichen Erfolge machen die Gebrüder Diatto dem französischen Gesellschafter im Jahr 1909 ein Angebot, um dessen Beteiligung zurückzukaufen.

Der Gesellschafter nimmt das Angebot an und wird ausgezahlt.

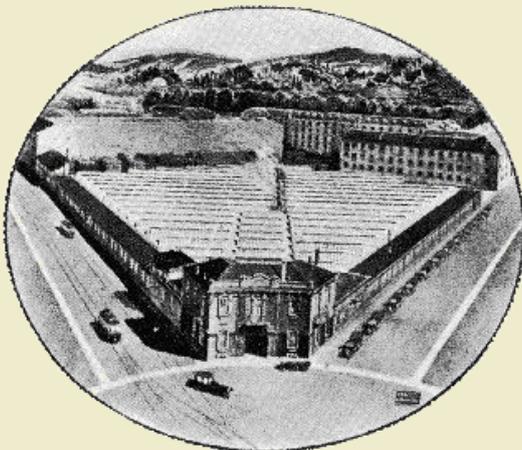
Die Automobilpresse applaudiert,

froh, dass das Eigentum nun gänzlich in italienischer Hand liegt: Das charakteristische ovale Markenzeichen Diatto erlangt weltweiten Ruhm und Bekanntheit.

Unter der Führung des Ing. Vittorio Diatto, der weiterhin das Amt des Geschäftsführers inne hat, erweitert sich das Angebot um ein neues Leichtfahrzeugmodell, Sonderrecht der Firma Diatto. Ein 4-Zylinder-Blockmotor mit 16/20 HP, 2000 ccm, 3-Gang-Getriebe, serienmäßig mit Doppel-Phaeton-Karosserie zu einem Preis von nur 7000 Lire (€ 3,60).



Karosseriewerkstätte Diatto-Garavini

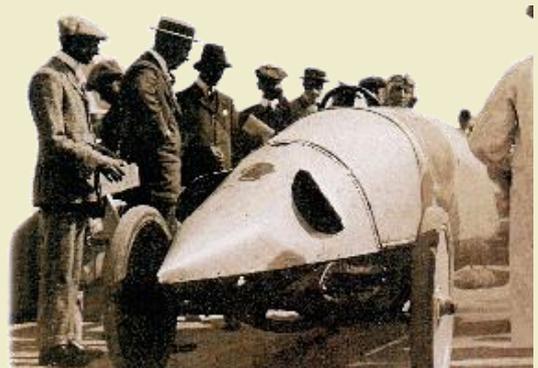


Die Produktion wird dann nicht nur auf zu verkleidende Fahrgestelle, sondern - unter den ersten in Italien - auch auf komplette Fahrzeuge ausgeweitet. Da das Diatto-Werk über eine geräumige Karosserieabteilung verfügte, stand eine exklusive Auswahl zu konkurrenzfähigen Preisen zur Verfügung. Diatto beginnt in der Tat mit dem Erwerb der bekannten Karosseriewerke Garavini ein starkes Expansionsprogramm.

Der 16/20 HP war auch in England sehr erfolgreich. Er war mit einem Fahrgestell von 600 kg wirklich leicht, robust und schnell: *Mit einer komplett beladenen Karosserie mit 4 Plätzen war das Fahrzeug geeignet für lange Reisen, für Ausflüge in die Berge, für die Steigungen der Alpenpässe und lief nicht heiß* (aus Motori Cicli & Sport im Januar 1910).

Der englische Markt war so interessant, dass Diatto im gleichen Jahr bei einem Rennen auf dem Autodrom Brooklands ein experimentelles Fahrzeug des aerodynamischen Typs mit 15,9 Litern (Donnerwetter!) präsentierte und damit sicherlich Verwirrung und Aufmerksamkeit erregte. Das Expansionsprogramm wird auch von Investitionen in die technologische Forschung begleitet. Diatto stattet seine Motoren mit zwei Nockenwellen und vier Ventilen pro Zylinder aus, patentiert die Versorgungssysteme, Schaltung, Bremsanlagen. Werbung gemacht wird dafür in vier Sprachen in den Broschüren der Epoche, die für den internationalen Markt bestimmt sind (Webseite unter Fahrzeugen + Originalbroschüren)

1910 Brooklands: Diatto 15,9 Liter





"Auto." (Yellow Cover) Copyright.

BROOKLANDS SPRING MEETING.—Mr. M. F. Bayliss, on his 15·9-h.p. Sunbeam, just entering on the banking behind the Grand Stands in the April Junior Handicap, followed by Mr. J. E. Hollebonz on his 14·7-h.p. Diatto, and another of the competitors immediately to his right.

Second Raglan Cup.

The entrant of the winner to receive a cup value £15; the entrant of the second to receive a cup value £10; and the entrant of the third to receive a cup value £5. For motor cars propelled by means of internal-combustion engines only, of R.A.C. rating of 16-h.p. and under, the stroke of which does not exceed 121 mm. Weight 1,500 lbs. Distance, about 8½ miles.

| Place. | Driver. |
|--------|------------------------------------|
| 1. | E. Lisle, Jr. (15·9-h.p. Briton). |
| 2. | L. Coatalen (15·9-h.p. Sunbeam). |
| 3. | N. F. Bayliss (15·9-h.p. Sunbeam). |

Also ran: J. E. Hollebonz (14·7-h.p. Diatto), G. Hoorman

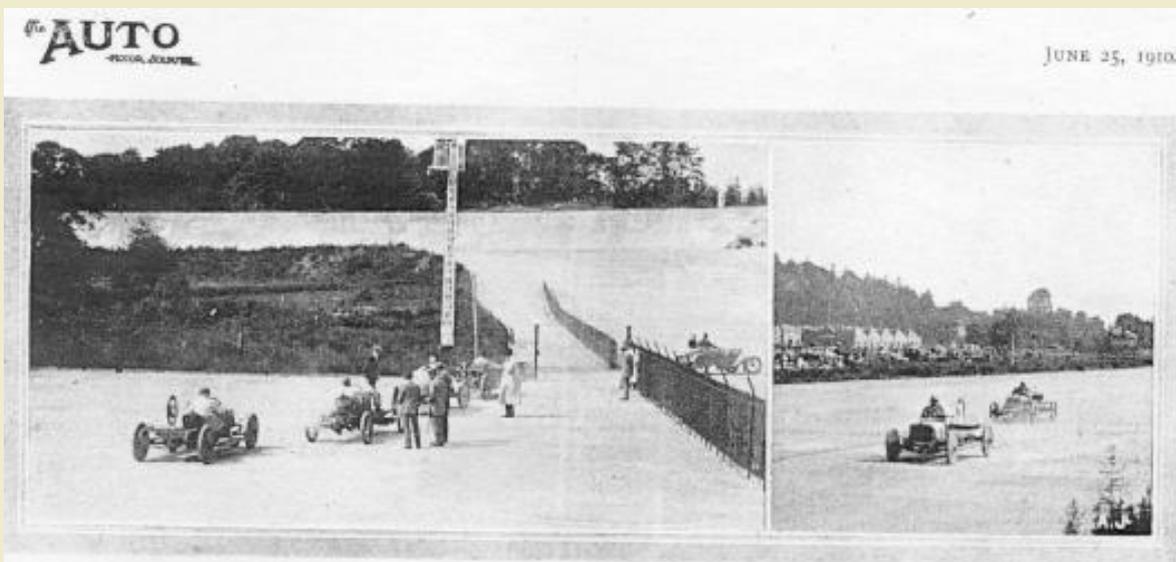
The First 16 Rating Handicap.

The entrant of the winner to receive a cup value £10; the entrant of the second a cup value £5. For motor cars propelled by means of internal-combustion engines only, eligible for the 16 Rating Brooklands standard class; minimum R.A.C. rating eligible, 12·1; maximum bore (4-cyl. cars), 3½ in.; weight 1,600 lbs. Distance about 5½ miles (Pond start).

| Place. | Driver. | Start. | m. | s. |
|--------|---------------------------------------|--------|---------|----|
| 1. | L. Coatalen (15·9-h.p. Sunbeam) ... | ... | 0 | 12 |
| 2. | N. F. Bayliss (15·9-h.p. Sunbeam) ... | ... | 0 | 12 |
| 3. | J. E. Hollebonz (15·9-h.p. Diatto) .. | ... | scratch | |

| Place. | Driver. | Start. | m. | s. |
|--------|---|--------|----|----|
| 1. | Col. T. Cowper-Essex (6·2-h.p. Sizaire) ... | ... | 3 | 12 |
| 2. | N. F. Bayliss (15·9-h.p. Sunbeam) ... | ... | 1 | 40 |
| 3. | J. E. Hollebonz (14·7-h.p. Diatto) ... | ... | 1 | 40 |

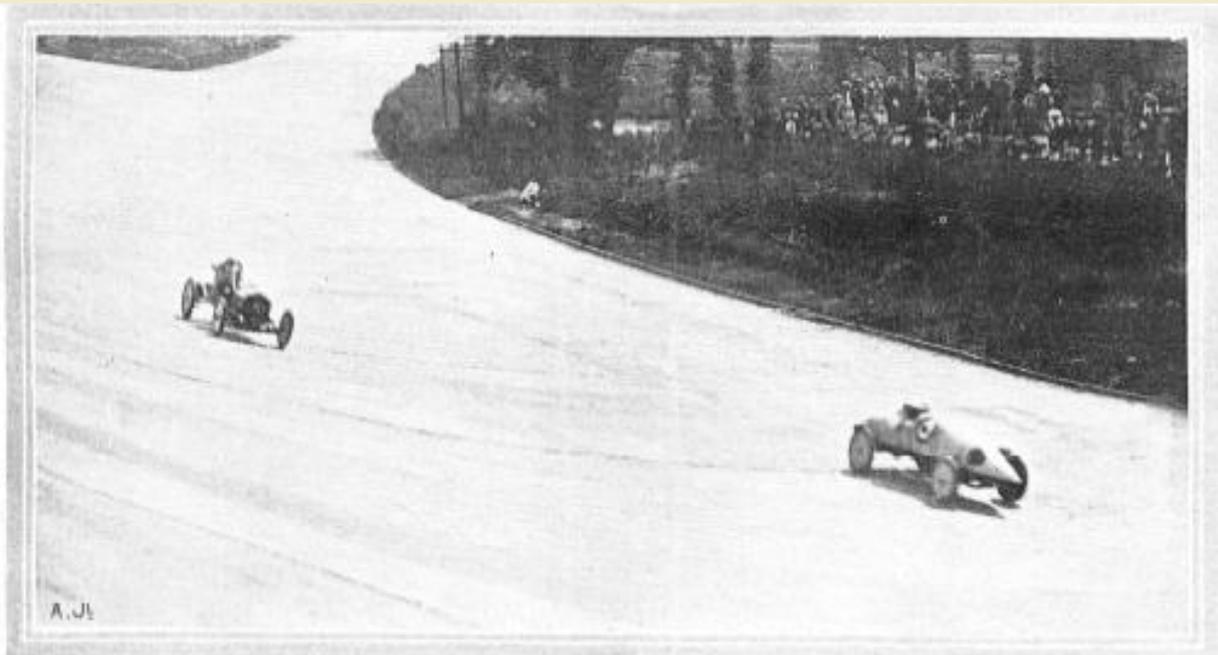
1910 Inghilterra – Brooklands: J. E. Hollebonz, pilota ufficiale della Diatto Aerodinamica Sperimentale, conquista un secondo posto ex equo, un terzo e un quarto posto, contro le fortissime Sunbeam. Auto Motor Journal dedica un'ampia cronaca delle gare, arricchita da servizi fotografici



JUNE 25, 1910.

"Auto." (Yellow Cover) Copyright.

BROOKLANDS JUNE MEETING.—Leaving the paddock for the First 16-h.p. Rating Handicap, the cars betog, reading from the leader, Mr. N. F. Bayliss' 15·9-h.p. Sunbeam, Mr. J. E. Hollebonz's 15·9-h.p. Diatto, Mr. H. D. Seale's 14·3-h.p. Breona, and Mr. L. Coatalen's 15·9-h.p. Sunbeam. On the right the close finish in this race between Mr. Coatalen's Sunbeam and Mr. Bayliss' Sunbeam is seen.

