



1835

Gründungsjahr:

Der erfinderische Guglielmo Diatto eröffnet in Turin eine Werkstatt zur Anfertigung von Kutschen.

1838

Erste Erfindungen:

Guglielmo Diatto lässt sich ein „perfektioniertes Rad“ patentieren. Es handelt sich um die erste einer Reihe von technologischen Neuheiten, die zur großen industriellen Entwicklung der Firma Diatto beitragen werden.



1864 - 1918

Eisenbahnproduktion:

Giovanni und Battista Diatto, Söhne des Guglielmo, entwickeln die Produktion weiter, industrialisieren sie mit der Konstruktion von Straßenbahnen, Zugmaschinen und Wagons für die Compagnie des Wagons Lits et des Grands Express Européens in Paris, Trans Europe Express. Diatto wird zu einem der führenden Industriekonzerne im Königreich Italien.



1905

Automobilproduktion:

Die Ingenieure Vittorio und Pietro Diatto, Enkel des Stammvaters Guglielmo und die dritte Generation fähiger und weitsichtiger Industrieller, gründen das Automobilhaus, das luxuriöse Berlina und vor allem teure und leistungsstarke Sportwagen von 2.000 bis 6.000 ccm, mit 4, 6 und 8 Zylindern, mit Kompressor, 4 Ventilen und Kolben aus Aluminium produziert und damit eine unauslöschliche Spur im weltweiten Autosport hinterlässt.





**1921 - 1922
Rennwagen Diatto - Bugatti**

Es werden Rennwagen hergestellt: - mit Bugatti-Motoren 1.500 ccm, montiert auf Diatto-Fahrgestelle Typ 25 HP Sport, - mit Diatto-Motoren 2.000 ccm mit 4 Ventilen, montiert auf Bugatti-Fahrgestelle Typ 'Brescia da corsa'.

**1838 - 1925
Industriepatente Diatto:**

Von dem „perfektionierten Rad“ hin zu Schaltungen, Bremsanlagen, Versorgungssystemen...



**1922 - 1926
Diatto - Maserati:**

Alfieri Maserati ist als Konstrukteur und Fahrer bei der renommierten Rennmannschaft Diatto angestellt, mit der er in vielen Rennen den ersten Platz erringt.

**1925 - 1926
Die G. P. Diatto - Maserati:**

Alfieri Maserati entwirft und konstruiert die Rennwagen Sport Diatto 8C Grand Prix Kom-pressor, die er erben wird und die nach



entsprechender Weiterentwicklung die ersten Rennwagen Maserati Typ 26 werden.

**1926
Rekord bei Stils und Performance:**

Einer unter vielen technologischen Rekorden: Die Diatto sind die schnellsten italienischen „2 Liter“-Fahrzeuge, die serienmäßig hergestellt werden und im Handel sind.





1919 - 1932

Die Karosseriebauer Diatto:

sind die berühmtesten und bedeutendsten der Welt:
 Bertone, Castagna,
 Garavini, Ghia, Mulliner,
 Schieppati, Stabilimenti
 Farina, Zagato.

1905 - 2005

100-jähriges Bestehen
 Die Tradition setzt sich fort...
 Die Erinnerung an seine 300
 Rennerfolge bleibt



unvergesslich:
 Ein biographisches Buch und
 mehr als tausend Seiten
 Geschichte industrieller und
 sportlicher Tradition aus
 Zeitschriften der damaligen
 Zeit können auf der Webseite
www.diatto.com eingesehen
 werden.



Automobili DIATTO

Via Frejus, 21 :: TORINO :: Telef. 20-94

Vetture da 10 HP.
 Semplici - Pratiche - Economiche

Vetture da 25 HP.
 Con vetture di servizio, piccoli, le più veloci e di minor consumo

Riparto speciale
 per macchine da 1000 cc. a 2000 cc.