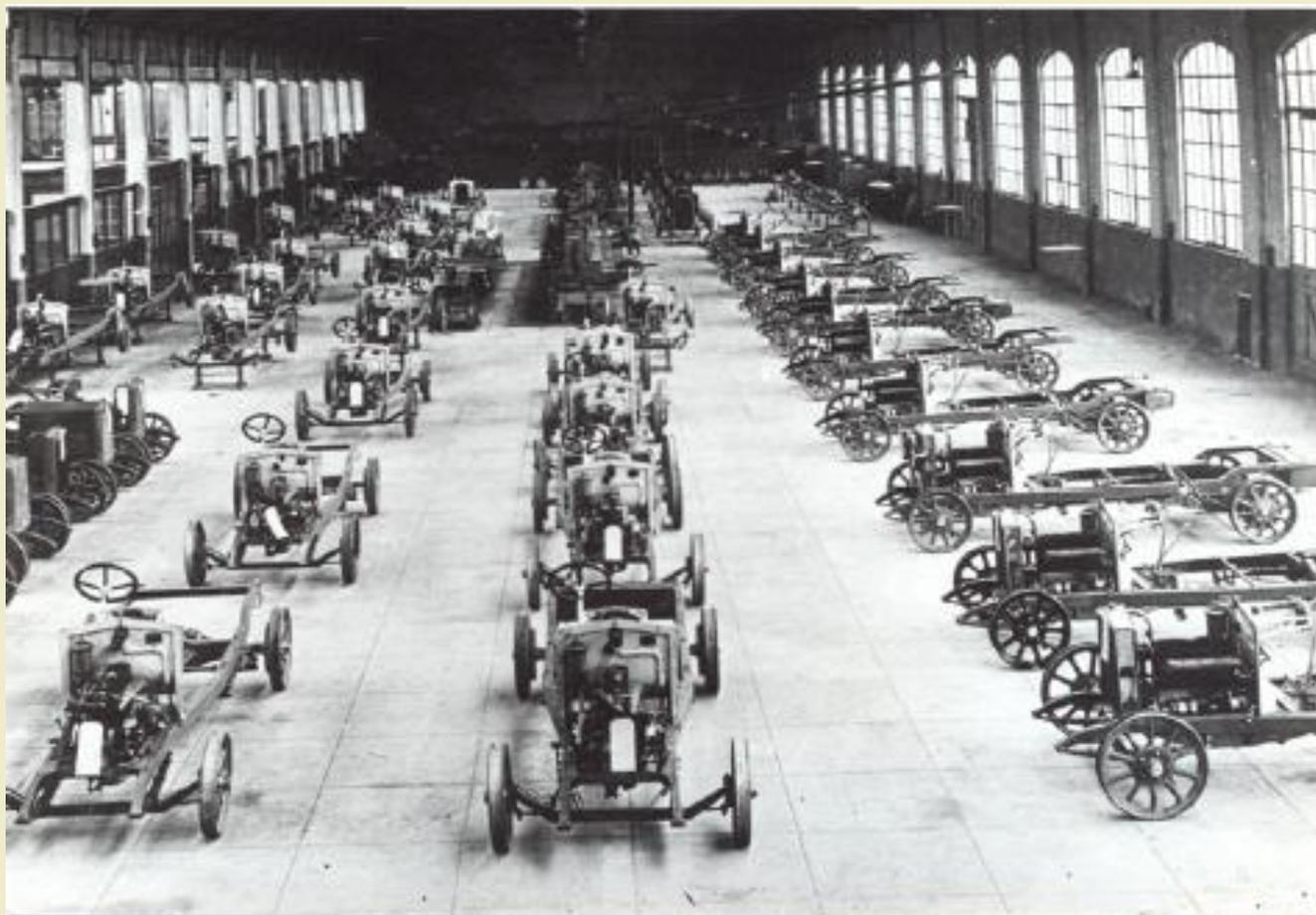


"Auto," (Yellow Cover) Copyright,

A close contest round the Grand Stand banking, at Brooklands last meeting in the Summer Junior Handicap, between Mr. J. E. Hollebone, on the 15'9-h.p. Diatto, and Mr. S. Gore-Browne, on Mrs. C. Prioleau's 24'8-h.p. Lancia.

837

1910 Inghilterra – Brooklands: J. E. Hollebone lanciato, alla guida della Diatto Aerodinamica Sperimentale



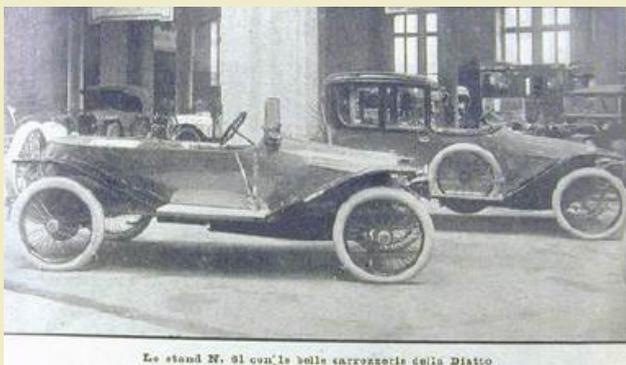


Auch dank der sportlichen Vormachtsstellung begannen die interkontinentalen Exporte 1910 in Europa – Spanien, Frankreich, Schweiz, Österreich, Deutschland, England, Polen Russland -, in Nord- und Südamerika – Kanada, USA, Brasilien, Kuba, Argentinien – und in Australien, von Sidney bis Melbourne. Diatto war so in der Lage, ein ausgedehntes Handelsnetz aufzubauen und den Kundendienst für die *Königin der Leichtfahrzeuge in Bezug auf Geschwindigkeit, Komfort und Vornehmheit* überall gewährleisten zu können.

Aus einem Artikel in *Motori Cicli Sport* von 1911:



Es kamen umfangreiche Bestellungen aus England, Australien, Amerika, Russland, usw.. Der Verkauf wuchs von Monat zu Monat. Die Lieferungen reichten nicht mehr aus ... Das Speditionsregister der Diatto-Fahrzeuge enthält die wichtigsten Wege des Weltmarktes... Die häufigsten Bestimmungsorte trugen die Namen Sydney, Melbourne, San Paulo in Brasilien, Buenos Aires, Havanna, Kanada, London, Wien, Warschau, Genf, Nürnberg, Valladolid, usw.. Und in Rom gingen sie an die Anschrift Ihrer Majestät der Königinmutter, an die sogar 4 Diatto-Fahrzeuge geliefert wurden, drei mit geschlossener Karosserie und eins mit einer 2-Sitzer-Karosserie!



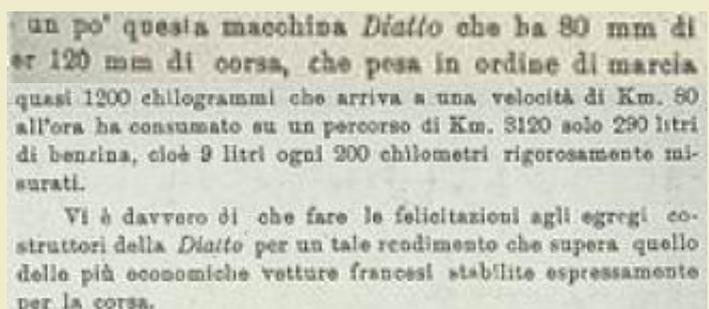
Die Zuneigung des Italienischen Königshauses zu Diatto währte ununterbrochen bis 1927. Auch Enzo Ferrari wird einer der namhaftesten Diatto-Kunden (links kann man die Serienproduktion aus dem Jahr 1913 bewundern, das Cabriolet und Coupè Diatto, ausgestellt im Salone dell'Automobile in Mailand).

In der Zwischenzeit feiert die dank ihrer technologischen Überlegenheit starke Rennmannschaft weiterhin Erfolge bei den internationalen Wettbewerben.

Im Jahr 1914 erlangt Diatto in Barcelona bei der *Corsa della Rebassada*, dem wichtigsten Bergrennen in Spanien, den ersten Platz. Ein Sieg, der sich auch in den darauffolgenden vier Jahren wiederholt. In Frankreich bei dem *Tourismus-Cup* über eine Strecke von 3120 km gewinnt Diatto

aufgrund bester Wirtschaftlichkeit und Leistung, d.h. geringste Kilometerkosten bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 80 km/h. (Ein Artikel bestätigt einen Durchschnittsverbrauch von nur 9 Litern Kraftstoff auf 100 Kilometer).

Und beim *Circuito Automobilistico Toscano* über 260 km erzielt Diatto unter 40 Konkurrenten in der Kategorie 2.000 den ersten und in der Kategorie 3.500 den vierten Platz.





Die Diatto-Industrien expandieren stark und sind dabei einer der führenden Industriekonzerne Italiens zu werden.

Um den vielen Aufträgen nachzukommen, kauft Diatto im Jahre 1915 die Werkstätten Scacchi und Newton - ehemals Valt (Vetture Automobili Leggere Torino) - zurück. Die Firma Scacchi wurde 1911 von Ing. Cesare Scacchi, ehemaliger Werkstattleiter von Fiat, gegründet. Sie produzierte mit ca. 100 Angestellten 5 Fahrzeuge im Monat. Die 1991 gegründete und später von dem englischen Industriellen John Newton erworbene Firma Valt stellte ebenfalls Automobile her.

Diatto verlegt das Personal und alle Maschinerien in das neue Werk in der Via Frejus, um die normale Produktion, die bereits bei über 40 Fahrzeuge pro Monat lag, zu steigern.

Gleichzeitig übernimmt Diatto die Kontrolle der italienischen Gesellschaft der Motoren Gnome & Rhone. Sie ist die bedeutendste Fabrik für Luftfahrtmotoren und besitzt das Patent für den Rotationsmotor der Militärjäger mit einer Produktion von 200 Luftfahrtmotoren im Monat. Durch sie wird die hochentwickelte Technologie auf die Automobilproduktion übertragen.

Diatto: „Die aufgeklärteste Wissenschaft und die sicherste Erfahrung der Automobilmechanik und der Flugzeugmechanik“.



Die von Diatto übernommene Firma Gnome & Rhone gewinnt mit 9-Zylinder-Rotationsmotoren die begehrtesten europäischen Wettbewerbe der Überfliegungen: die Überfliegung des Mittelmeers, den Gordon-Bennet-Cup, das Meeting in Reims, die Raids in Friedrichshafen, Düsseldorf, Cuxhaven, Zeebrugge und Dunkerque. Erfolg und Berühmtheit ermöglichen es ihr bei Ausbruch des „Großen Krieges“, umfangreiche Aufträge aus ganz Europa zu erhalten: 5.000 Luftfahrtmotoren für die Luftwaffen Italiens, Russlands, Frankreichs, Englands.

Die auf ca. 30.000 qm angewachsenen Diatto-Werke produzieren auch Militärlastwagen, die bei der Durchquerung Flanderns auf einer 2.000 langen Strecke einer der härtesten Prüfungen bestehen und danach zu Tausenden vom russischen, französischen und belgischen Militär gekauft werden.

Auch die Diatto-Fahrzeuge werden dank ihrer Robustheit und Zuverlässigkeit auf den Schlachtfeldern von Thrazien bis Tripolitanien eingesetzt.

Mit einer Arbeitskraft von mehr als 1500 Arbeitern weitet Diatto die Produktion schwerer Kriegsgüter auf Panzer für die Artillerie, auf Anker für die Königliche Marine, usw. aus. Der Jahresabschluss zum 30. September 1915 zeigt ein gesundes Unternehmen mit einem Gewinn von 205.000 Lire auf eine Bilanzsumme von 5 Millionen.



Abbiamo pure creduto opportuno assicurarci la esclusiva costruzione e vendita in Italia dell'ottimo motore di aviazione **BUGATTI**, che ha già dato all'Estero soddisfacentissime prove.

Per assicurarci questa costruzione e metterci in condizione di corrispondere degnamente alle richieste del Governo non abbiamo esitato fare dei sacrifici che speriamo saranno equamente compensati alla Società.

Come rileverete dal Bilancio, la nostra Società ha sottoscritto al Prestito Nazionale per lire cinquantamila; ha pure preso parte, ha concorso e intende concorrere a tutte le opere e manifestazioni che l'iniziativa pubblica e privata ha creato e crea a vantaggio dei combattenti e delle loro famiglie.

Riguardo poi ai nostri impiegati e operai richiamati abbiamo provveduto in modo speciale, garantendo a tutti il loro posto per quando ritorneranno dalla guerra, mantenendo agli impiegati anche l'intero stipendio, e assegnando alle famiglie degli operai richiamati un sussidio quindicimale proporzionato al numero dei membri della famiglia di ogni singolo richiamato e ai bisogni della famiglia stessa, direttamente da noi constatati.

In einem Auszug aus dem Bericht des Vorstandsvorsitzenden, Ing. Diatto, zum Jahresabschluss 1915 wird die Vereinbarung mit Bugatti und die wirtschaftliche Entlohnung der Frontsoldaten und ihren Familien erwähnt.

Die Kriegszeit fällt mit einer Art industrieller Wandlung zusammen, um dem großen Bedarf an Militärausrüstungen und Motoren für die Luftfahrt zu stillen (vgl. auf der Webseite den Abschnitt Presse + Kriegsproduktion 1915-1918). Und es wird ausgerechnet der enorme Auftrag für Militärlastwagen vom Königreich Italien sein, dessen Bezahlung nicht eingehalten wird und der deshalb die Zukunft der Firma Diatto beeinträchtigen wird.

Ein paar Jahre vor Kriegsausbruch verfolgte der Konstrukteur Ettore Bugatti, der auch seine berufliche Ausbildung bei der Firma Diatto genossen hat und die Eigentümer sehr schätzte, mit Interesse die industrielle Entwicklung des Luft- und Automobilhauses in Turin.

Im Jahr 1915 beginnt eine zehnjährige technische und geschäftliche Zusammenarbeit, die bei dem Erwerb der Bugatti-Patente für den Luftfahrtmotor 8C anfängt und sich auf den Automobilbereich mit der Produktion von Luxus- und Rennwagen erstrecken wird: vgl. Kapitel 4) 1915-1925: Diatto - Bugatti, Automobile und Luftfahrtmotoren.



Nach Kriegsende und einer regen Wiederaufnahme der Automobilproduktion nimmt Diatto 1919 wieder an Rennen teil.

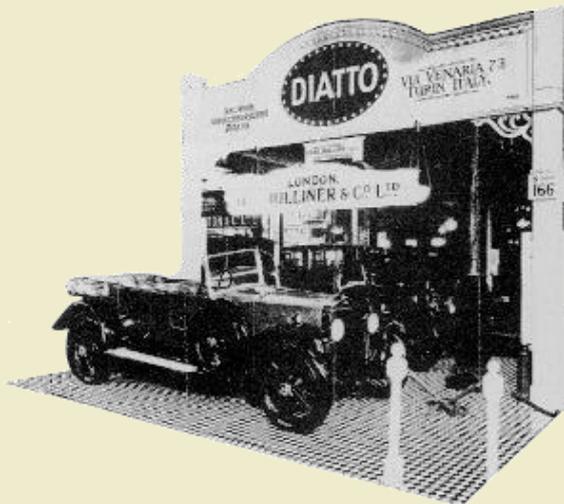
In dem ersten Rennen nach dem Krieg erzielt Diatto beim gestoppten Bergrennen Parma Poggio di Berceto über 53 km in der Provinz Parma den ersten und zweiten Platz in den Klassen 1500 und 2500 ccm. Dieses Rennen wird Diatto in den darauffolgenden vier Veranstaltungen wiederum gewinnen.

Und bei der Targa Florio, 432 km in dem sizilianischen Madonie-Gebirge, gewinnt Diatto den ersten Platz in der Kategorie 2.000 und den dritten Platz in der allgemeinen Kategorie vor Fahrzeugen mit mehr als 5000 ccm.

Im Jahr 1919 bringt Diatto außerdem das „prächtige Coupè 4 DC, das schnellste italienische Fahrzeug mit dem geringsten Verbrauch“ seiner Zeit auf den Markt, mit fortschrittlichem Design, Stil und Technologie.

Die Produktionsleitung wird Ing. Giuseppe Coda, einem großen und geschätztem Konstrukteur, anvertraut. Ing. Coda ist ein Vorreiter auf dem Gebiet der Motorentwicklung. Er hatte Erfahrungen gesammelt bei Züst in Brescia, Fiat, Rapid und Scat, wo er technischer Leiter für die Konstruktion von Spad-Flugzeugen mit 8-Zylindermotoren Hispano-Suiza war.

DIATTO Torino. Annata operosa per la Diatto questa del 1917 in cui tutte le sue macchine hanno avuto il più largo impiego nei servizi militari e hanno dato i più proficui risultati. Il suo probo e indefesso lavoro, l'estrema cura delle sue costruzioni e lo spirito pratico che le impronta hanno avuto il meritato compenso. Proprio in questi ultimi mesi il suo moto - compressore riceveva il più ambito riconoscimento della sua utilità e superiorità con nuove e ingenti ordinazioni da parte dell'Amministrazione Militare.



Ing. Coda frequenter die „Asse“ der italienischen Flugstaffeln Ancillotti, Ronza, Piccio und ist ein enger Freund des außergewöhnlichen und mehrfach ausgezeichneten Francesco Baracca, von dem Enzo Ferrari das legendäre Abzeichen des springenden Pferdes erben wird. (Die Beziehung zu Enzo Ferrari festigt sich.)

*London 1925 -
Diatto 30 Cabriolet
Mulliner*



*1922 - Diatto 20 S
Cabriolet Schieppati*

Bei der Entwicklung eines Projektes, das zuerst für Veltro, seine kleine Automobilwerkstatt, bestimmt war, konstruiert Coda die Diatto-Motoren Typ 20 und 20S für die Serienproduktion. Die Resultate sind schon so konkurrenzfähig, dass sie mit Erfolg bei den Rennen eingesetzt werden. Anschließend entwirft und konstruiert Coda einen Reihenmotor 8C mit zwei Diatto-Blöcken 4C Typ 20. Er lässt sich dabei von dem Bugatti-Motor Avio 8C inspirieren, den Diatto unter seiner technischen Leitung auf Lizenz produziert hat.



1924 - Alfieri Maserati auf Diatto 20 S

1924 - Diatto 20 A – Berlina Weyman



Dieser und ein weiterer 8C-Motor mit festen Köpfen, der im Jahre 1922 mit Beginn der Zusammenarbeit mit Alfieri Maserati konstruiert wurde, werden auf zwei serienmäßigen Fahrgestellen Diatto Typ 20 montiert und auf den Steigungen des Moncenisio getestet. Das Ergebnis war jedoch nicht zufriedenstellend.

Coda und Maserati, der nun fest für Diatto arbeitet, geben dieses Projekt auf und konstruieren einen 8-Zylinder-Einblockmotor in Reihe, mit 2-Liter Doppelwelle aus Aluminium, Memini-Vergasern und einem Kompressor Typ Roots sowie einer Karosserie von Schieppati. Maserati testet ihn auf dem Ring von Monza, endlich mit Erfolg.



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

Diatto vertraut nun Alfieri und Ernesto Maserati endgültig das Schicksal der Rennmannschaft und das Projekt des neuen Motors Diatto Grand Prix 8-Zylinder Kompressor an. Nach unzähligen Siegen und mit einer beneidenswerten Technik- und Sportausstattung gründet Alfieri Maserati mit den geerbten Diatto Grand Prix 8C im Jahre 1926 die Firma „Maserati“: vgl. Kapitel 5) 1922-1926 Diatto-Maserati.

La 14^a Targa Florio

Il 15 aprile u. s. con grande affluenza di pubblico e con tempo buono si è disputata la classica Targa Florio.

La corsa movimentata e difficile ha messo a dura prova i concorrenti ed è terminata con un bellissimo duello fra Ascari e Sivocci che è risultato vincitore assoluto della categoria 4500 cmc. compiendo i 4 giri dell'aspro percorso (Cerde, Cavaluro, Polizzi, Collesano, Campofelice, Cerde; km. 104) in ore 7.18.70" 3/5 con una media di chilometri 59.176.

Ecco pertanto le precise classifiche per ogni categoria:

Categoria 1500 cmc.: 1. Dozza (Fiat) in ore 8.51.54" (media km. 48.739); 2. Lenzi (Fiat) in 9.6.38".

Categoria 2000 cmc.: 1. Mado (Diatto) in ore 9.15.33" (media km. 46.698).

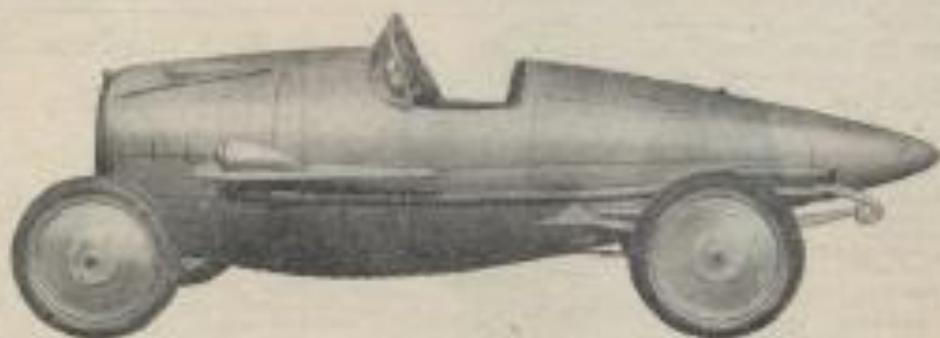
DIATTO

"The Italian Super-Sporting Car"

Apply at Stand
No. 119

Olympia

STAND TELEPHONE . . . HAMBURGH 200



Demonstration Car outside
Olympia at disposal of clients.

AGENCIES FOR CERTAIN TERRITORIES STILL OPEN.

Sole Concessionaire:

G. Foresti.

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

Telephone -
Garnard 1107.
Subscribers -
"OTTAWA"
ST. JAMES'S



Der bereits in der unmittelbaren Nachkriegszeit verfolgten Politik des Erwerbs der besten Techniker folgt die Politik des Erwerbs der besten Fahrer, denn Diatto verdankt nicht zuletzt ihnen, dass seine Wagen in den Rennen die ersten Plätze belegen. Im Jahre 1920 präsentiert Diatto, der mit Bestimmtheit seine Berufung zum Rennsport verfolgt, ein „Spezielles Rennfahrzeug, mit Torpedo aus Aluminium“, das großes Aufsehen erregt.

Im Jahre 1921 gewinnt Diatto in England und der Schweiz wieder die „Internationalen Wettbewerbe für die beste Leistung“. Teilgenommen haben an zwei Rennen 50 Fahrzeuge der bedeutendsten europäischen und amerikanischen Konstrukteure.



Die Fahrzeuge Diatto wurden aufgrund höherer Leichtigkeit und Geschwindigkeit bei geringerem Verbrauch prämiert: Die herausragenden Leistungen stehen für raffinierte Planungs- und Konstruktionsfähigkeiten. Die Diatto-Fahrzeuge gewinnen, gefallen und verkaufen sich gut, aber die Einnahmen aus den enormen Militärlieferungen an das Königreich gehen nicht ein und die Bilanzen leiden darunter.

Ebenfalls im Jahr 1921 erzielt Diatto einen glänzenden Erfolg: Diatto klassifiziert sich *Allererster bei dem Rennen Rocca di Papa und Erster in seiner Kategorie (3 Liter), schlägt dabei sogar Autos von mehr als 4.5 Liter.*



Die Serienproduktion wird entwickelt auf Modelle mit offenen Sportkarosserien und 2-Sitzer-Coupè, Torpedo, mit Klappverdeck und geschlossen, montiert sowohl auf kurze als auch auf lange Fahrgestelle:

- 25HP 4 DA di 2724 ccm, Blockmotor mit 4 Zylindern, 95 km/h;
- 80/90 HP mit 2952 ccm, 180 km/h;
- 40 HP mit 1995 ccm, 100 km/h (Typ 20);
- 75 HP, 160 km/h (Typ 20S);
- 85 HP, 170 km/h (Typ 20S lang);
- 70 HP, 2632 ccm, 140 km/h (Typ 26);
- 105 HP, 200 km/h (Typ 26S); 160 HP, 220 km/h (8 CS „Mille Miglia“ Kompressor)

Diatto wird einer der renommiertesten Konstrukteure Europas für die die Produktion von luxuriösen Berlina und vor allem für teure Sportwagen mit hoher Leistung, die für reiche Fahrer und

Gentleman- Driver bestimmt sind und mit meisterhaften Karosserien von Bertone, Castagna, Garavini, Farina-Werke, Mulliner, Schieppati, Zagato ausgestattet sind.

1922 bestätigte das Rennfahrerteam Diatto mit aus der Serienproduktion stammenden Fahrzeugen deren technische Überlegenheit und heimste mit seinen waghalsigen Fahrern bei internationalen Rennen zahlreiche Siege ein.





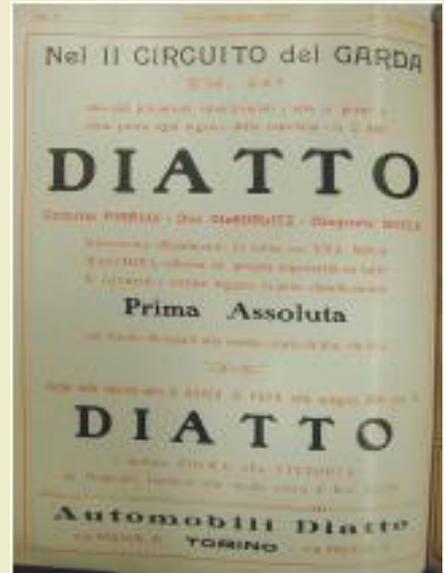
Domenico Gamboni gewann den Circuito dell'Italia Centrale mit einem 3 Liter Diatto und beim Criterium di Roma (ein Rennen, das Diatto drei Jahre in Folge gewann) mit einem 2 Liter Diatto, dessen hervorragende Eigenschaften bei Bergfahrten eine Rekordgeschwindigkeit von durchschnittlich 75,285 km/h auf einer Strecke von 15 Kilometern mit einem Höhenunterschied von 450 m ermöglichten.

Guido Meregalli siegte mit einem Diatto 20S beim Rennen Parma Poggio di Berceto (ein Bergrennen, das Diatto fünfmal in Folge gewann) und beim Gardarennen (ein dreimal in Folge wiederholter Sieg) mit einem Diatto 20.

Dieses Fahrzeug besaß lediglich Hinterradbremsen und erzielte in der 13. von 20 zu fahrenden Runden einen

Rundenrekord mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 82,614 km/h auf einer Gesamtstrecke von 247,2 km.

Alfieri Maserati, der seine ersten Siege für den Hersteller Diatto erzielte, gewann mit einem Diatto beim großen Preis von Monza die Klasse über 3 Liter Hubraum und fuhr mit durchschnittlich 140,734 km die schnellste Runde.

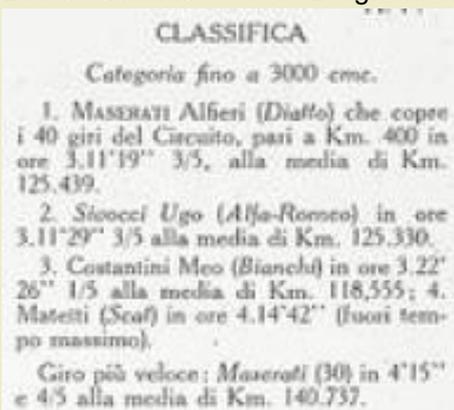


Ein Jahr später (1923) erreichte Maserati mit einem speziell angefertigten Fahrzeug mit 4,5 Litern Hubraum erneut den ersten Platz beim Bergrennen Susa – Moncenisio (das Diatto fünfmal in Folge gewann) und erzielte einen neuen Rekord auf der 22,1 km langen Strecke mit einem Höhenunterschied von 1430 m, die er mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 69,484 km/h bewältigte. Er gewann auch das Rennen Aosta – Großer St. Bernhard mit 30,5 Kilometern Länge und einem Höhenunterschied von 1.880 m (auch hier konnten die Diatto-Fahrzeuge fünfmal hintereinander Erfolge

verzeichnen).

Graf Gastone Brilli Peri, das Rennfahrer-As des Diatto-Teams, gewann mit einem Diatto 20S die Coppa delle Colline Pistoiesi (ein Titel, den Diatto in fünf aufeinanderfolgenden Jahren errang) und bei der 14. Targa Florio, bei der Diatto vier Jahre in Folge den Titel gewann, siegte überraschend der Sizilianer Modo in der 2 Liter Klasse mit einem Diatto 20.

Diatto dominierte bei Bergrennen



dank der Leichtigkeit seiner Fahrzeuge in Verbindung mit einem hohen Drehmoment (100 km/h bei 2.700 U/Min), durch die Torsionssteifigkeit des Rahmens, der eine spezifische Form und Federeichung erhielt, und die hervorragende Lenkbarkeit und Straßenlage der Fahrzeuge (Bremsanlage, Gangschaltung und Vergaser waren von Diatto patentiert worden).