Auto Compressa

1920 - negativo 119/10

Italienischer Sport und Stil, eine Synthese per Exzellenz:

Einzigartige Gelegenheit für
 einen maßgeblichen Zugang
 zu dem begehrten Markt mit
 dem höchsten Ansehen und
 Verdienst: dem Markt der
 Sportfahrzeuge Gran Turismo

Nella Coppa Automobilistica "FIERA DI MILANO"
 (CIRCUITO DI MONZA)

Il nuovo TIPO 30 - Litri 2

DIATTO

si afferma PRIMO ASSOLUTO

Gomme **DUNLOP**
 Freni DIATTO-PERROT
 Carburatore ZENITH
 Equipaggiamento BOSCH
 Lubrificante VEEDOL

Società Anonima Autocostruzioni "DIATTO",
 TORINO - Strada della Venaria N. 73 - TORINO

9 Maggio - tre vittorie "Diatto,"

Circuito di Alessandria

Sorrento - Sant'Agata

Scalafra della Rabassada

DIATTO

Società Anonima Autocostruzioni DIATTO
 Via Venaria, 73 - TORINO - Via Venaria, 13

Eingetragener Markenname in allen 5 Kontinenten:

Einzigartige Gelegenheit für
 eine vollständige kommerzielle
 Nutzung: von den
 Fortbewegungsmitteln auf
 dem Boden, in der Luft und
 auf dem Wasser... bis hin zu
 den Luxusartikeln „made in
 Italy“.

DIATTO

Meccanica e stile
 di suprema distinzione

Automobili Diatto

VIA FREJUS 21 TORINO - VIA FREJUS 21



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

Portofranco, 5 aprile — CORSA IN SALITA DI PORTOFRANCO (Chilometri 10,500) — Cat. 2000 cmc. Turismo) 1° Sig. L. MENGHI su DIATTO TIPO 30 in 7'40" (miglior tempo delle macchine da turismo).

Milano, 30 aprile — 1° 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 fatta 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 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 SUSA-MONCENISIO (Km. 22,000) Cat. Turismo 2000 cmc.: 1° Sig. AYMINI su DIATTO TIPO 30 in 24'32"; 2° Sig. C. GIUDICI su DIATTO TIPO 30 in 24'40".

Trento, 5 luglio — CORSA IN SALITA TRENTO-BONDONE (Km. 13) — Cat. 2000 cmc.: 1° Sig. VITTI su DIATTO TIPO 30 in 22'00"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 a 2000 cmc.: 1° Dott. GANZINA su DIATTO TIPO 30.

Genova, 25 Ottobre — 1° 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.





SERVIZI/Cento anni di Diatto

di Donatella Biffignandi (del Museo dell'Automobile di Torino)



Che i fratelli Pietro e Vittorio Diatto, eredi di una grande impresa di costruzioni meccaniche e ferroviarie a Torino, fossero dei diffidati, come si dice in piemontese, dei perfezionisti pigri 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 devesi 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

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

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 risale 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 vetturina Ceirano. Decisero perciò di allearsi con la casa parigina A. Clément Bayard, di Levallois-Perret, molto apprezzata in Italia tanto da venderci 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 Vercelione. 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

Brasier **Mors**
 Unsere
 Monopol-Marke:
Diatto-A. Clément
 findet täglich neue begeisterte Anhänger
 Compl. Doppelphaätens: 10-15 PS 4 Cylinder 8000 Mark
 14-18 PS 4 Cylinder 9800 Mark
Automobilhaus Beuster & Wigankow
 Berlin - Charlottenburg
 Hardenberg-Strasse 27
Puch - Voiturette **Diatto-A. Clément**

Allgemeine Automobil-Zeitung.

Verona und Cannes.

Kategorie. 1 Diatto-A. Clément I (X.). 2. Humber I (X.). **Stettin** Kategorie. 1. Sizaire-Maudin I (X.). 2. Werner I (X.). 3. Laurin & Mlement I (X.). 4. Laurin & Mlement II (X.). 5. Loreley (X.). **Fünfte** Kategorie. 1. Lion (Jourassof). 2. Lion II (Véan).

DER MOTORWAGEN.