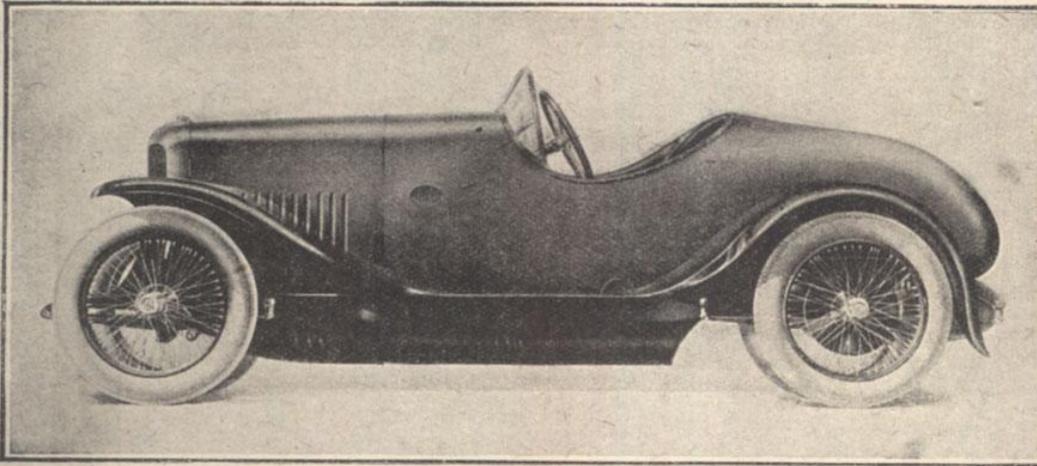
Alfieri Maserati, il vincitore assoluto categ. corsa massimo, e, tenendo conto delle difficoltà del percorso, le medie raggiunte sono state veramente altissime.
Il miglior tempo della giornata fu stabilito da Maserati, con la Diatto tre litri.

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

Telephone: Gerrard 1107.
Telegraphic Address: "Ottafrasch, 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.

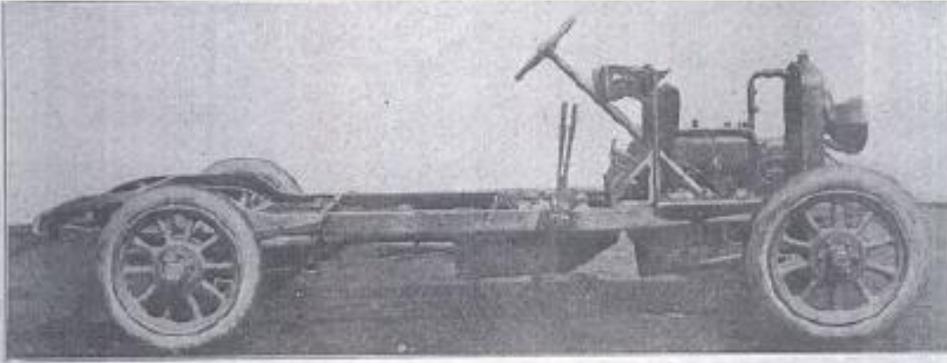
**Delivery of complete 10 h.p. cars, commencing September.
60 miles per gallon. 45 miles per hour.**

3-seater, 4-seater, and Coupe.

AGENCIES FOR CERTAIN TERRITORIES STILL OPEN.

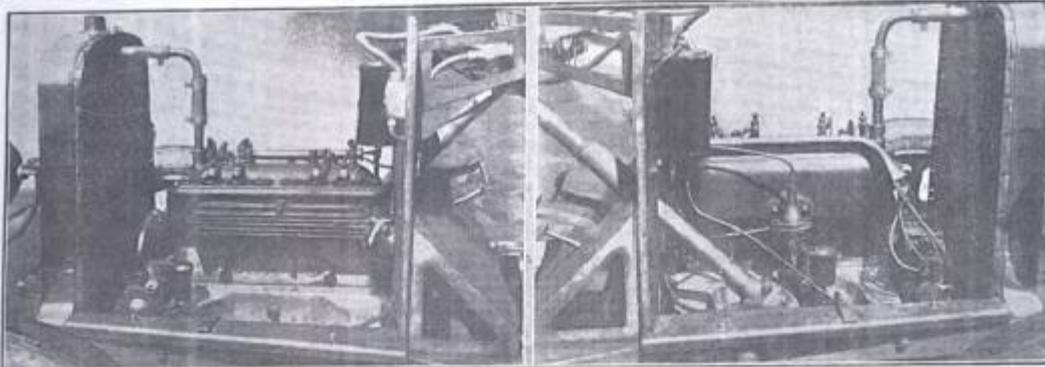
THE 25 H.P. DIATTO

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

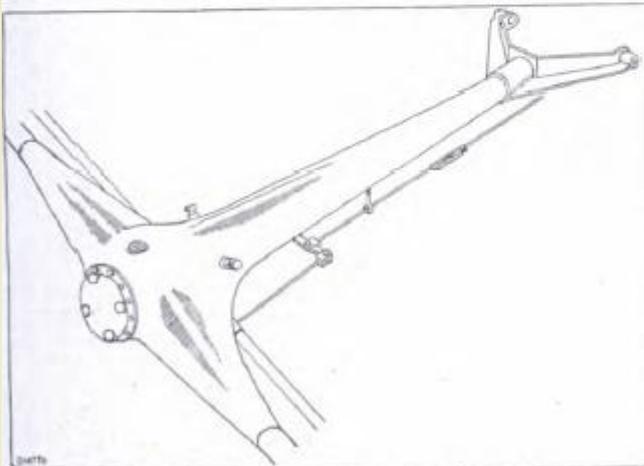


THE 25 H.P. DIATTO CHASSIS: Off-side view: The height of the radiator will be specially noticed.

889

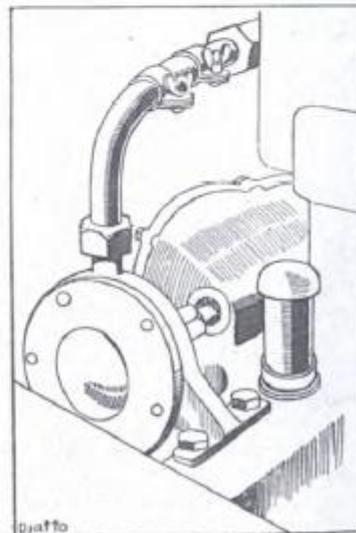


Near and off-side views of the 25 h.p. Diatto four-cylindered motor, showing the water-connections and other external details



The Diatto torque-tube and rear axle unit: A beautiful example of pressed steel moulding for grace and strength. Note also the method of suspending the single brake-connection.

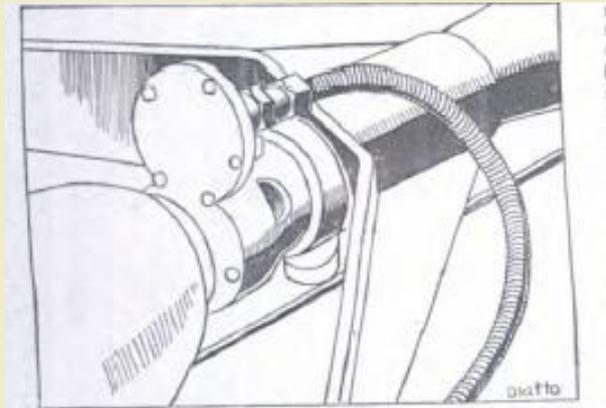
890



Diatto water-circulation detail



Front view of the Diatto 25 h.p. chassis, displaying the radiator design, but also the steering of



The Diatto method of working the speedometer-drive from the front end of the propeller-shaft

1920 - Diatto 25 HP (from The Auto motor journal)

AUGUST 26, 1920

THE AUTO
MOTOR JOURNAL

usual yoke, in which the torque-tube head is free to oscillate, and is grease-cap lubricated. But the modelling of the solid tube, in one T-unit with the axle, is the most mighty example of press-work and seamless welding one remembers, each of the three members being milled into four quartering

in a manner that at least prevents the redwork chattering, if it does not better the trustworthiness of this medium of connection. Forward, too, the connection for control is no less neatly effected as, from a bracket anchorage behind the heavy U-shaped cross-member, a bell-truss is connected in a lever from the rear-side end of a shaft which comes concentrically through the tubular shaft carrying the gear-change striking levers.

Practically the only other distinctive features of the Diatto chassis are the duplicated exhaust-silencer, and the



The neat installation of the electrical connections on the 25 h.p. Diatto chassis



The adjustable accelerator pedal on the Diatto chassis, giving two minimum settings

OCTOBER 23 1921



The Diatto Car.

1920 - 1921
Diatto 25 HP (from The Auto motor journal)



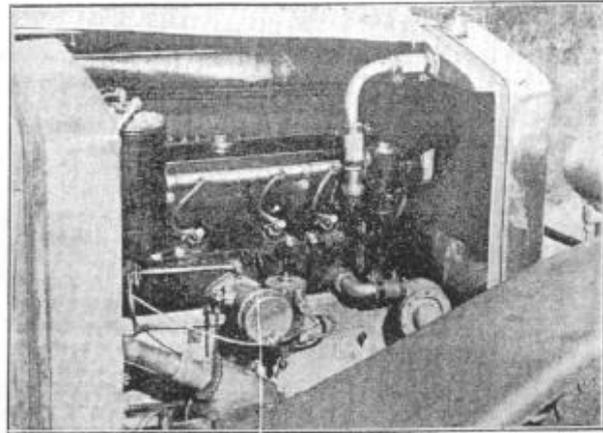


CARS ON THE ROAD

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 in Britain, ever since the War, by Captain Cyril Durlacher, A.M.I.A.E., it is more widely and more favourably known than are many cars on which almost infinitely more "boosting" has been brought to bear; but then Durlacher did not "drift" into the motor-car business. He was a Wolseley apprentice when those words meant very much; he went from Wolseley to Rolls-Royce, from there to Sheffield-Simplex, always falling on his feet, always dropping down among motor-cars decidedly out of the common run, and always learning the essential lesson that the best car buildable could not be for ever of good repute unless backed by efficient and prompt "service." He probably has still a fortune to make, but he must be making it very pleasantly. A doctor in Kingston-on-Thames has been running a Diatto 2-litre saloon

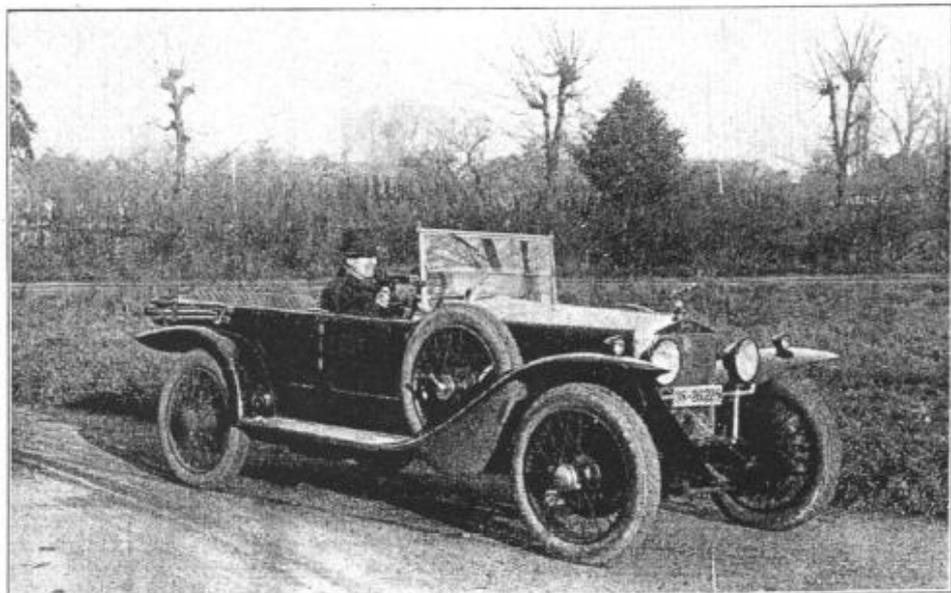


Only the Autovac and t.d. Zenith are carried on the off side of the Diatto power plant. Magneto, dynamo and starting motor, all by Robert Bosch, are on the exhaust side of the block.

for two or three years now. I meet him, or overhaul him, or am overhauled by him, every time I venture from home. He must do tens of thousands of miles every year, during his professional visits alone. His car is always a picture, and is always running like a—like a catalogue-description! And that's the sort of stuff that car-buyers value. They all expect it, of course; some get it, and must be counted very happy men.

For 1927 the 2-litre Diatto remains very much as it was, the chassis modifications being unimportant, indeed—at least so far as I am concerned—almost impossible to discern. The motor, clutch and gear-box are integrally assembled. The bore and stroke remain 99.7 by 100 mm., giving a piston-displacement of 1,995 cc. and a Treasury rating of 15.5 h.p. A detachable head is fitted, but its junction with the

⑧ ⑨ ⑩ ⑪ ⑫ ⑬ ⑭ ⑮ ⑯ ⑰ ⑱ ⑲ ⑳ ㉑ ㉒ ㉓ ㉔ ㉕ ㉖ ㉗ ㉘ ㉙ ㉚ ㉛ ㉜ ㉝ ㉞ ㉟ ㊱ ㊲ ㊳ ㊴ ㊵ ㊶ ㊷ ㊸ ㊹ ㊺ ㊻ ㊼ ㊽ ㊾ ㊿
 Capt. Cyril Durlacher, A.M.I.A.E., the British concessionaire for the car, at the wheel of a 1927 15.5 h.p. sports two-litre Diatto.

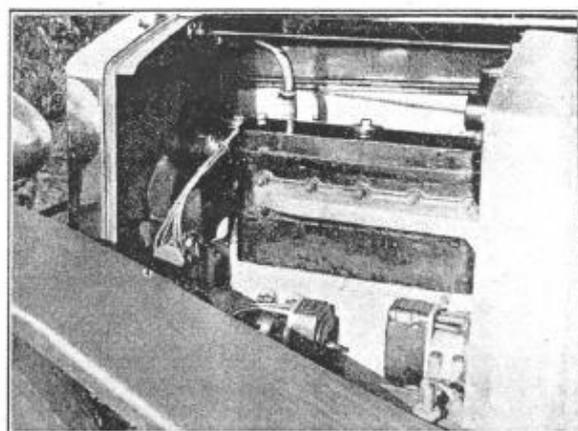


cylinder block is not gasketed, gas-tightness being secured by nice "facing" of the surfaces opposed. The overhead camshaft is carried in three bearings, and both valves and rocker-gear are, of course, interchangeable. The constructors continue to use four "idle" cams, whose function is merely to steady the camshaft, these idle cams having double noses, against which the corresponding pairs of extra rockers are held, by strong springs. Camshaft, water pump, magneto, cooling fan and dynamo enjoy a common drive through a vertical shaft skew-gearred from the crankshaft, and an extension of the same distribution shaft operates the oil pump. Lubrication is by pressure, with a really accessible relief-valve outside the crank-case, plus an oil-level indicator on the base-chamber and a needle-type gauge on the instrument board. The sump is replenished through one large filler centred in the cover of the valve-gear, and the pump-feed is very thoroughly filtered.

Three phosphor-bronze bearings, white-metal lined, carry the crankshaft. Iron pistons are fitted on the normal and aluminium on the sports models. Connecting rods are tubular on all models. By the way, the car which I tried most recently was the new two-litre "sports."

Cooling is effected by pump-pressure, by a wooden-bladed propeller-type fan, positively driven, and by a very large and slightly cellular radiator. Ignition is by Bosch magneto, and the lighting and starting installation are also by Robert Bosch. A Zenith triple-diffuser carburettor is fitted on the sports and a Solex on the normal chassis. Fuel supply is by Autovac, fitted, like the carburettor, on the off-side of the chassis, the magneto, lighting dynamo and starter being on the near, or exhaust, side. The ignition wiring is very neatly conduited, and the plugs are slightly inclined, but are *not*—as are so many cars' plugs nowadays—at all "socketed" in the block.

A single-plate, Ferodo-faced clutch is used, pressure to grip the driven plate being supplied by a series of peripheral springs. The centrally-controlled gear-box furnishes four forward combinations, and trans-



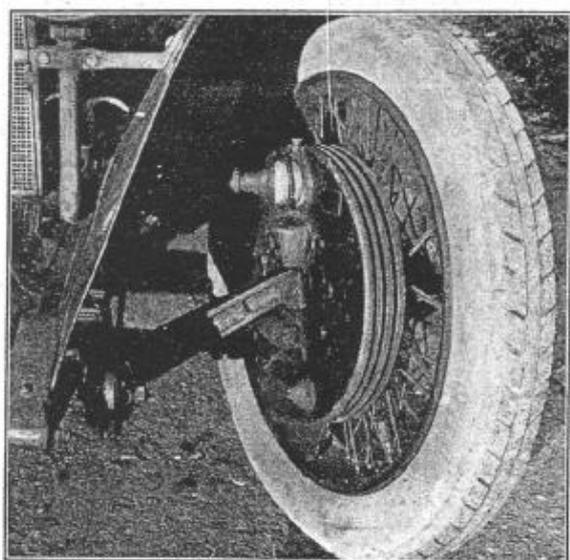
A glimpse of the electrical accessories, the encasement of the vertical shaft driving the overhead valve gear, the magneto and the positively-driven cooling fan on the 15.5 h.p. sports two-litre Diatto of 1927.

mission is through a propeller shaft encased in a torque tube which is rigidly attached to the rear axle. Final drive is through spirally hobbled gearing, with very large ball bearings, and a type of filler is used for the differential casing to which it is impossible to give too much oil. At the fore end the propeller shaft has an enclosed mechanical coupling, automatically lubricated, and the torque tube is anchored to the gear-box by means of a spherical housing. After removal of the driving shafts, the differential set may be withdrawn in one assembly from its casing. Steering is by worm and segment, and the rake of the pillar is adjustable. Suspension is by semi-elliptics all round.

Diatto-Perrot four-wheel brakes are brought into action by the use of the pedal. There is next to nothing to adjust, and very little to lubricate. The brake lever expands shoes only in the drums on the rear hubs. Six Rudge-Whitworth wheels, fitted with 820-120 mm. Dunlop cord tyres, are standard equipment, and other British units of the equipment are a Smith speedometer, revolution-counter and clock. Both electrical and bulb horns are provided. The body standardised is a roomy four-five-seated tourer, with a very staunch treatment of things like screen-supports, spare-wheel carriers, grid, etc. The one-man hood has (plated) steel "sticks," the screen is V-sectioned, and the upholstery and finish as a whole are first-rate.

A nicer thing to handle than this car it would be difficult to meet. Capt. Durlacher evidently makes great use of his ignition lever, and the degree of compression maintained is such that one must, but for a 70-75 m.p.h. car this Diatto can be driven very slowly on top gear. Two sets of ratios are available, 4.5, 6.4, 10.4 and 17.5 to 1, or 4.16, 6, 9.6 and 16.1 to 1. There is clearly just the difference that will be useful in legislating for the use of open or closed bodywork, and this is as well, because although the chassis has a wheelbase only of 9 ft. 4½ in., it has a surprising body-space, rather tempting one to fit a saloon, or other enclosed type of four-six-seater. The wings fitted are, as can be seen from our pictures, such as to help speed not at all, yet a perfectly standard 2-litre sports Diatto, with the coachwork and equipment illustrated, will lap Brooklands at 70 m.p.h. all day long.

The motor is notably quiet, the clutch and gear-box

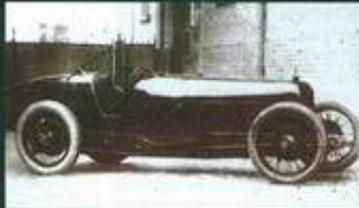


Diatto-Perrot four-wheel braking and the sharply castored steering pivot are the features of this photograph, with, additionally, the very liberal lock available.

© FONDO L.R. FITTIPALDI per la storia dell'automobile italiana



1923 SUSA MONCENISIO
Alfieri ed Ernesto Maserati
su DIATTO - HISPANO SUIZA
quattro cilindri 6000 -
progetto CODA MASERATI.



1924 TORINO
STABILIMENTO DIATTO
L'otto cilindri 2000 DIATTO -
MASERATI fotografato il
giorno della sua
presentazione alla S.A.A.
DIATTO - progetto MASERATI



1924 TORINO
STABILIMENTO DIATTO
Alfieri Maserati e l'ing. Coda
si accingono a provare la
DIATTO - MASERATI quattro
cilindri 2000 che Ernesto
piloterà nella gara delle
Colline Pistoiesi, sua prima
corsa.

Nelle
COPPA AUTOMOBILISTICA
.. FIERA DI MILANO ..

LA NUOVA

DIATTO

Tipo 30

Gomme DUNLOP - Freni DIATTO PERRAT
Carburatore ZENITH - Magnete OSCIP

dimostra le sue doti di
velocità e poco con-
sumo, raggiungendo
la maggiore velocità
fra tutti i concorrenti
(Km. 107,376 in 1 ora
e compiendo Km. 102
con una sola litra di
benzina)

CLASSIFICANDOSI!

PRIMA

per la velocità

PRIMA

per la media velocità-consumo

Soc. An. Autocostruzioni DIATTO

Strada della Venaria, 73 - TORINO

La XVI Corsa in salita Coppa della Consuma.

VISIONI DI GARA!

1. L'arrivo di un concorrente della categoria Turismo, 2. Damiano Regal l'asso motociclistico e recordman della Consuma, ha debuttato come automobilista ed ha incontrato un nuovotricovin-



cendo con la "Diatto", la sua categoria; 3. Maserati su "Itala", ha ottenuto un nuovo ambizioso trionfo; 4. Presenti su "Alfa Romeo" che ha vinto la categoria Turismo; 5. Damiano Regal in velocità in curva. (Fot. Locchi).



The New Two Liters. Type "20"



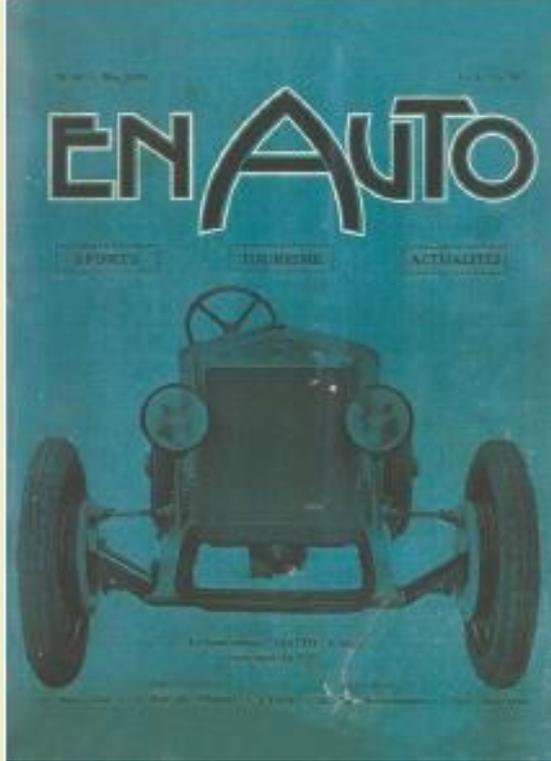
DESCRIPTION:

ENGINE—Four cylinders horizontal, detachable cylinder head, four strokes, 18" bore, 100 mm. stroke, overhead valves.
CARBURETOR—Multiple jets, hand and foot control, automatic choke valve.
IGNITION—High tension magnets with control on steering wheel.
LUBRICATION—Automatic forced feed by gear pump.
STARTING—Little electric engine.
LIGHTING and charge of accumulators by means of a dynamo.
CLUTCH—Single dry steel disc. Automatic sliding.
GEAR BOX—Living top speed and reverse, fourth speed in direct drive, central change speed lever.
REAR AXLE—Front steel casing connected to the gear box by a reaction tube and splined bearing. Weight felt reaction shaft and splined bearing (optional).
"DIATTO" wheels have resolved the problem of minimum wear and maximum safety by the creation of their Type 20. Substantially perfect, neat and practical. The new "TWO LITERS DIATTO" allows the fitting of any "Maserati" body, optional or ready to very suitable for town and country and produced by Maserati in accordance with the greatest speed.
Cost, accessories and taxes are actually above those of a 2000 cc.

BRAKES—Hand brake mounted at back of gear box and foot brake on each of rear wheels.
FRAMES—Of pressed steel, narrow in front and wider at the back, enough to assure a proper filling of the body.
SPRINGS—Steel coil springs on front and full coil-springs of great length and flexibility on rear axle.
STEERING—Efficient worm and bevels worm wheel.
AXLES—Pressed steel.
WHEELS—Detachable, 20" x 100, steering on large size ball bearings.

CHEMISTRIES:
Wheels... 12.5-13.0
Wheels... 12.5-13.0
Wheels... 12.5-13.0
Wheels... 12.5-13.0
Wheels... 12.5-13.0

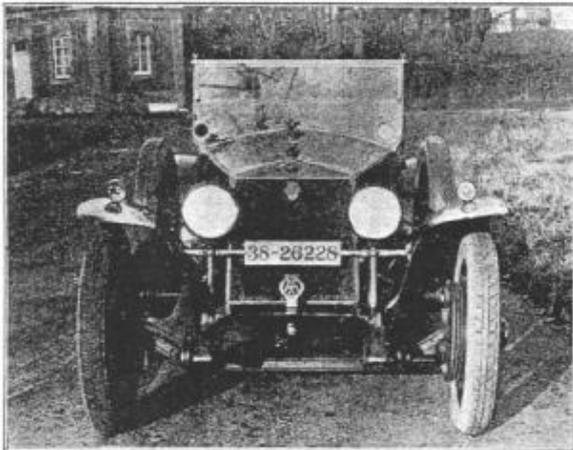
Ongarello Agencies Pty. Ltd. 12 McKillop St., Melbourne
Phone. Cent. 200



could not be bettered, steering is perfect, and suspension faultless—except from the standpoint of those who like to rise or fall 1 ft. for every 3 ft. they progress! But people of that kind do not, I suppose, buy the Diatto, which is just as well both for them and it.

Braking is first-rate. Here are some of the very few four-wheelers of which not even I am afraid, so that one can drive this car as rapidly as it is safe, or at least prudent, to drive anything on British roads. One need never get windy.

The engine-power still available, *after* one has decided that one may as well cut-out, is astounding. I should like very much to see a Diatto enginegraph, and particularly like to pin it firmly down in front of the noses of the poor fish who say "But you *must* have a six nowadays, my dear fellow!" This engine has better acceleration, far more power, and incom-



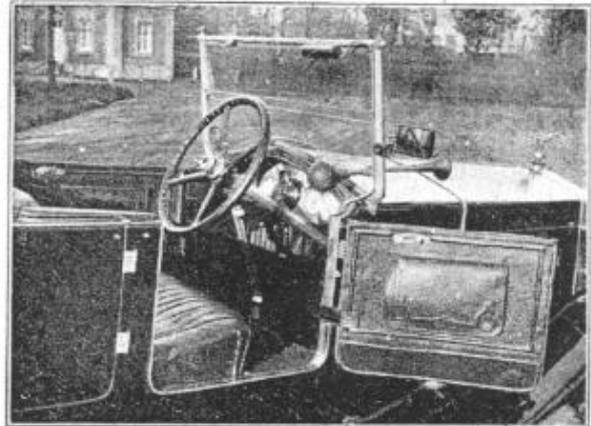
In this picture one enjoys to the full the clean drawing of the 15.5 h.p. Diatto's "front," with the radiator now characteristic of Italian ideas, a very straight-forward axle, and a (detachable) mud-shield between the dumb-irons.

parably more silence and refinement of running than at least one very vehemently boomed six of the same cylinder capacity, despite the fact that the claims advanced on behalf of that car would really make unthinking people believe that a car must be good because it has six cylinders. Fortunately for lots of us, there is much in the idea that if people say certain things sufficiently long and sufficiently loudly, they come to believe these things themselves. One does not need to exercise any psychological stunts, however, on the Diatto. The car does the work. One does not have to say "How splendid! How I *love* to drive the Diatto!" One enjoys its use automatically, must do so even if one approaches the car with prejudice.