Diatto hat eine 21 Maschine mit vier Zylindern und obenliegender Steuerwelle ausgestellt. Von der stehenden Welle am vorderen Ende des Motors werden eine Reifenpumpe und ein zweiflügliger Holzventilator angetrieben. Bemerkenswert ist auch, daß die Verwendung von Ballonreifen in Italien noch wenig Fortschritte gemacht hat.

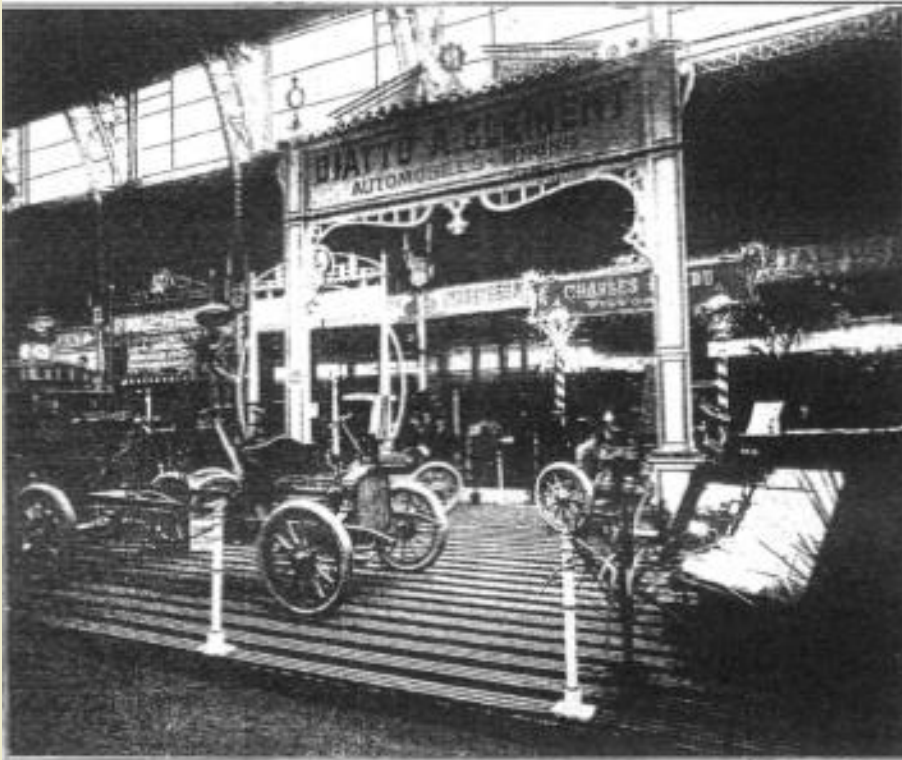
Fahrer und Wagen der Herkomer-Fahrt 1907



Herr P. Wigankow, Berlin; 35/45 PS Diatto-Clément

Diatto-Clément-Vertretung. Die Firma Beuster & Wigankow, Berlin - Charlottenburg, Hardenbergstrasse 27, hat die Vertretung ihrer Monopolmarke Diatto-A Clément für den Regierungsbezirk Köln, mit Ausnahme des Stadtgebietes Köln, Herrn Joh. Bachem in Bonn übertragen.

Diatto-A. Clément Der billigste erstklassige
Wagen am Markte - Elite-
Marke der italienischen
Industrie - Geräuschlos
wie ein Elektromobil
Monopol für Deutschland: Beuster & Wigankow, Berlin-Charlottenburg.



Die Brüsseler Automobild-Ausstellung
Diatto-A. Clément in Turin



Herr G. Detzin, Berlin; 35/45 PS Diatto-Clément

Die Königin-Mutter Margherita von Italien fährt, seitdem Peters Union-Pneumatik auf der Coppa d'Oro Fahrt so glänzend abgeschnitten hat, nur noch dieses Fabrikat, und ging der Mittel-deutschen Gummiwarenfabrik Louis Peter A.-G. von dem Automobildienst Ihrer Majestät der Königin-Mutter von Italien das nachstehende Schreiben zu: „Wir beantworten hiermit Ihr Geehrtes mit dem wir sagen Ihnen unseren besten Dank für Ihre Höflichkeit. Mit großem Vergnügen haben wir konstatiert, daß die uns durch die Firma Diatto-A. Clément in Turin für das Automobildienst bestimmten Pneus Peter von sehr gutem Material sind, dessen Widerstand uns erstaunt. Für die etc. Il Direttore del Servizio d'Automobili di S. M. la Regina Madre gez. Cav. E. C.