The chassis price is £525, and the complete car illustrated costs £695, with the *lira* where it is. The Diatto is therefore not selling on price-appeal. It will not, for a long time, do so. It is not a car for

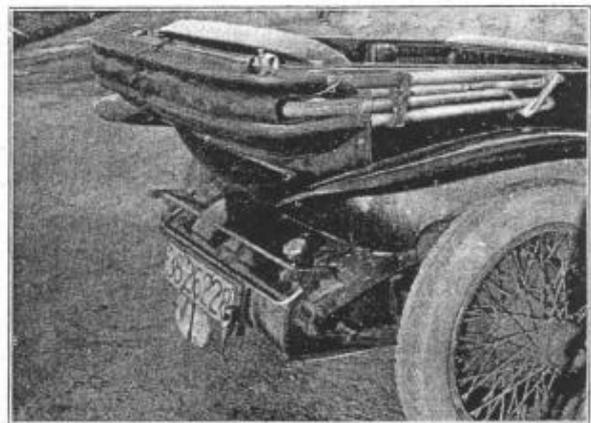
Another German Fusion

WORD comes from Berlin that the Siemens-Schuckert and the N.A.G. companies have combined forces. The former produced Protos cars and the latter N.A.G. cars and commercial vehicles. After the present series of cars are completed, the vehicles produced will be known as N.A.G.-Protos, and the manufacture will be concentrated in the N.A.G. factory.



Italian nattiness of instrument-board lay-out, joinery trimming and upholstery on the Diatto two-litre. Note also the easy reach of the left-handed change-speed and brake levers.

people who say "How much shine and glitter and pinkness can I get for my money?" It is a machine appealing only to discerning, *educated* motorists, and therefore we shall be a long while reaching the point at which we say "Another of those infernal Italians!" every five minutes; but I know no two-litre which I should like better to own, and very few which I should like so well to be mine. Anybody who has £695 to spend, and does not feel obliged—as so many do—to buy a British car, wants to try the 15.5 h.p. Diatto. It is among those which do their own conversion, and although I did not ask Capt. Durlacher what sort of cruising consumption he obtains, this should be very light, because the chassis weighs only 17½ cwt., and the completely equipped car, with all reservoirs filled and two spare wheels and tyres, inside 25 cwt.



A 13-gallon fuel tank of very stout gauge, feeding through an Autovac installation, and the luggage grid (included in the standard equipment) on the 15.5 h.p. Diatto.

The Season of Goodwill

"IN view of the approaching festive season, and the preparations that have to be made for it, I hope you will take a lenient view of this case," pleaded a motorist who was summoned at Bradford for obstruction. It appeared that he had gone into a music shop to change some pianola rolls. A kindly-disposed Bench took the hint and dismissed the summons.

IL "GRAN PREMIO D'INVERNO" A ROMA
DAL NOSTRO INVIATO SPECIALE - ROMA, 17 gennaio 1921.

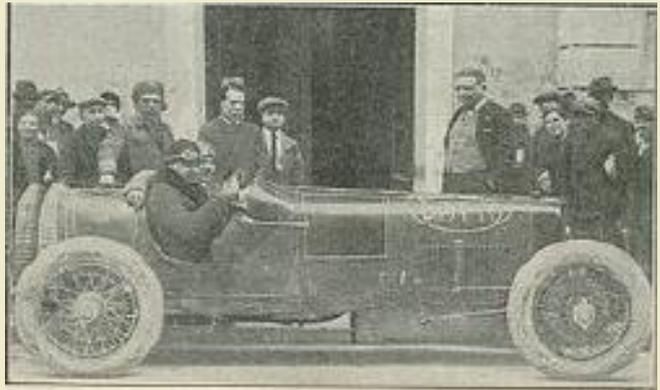
Categoria 3000 cmc.

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. Crabbendam Ent.co 18'52" 3/5;
7. Tattini Luigi 19'38".

Ritirato: Santucci.

1924 hatte der Zylinderblock der 2 Liter Diatto 4C Fahrzeuge aus der Serienproduktion keine zwischengelegte Dichtung, was die absolute Präzisionsarbeit zu einer Zeit belegt, in der noch keine Elektronik bei Werkzeugmaschinen und Drehbänken eingesetzt werden konnte. Die Rennsaison begann mit Siegen bei internationalen Rennveranstaltungen in Schweden, den Strecken- und Bergrennen von Stockholm, und in Spanien beim Rebassada-Rennen und dem Großen Preis von Barcelona, wo wie im Jahr zuvor ein vierter Platz errungen werden konnte.

Weitere Erfolge erzielten Rennfahrer wie Cesare Schieppati, ein berühmter Karosseriemeister aus Mailand, bei der strapaziösen Coppa delle Alpi (fünf Etappen in den Alpen mit einer Gesamtstrecke von 2.830 km, die Diatto ein Jahr später gewann) mit einem Diatto 20S, wo er die Coppa dei Ghiacciai gewann.



Il signor Giuseppe Abruzzese al volante della «Diatto speciale» 4 litri «avanti alla sede di Bari della S. A. Diatto».

Successi italiani in Svezia.

Sulle gelate strade del Nord, in pieno inverno il Club di Svezia ha organizzato una prova di 100 Km. su un circuito di 2765 metri, ed una prova di 200 Km. su un percorso di Km. 22.600.

In ambedue le gare, l'Italia con macchine serie di serie ha riportato il più grande successo.

Nella prima la classifica è stata la seguente

| | |
|-----------------------|----------------------------------|
| Cat. 1500 cmc.: | 1. Fiat. |
| » 2 litri | 1. Lancia; 2. Diatto; 3. Lancia. |
| » 3,5 » | 1. Scania Vabis, |
| » 5 » | 1. Buick. |
| » 6 » | 1. Cadillac. |
| » 1500 cmc. da corsa: | 1. Fiat. |

Nella seconda durissima gara si sono classificati:

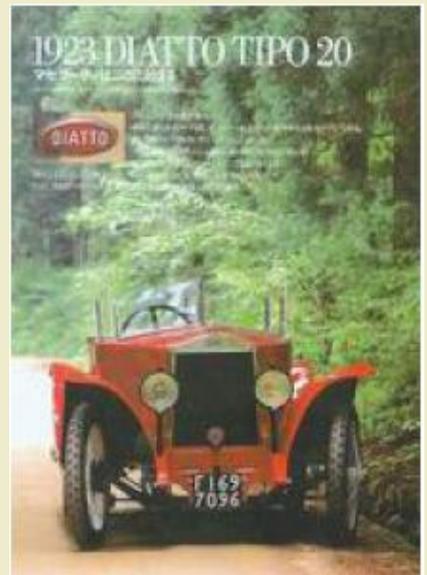
1. Diatto, 2. Ballot, 3. Lancia, 4. Fiat, 5. Lancia, 6. Fiat, 7. Fiat.

Notevolissima la vittoria della Diatto.

Tazio Nuvolari siegte beim Rennen in Mantua in der 3 Liter Klasse und Maserati gewann das Rennen Terni – Passo della Somma mit einem Diatto 20S. Bei der Targa Florio kam Maserati dagegen nur als Dritter ins Ziel.

größere sportliche Erfolge verzeichnen, wie beim Rennen von Limonest (zwei Siege in Folge) in Frankreich und beim Genfer Rennen in der Schweiz.

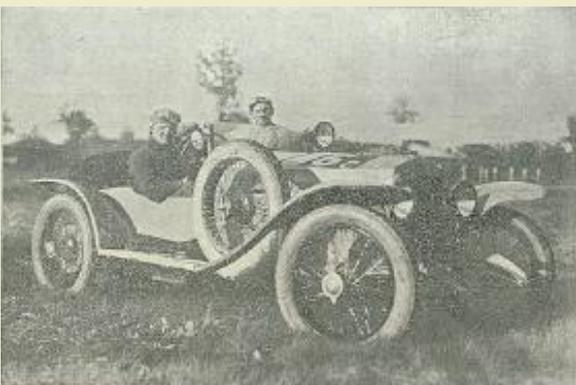
Diego de Sterlich ließ mit einem Diatto 20S seine Konkurrenten beim Bergrennen Terni – Passo della Somma hinter sich und bestieg auch beim Rennen Sorrento – Sant'Agata und der Coppa di Natale das Siebertreppchen. Schieppati gewann mit seinem Diatto 20S unter den Augen seiner lombardischen Fans die Coppa del Rè auf der Rennstrecke in Monza, wo der Hersteller Diatto auch die Coppa Fiera di Milano gewann, ein internationales Geschwindigkeitsrennen, bei dem der Benzinverbrauch auf 18 Liter begrenzt war.



Von 1925 an konnte der Hersteller Diatto

Auch das Rennen von Mugello ist mit drei Siegen in

Folge in der Liste der Diatto-Erfolge vertreten. Im Jahre 1926 präsentiert Diatto der Weltpresse eine seiner Rekordtechnologien. Sie ist das Ergebnis der großen, bei den Rennen gesammelten Erfahrung, die die Leistungen der konkurrenzfähigsten und von den Konkurrenten produzierten Autos in den Schatten stellt. „Der Diatto 30“ ist das schnellste italienische serienmäßige „2-Liter-Fahrzeug“ im Handel: ein italienischer Rekord, die Meister der Leichtfahrzeuge“.



La "2000", vincitrice della categoria 3 litri (della Schieppati) a Torino.



Die „reinrassigen Diatto-Fahrzeuge“ setzen sich in den meisten Rennen durch, auf der Rennstrecke von Monza, in der Schweiz beim Großen Preis von Europa, im Vereinigten Königreich beim 6-Stunden-Rennen von Essex, in den Bergzeitfahren, bei der Coppa della Perugina auf der Rennstrecke von La Spezia, beim Rennen Bologna – Raticosa, dem Rennen Cuneo Colle della Maddalena, der Coppa d'oro di Sicilia, in den Geschwindigkeits- und Ausdauerrennen, in Tunesien und Libyen beim Rennen Tunis – Tripolis und in der Schweiz beim Kilometer-Lancé in Genf, Sie setzen sich aufgrund ihres Stils durch, der zu einem Trend wird:

„Das klassische Design des Diatto-Kühlers mit gerader Linie, seine abgesenkten

Fahrgestelle mit sehr eleganter Karosserie, für niedrige Fahrzeuge mit flüchtigen Linien, haben anderen als Schule gedient.“

Intensiv wird die Planung und die Konstruktion der begehrten Sportwagen betrieben, leicht und leistungsstark, „Mechanik und Stil oberster Vornehmheit“ mit einem Hubraum zwischen 2.000 und 6.000 ccm, Motoren mit 4, 6, 8 Zylindern mit Kompressor, mit 4 Ventilen pro Zylinder und Kolben aus Aluminium, die von den eigenen Gießerei hergestellt werden. Die Tätigkeit wird fieberhaft bis zu Beginn der dreißiger Jahre fortgeführt.



Im Jahre 1932 wechselt in Folge der unüberwindlichen finanziellen Schwierigkeiten, die durch die Zerrüttung der Textilindustrien der Gebrüder Musso - ihrer Hauptaktionäre - und vor allem durch das endgültige Ausstehen der Einnahmen aus den enormen Militärlieferungen an das Königreich Italien verursacht wurden, der Eigentümer. (Diatto hatte sogar vergeblich den Rechtssitz nach Rom verlegt, um die Zahlung durch die Regierung zu erhalten.)

1928 - Diatto 30 S - Garavini

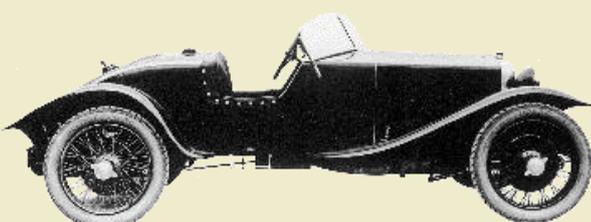
Die Produktion wird auf Motorkompressoren und Elektroaggregate umgestellt. Weiterhin werden Ersatzteile für Diatto-Fahrzeuge hergestellt, eine Tätigkeit,



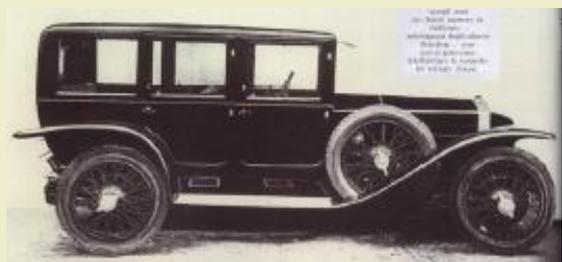
die im Jahre 1955 eingestellt wird.

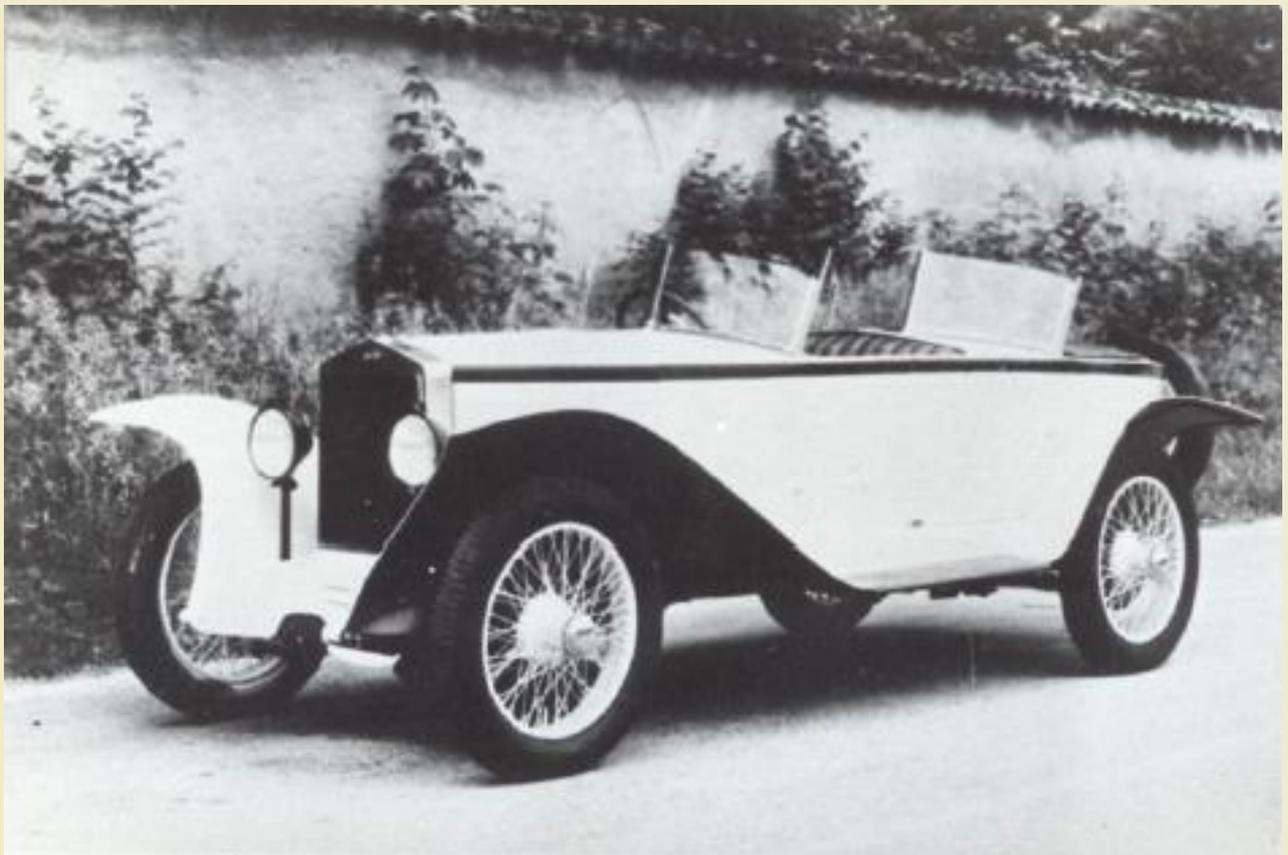
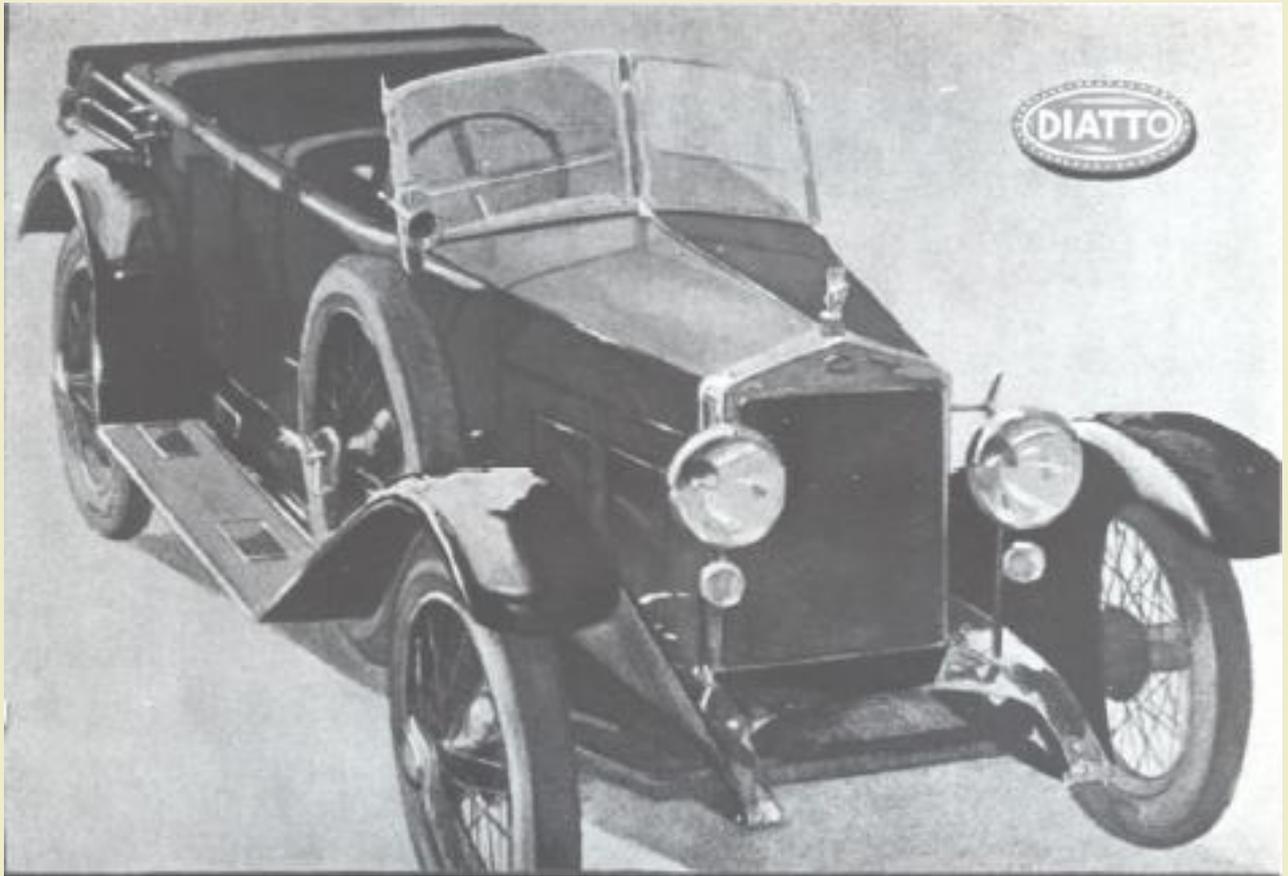
Diatto setzt mit seiner außergewöhnlich sportlichen Tradition und der Eleganz seiner raffinierten Modelle, die historisch mit Bugatti und Maserati verbunden sind, ein unauslöschliches Signal für den weltweiten Autosport (vgl. auf der Webseite die Originaldokumente).

1924 - Diatto 25 4DS Spider Zagato



1923 - Diatto 30 - Bertone





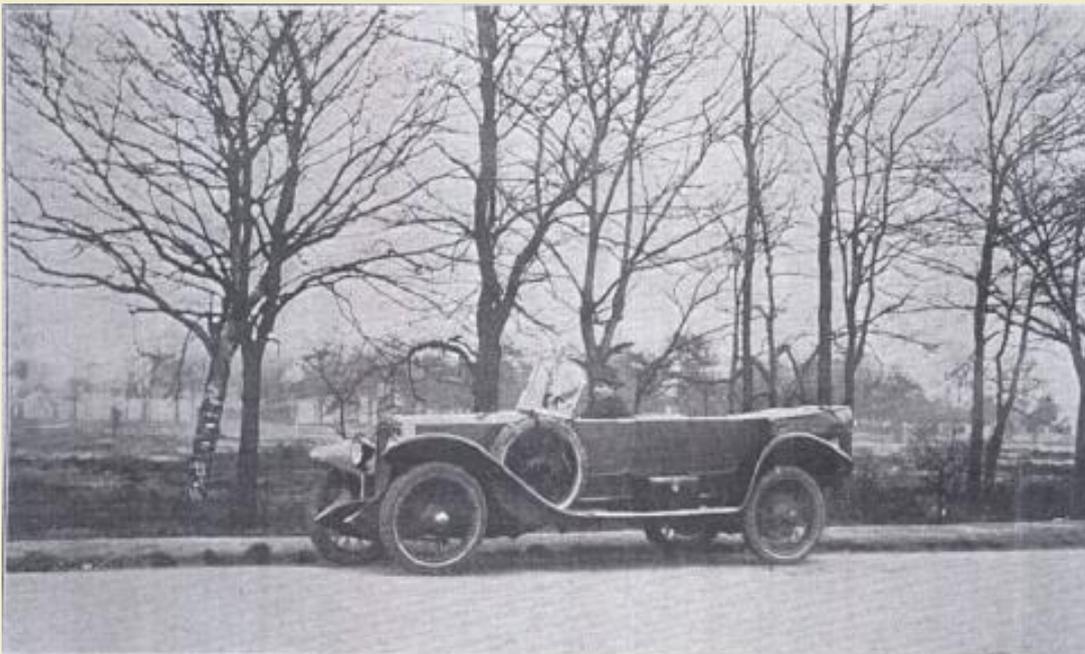
"AUTO." ROAD-TRIALS

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 - The Auto Motor Journal.

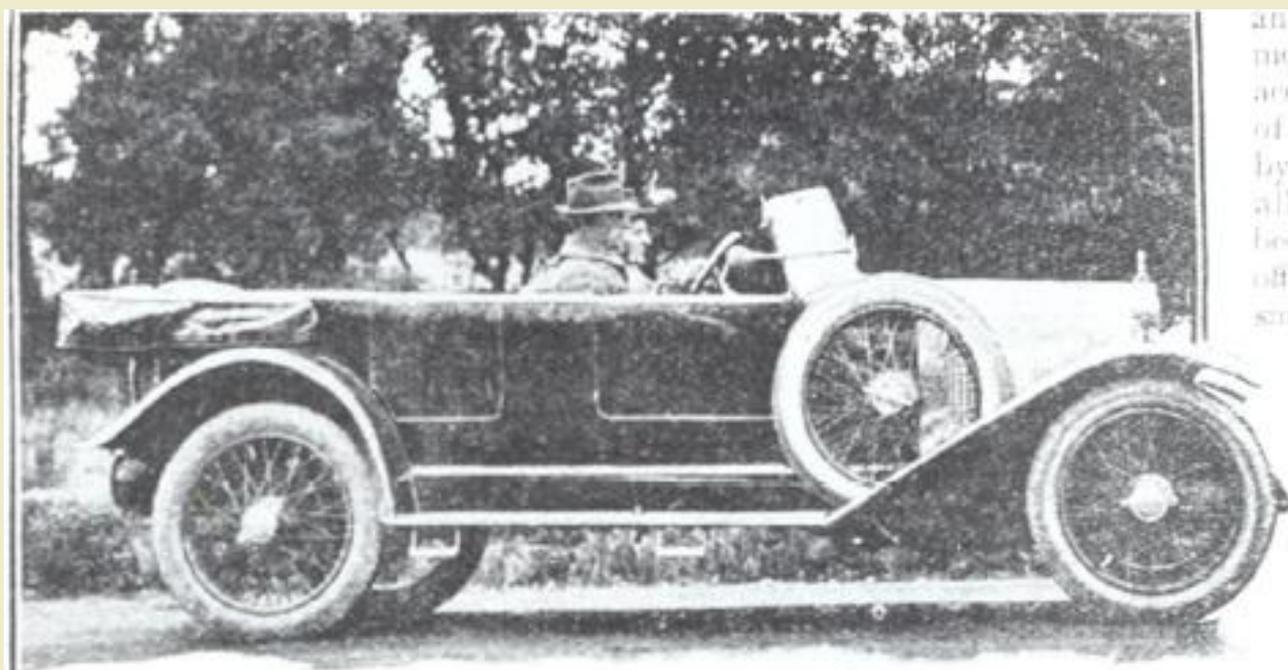


A speedy two-litre car from Italy—the 15.9 h.p. Diatto, mentioned in the notes above.

TESTING THE 2-LITRE DIATTO.



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



High body sides, giving excellent protection, form a feature of the Diatto.

and
met
acc
of
by
all
for
off
800



UNA MARCA DI FIDUCIA E DI DISTINZIONE

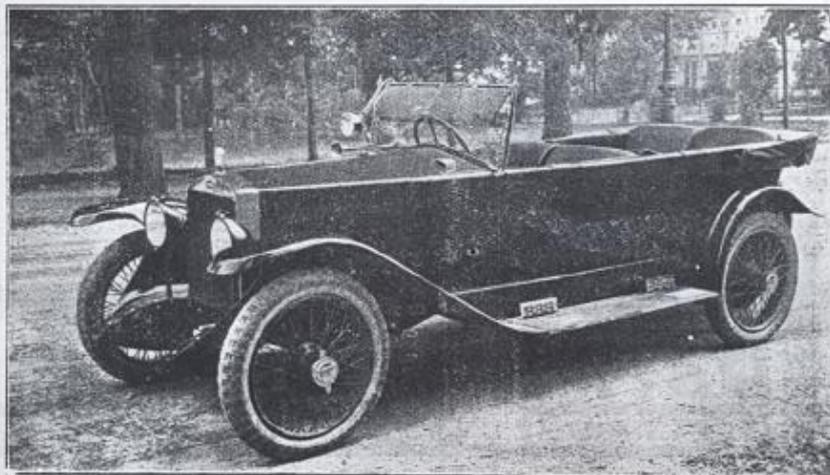
LA CARROZZERIA DEI FRATELLI SOLARO

TRADIZIONE E PROGRESSO

Quanto più estendiamo i nostri studi sulla carrozzeria tanto più ci appare manifesta la natura speciale di questa industria, che si distingue da tutte altre, non solo per i suoi stretti rapporti con l'arte ma per l'influenza che su di essa

penetrano lo spirito, intonarsene al gusto e conciliare i progressi dell'industria, i requisiti nell'arte con le tendenze del gusto della sua clientela.

Tra gli artefici della carrozzeria che meglio hanno saputo

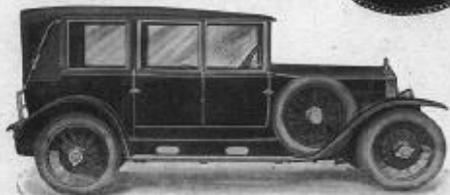


Carrozzeria Solero - Torpedo su chassis 'Diatto tipo 10.

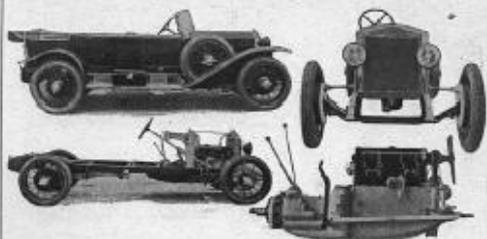
CARROZZERIA SCHIEPPATI

VIA L. PAPI N. 14 - MILANO - TELEFONO 30-030

AGENZIA LOMBARDA AUTOMOBILI



La confortevole nuova guida interna trasformabile SCHIEPPATI su chassis DIATTO tipo 20 A, coperta al Salotto dell'Auto e tanto comoda per la sua linea elegante.



VETTURA, CHASSIS E MOTORE DIATTO TIPO 20 - A

ALCUNE RECENTI VITTORIE DELLE



MILANO

Regia Automobilistica Via di Milano - 1000
1000 - 1000 - 1000 - 1000 - 1000
1000 - 1000 - 1000 - 1000 - 1000
1000 - 1000 - 1000 - 1000 - 1000

RABASSADA

Emiliano Via di Milano - 1000
1000 - 1000 - 1000 - 1000 - 1000
1000 - 1000 - 1000 - 1000 - 1000
1000 - 1000 - 1000 - 1000 - 1000

MUGELLO

Regia Automobilistica Via di Milano - 1000
1000 - 1000 - 1000 - 1000 - 1000
1000 - 1000 - 1000 - 1000 - 1000
1000 - 1000 - 1000 - 1000 - 1000

TREVISO

Emiliano Via di Milano - 1000
1000 - 1000 - 1000 - 1000 - 1000
1000 - 1000 - 1000 - 1000 - 1000
1000 - 1000 - 1000 - 1000 - 1000

LIMONEST

Regia Automobilistica Via di Milano - 1000
1000 - 1000 - 1000 - 1000 - 1000
1000 - 1000 - 1000 - 1000 - 1000
1000 - 1000 - 1000 - 1000 - 1000

SUSA

Emiliano Via di Milano - 1000
1000 - 1000 - 1000 - 1000 - 1000
1000 - 1000 - 1000 - 1000 - 1000
1000 - 1000 - 1000 - 1000 - 1000

AOSTA

Regia Automobilistica Via di Milano - 1000
1000 - 1000 - 1000 - 1000 - 1000
1000 - 1000 - 1000 - 1000 - 1000
1000 - 1000 - 1000 - 1000 - 1000

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

La duplice vittoria della "DIATTO"

Se nel circuito Toscano, coi criteri che ne informavano il regolamento, vi può essere la designazione di un vincitore supremo questo non può essere dato che dalla regolarità di marcia o dal maggior peso. Ora per la regolarità di marcia la vittoria è toccata alla vettura *Diatto* una delle più piccole macchine del circuito a cui è stata appunto perciò assegnata quella che costituisce la massima onorelcenza, il più importante premio del Circuito, e cioè la Coppa Challenge dell'Automobile Club di Firenze.

Questo Coppa doveva attribuirsi a quel concorrente che avrebbe mantenuto per ognuno dei 4 giri del circuito il tempo più vicino a quello di 1 ora e 30 minuti fissato dal regolamento.

Ottere la meravigliosa *Diatto* condotta Silvani, che ha ottenuto questa Coppa ha marciato con tale superficente regolarità su quel percorso accidentatissimo tortuoso, con continue salite a scese, comprese il passo della Fata, da far sì che che la differenza del quattro giri sommate assieme, in confronto del tempo di 1 ora e 30 minuti, ammonta complessivamente 7 secondi e 1/2.

Ora si noti bene che la *Diatto* col suo motore da 80 mm per 120, era una delle più piccole del circuito e quindi più sensibile ai dislivelli e in condizione più sfavorevoli in confronto delle macchine di 5 litri di cilindrata, per mantenere una media 155a.

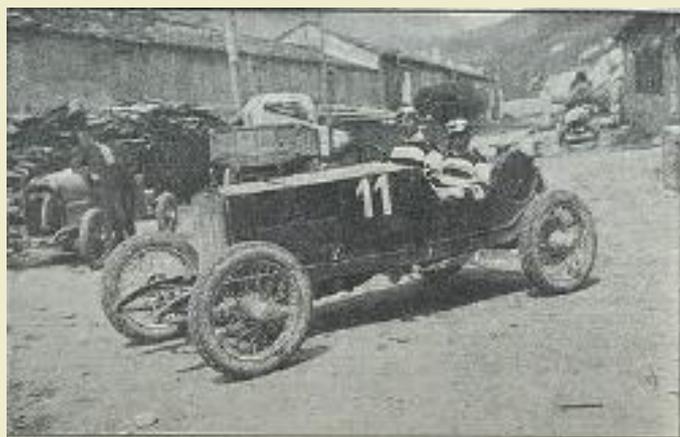
E si aggiunga che questa stessa macchina prima della corsa per un urto avuto con un'altra vettura era stata danneggiata e poi riparata in tutta fretta.

Ed è in tali difficili circostanze che la *Diatto* con bris che ha onore al suo guidatore, l'egregio Silvani ha vinto su tutti i concorrenti.

Questa brillantissima vittoria è ampliata e confermata ad quella ottenuta dall'altra *Diatto*, montata da Spodoni.

Anche questa ha marciato con perfetta regolarità, ha fatto il suo percorso nel tempo prestabilito di 5 ore 57'28" e 1/2, e perciò è prima alla pari con le altre della sua categoria che hanno mantenuto la stessa media regolare, ma passa al quarto posto per il minor peso che però raggiungeva i kg. 1182.

La *Diatto* quest'anno passa di successo in successo, dopo la vittoria nella corsa in salita di Barcellona e nella Coppa di Tourismo in Francia, dopo la seria dimostrazione nel Giro di Sicilia eccola ora a un fulgido trionfo in questo Circuito Toscano che ne consacra definitivamente le prerogative di resistenza e di regolarità a tutta prova.



Paolucci sulla nuova Diatto 10, secondo arrivato a soli 3 secondi del primo nella categoria da 500 cc.

La Diatto nel 24 Hours de Mont 1924 e nel 24 Hours de Lecco-Diava, e nel 24 Hours de Lecco-Bonad





n. 9 Agosto 1925 Cuneo - Colle Della Maddalena
Cat. 1.100/1.500/2.000/oltre 2000

- | | |
|-------------|-----------------|
| 1. AYUMIN | Diatto 50.05,8 |
| 2. GIRAUDO | Diatto 51.28,4 |
| 3. CATTANEO | Ceirano 53.18,4 |

GIULIO AYMINI, benestante di origine argentina. La sua famiglia si trasferì da Buenos Aires a Fiorano Canavese, nei pressi di Ivrea, nel 1850. Era un gentleman driver attivo soprattutto negli anni Venti, Trenta e Quaranta. Si distinse in varie competizioni al volante di vetture di marche diverse, Fiat, Diatto, Bugatti, Delage, Alfa Romeo e Cisitalia, sia in Italia che all'estero. Il 9 agosto 1925 prese parte alla Cuneo - Colle della Maddalena classificandosi al primo posto (Km/h 80,244) guidando una Diatto tipo 20 Sport con carrozzeria speciale Schieppati in alluminio la cui scocca di particolare architettura, era stata costruita in legno di frassino secondo i suggerimenti dell'Ing. Coda (Fig. 9;10/A) così come la Diatto 20 Sport affidata a Giraudo corazzata da Schieppati con carrozzeria "ultraleggera" in alluminio e scocca in tubi di duralluminio di chiara ispirazione aeronautica classificatasi al secondo posto in quella gara (fig. 10/B). Giulio Aymini, nato a Torino il 3 agosto 1891, ultimo di otto fratelli, si è spento nella stessa città il 29 novembre 1967.



SOCIETÀ ANONIMA
AUTOCOSTRUZIONI DIATTO

N. 158.
2° Edizione 1926.

TORINO
Biale Veneta, 74

PREZZI AUTOVEICOLI DIATTO "2 litri"

CHASSIS NUDI

senza gomma, franco Ufficio Torino:
Tipo "20 A₁" senza fessì su ruote anteriori, con cinque ruote
 Servey normali, impianto elettrico per luce ed avviamento, tronda
 elettrica normale, accessori previsti dal Catalogo Lit. **29.000**
Supplementi: Fessì su ruote anteriori 3.000
 Ruote a raggi Rudge Whitworth normali 1.500

Tipo "30₁" completo di: Fessì su ruote anteriori, cinque
 ruote a raggi Rudge Whitworth acciali, impianto elettrico per luce
 ed avviamento Bosch, tronda elettrica normale, ammortizzatori
 anteriori o posteriori, scappamento libero, indicatori del livello alla
 vana benzina Lit. **37.000**

CARROZZERIE per tipo "20 A₁":
 Torpedo di serie a 4 posti Lit. **11.000**
 " " " " a 6 posti **12.000**

CARROZZERIE per tipo "30₁":
 Torpedo di serie a 4 posti Lit. **13.000**
 " " di lusso a 4 posti (secondo il lusso) da Lit. **15.000 a 17.000**

CARROZZERIE Griglia laterale, anche "Weymann" • Sempre pronte.
 Coupé. Prezzi di fabbrica
 Cabriolet. secondo il lusso.

N. B. — Il prezzo detto nel catalogo per il tipo "20 A₁" e i supplementi relativi al motore opzionale, impianto elettrico Bosch, indicatori livello benzina, ammortizzatori e scappamento libero.



TIP
DI CARROZZERIE
SEMPRE PRONTI



A RICHIESTA
PREVENTIVI NON
IMPEGNATIVI



AUTOMOBILES "DIATTO" à LYON

Agence pour la France : 21, Rue Childebert — Téléphone : Barre 59-63



Agence pour la Seine et Seine-et-Oise :

C. CORBIN

Ingénieur A. M.

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

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

BRUNOD & VILLERET

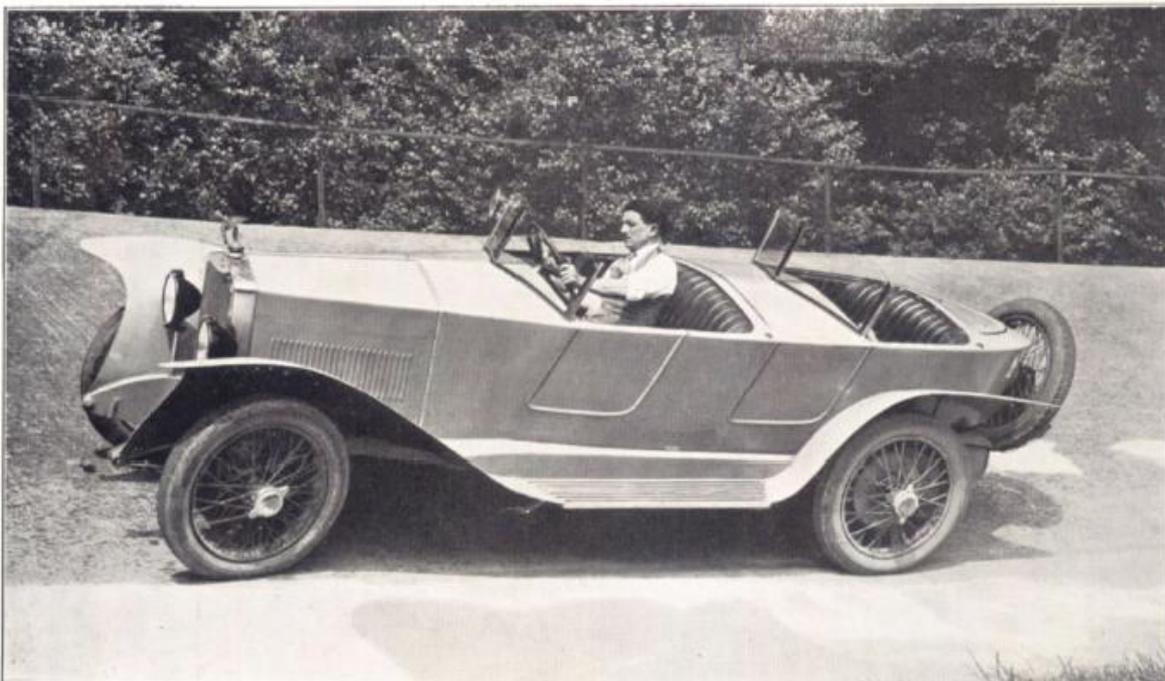
GARAGE DE LA PYRAMIDE

43, Rue Marietton, 43 — LYON-Vaise

Anciens Etablissements Legendre, 12, rue Bellecourdière, Lyon — 31.398

AUTOMOBILES "DIATTO"

S. DI LORENZO, Agent pour la France. — EXPOSITION : 21, rue Childebert, LYON



Lecot, pilotant la 2 litres sport de M. Réal, à Lyon, fait quelques tours de piste, au vélodrome de la Tête-d'Or.