Diatto **A. Clément.** Die Firma Beuster & Wigankow, Berlin-Charlottenburg, Hardenbergstr. 27, hat das Verkaufsmonopol der oben bezeichneten Marke für ganz Deutschland (Bayern ausgenommen) erworben. Die Diatto-Marke war auf der vor kurzem geschlossenen Automobilausstellung durch mehrere Chassis vertreten, deren kräftige und übersichtliche Konstruktion, verbunden mit Eleganz und Gefälligkeit in der Formgebung die Aufmerksamkeit der Fachkreise in nicht gewöhnlichem Maße erregt hat. Der Diatto-Wagen ist hervorgegangen aus der Vereinigung der Automobilkonstruktoren A. Clément in Paris-Levallois und Ing. N. und P. Diatto in Turin. Die Firma Diatto ist in der italienischen Automobilindustrie seit langer Zeit bestens bekannt, wegen ihrer hervorragenden Spezialgüsse von Motorzylindern und Herstellung von Federn aus Spezialstahl. A. Clément ist durch seinen Bayard-Wagen weit über die Grenzen seines Vaterlandes hinaus berühmt geworden, sein Etablissement in Paris-Levallois zählt unbedingt zu dem bestgeleiteten der Welt. Die Diatto-Gesellschaft hat sich in genialer Weise bei ihren Konstruktionen die Vorzüge des Bayard-Wagens zu nutze gemacht, gleichzeitig durch Verstärkung der Hinterachse und des Differentials, wie Anwendung der bekannten Truffaultfederung dem rauheren Charakter italienischer und deutscher Straßen Rechnung tragend. Durch Einbau einer doppelten Zündung (Magnet und Akkumulatoren) ist die leichte Inbetriebsetzung und ständige Betriebsbereitschaft gewährleistet. Trotz dieser Vorzüge und Verwendung nur allerbesten Materials stellt sich der Preis billiger, als derjenige der ebenbürtigen Konkurrenz. Dass der Wagen im übrigen mit allen Errungenschaften moderner Automobiltechnik ausgestattet ist, bedarf wohl als selbstverständlich kaum besonderer Erwähnung. Die Einführung der Diattomarke im Königreiche Bayern durch den Königl. Bayr. Hoflieferanten Herrn Joh. Häusler ist von einem glänzenden Erfolge begleitet gewesen. Die verkauften Wagen sollen sich, wie wir hören, ganz hervorragend bewährt haben. Es dürfte keinem Zweifel unterliegen, daß dies erstklassige Fabrikat, dem ein so vorzüglicher Ruf vorausgeht, und dessen Generalvertrieb sich in so rührigen Händen, wie die der Herren Beuster & Wigankow befindet, binnen kürzester Zeit auch im ganzen übrigen Deutschland bekannt und gesucht sein wird.

Automobil-Welt

Illustrierte Zeitschrift für die Gesamtinteressen des Automobilwesens

Freitag, den 21. August 1908

Targa Bologna

Von Heinz Ross

Startliste:

1. Primavesi (Diatto-Clément)	6:00
2. Buzio (Franco)	6:01
3. Appendino (Spa)	6:02
4. Tommaselli (Bianchi)	6:03
5. Maggioni (Züst)	6:04
6. Tamagni (Junior)	6:05
7. Parran (Lorraine-Dietrich)	6:06
8. Porporato (Berliet)	6:07
9. Vaccari (Fiat)	6:08
10. Ravetto (Darracq)	6:09

Dritte Kategorie.

1. Follin (Fiat) 12:36.
2. Primavesi (Diatto-Clément) 18:8:12.
3. Schudoff (Berliet) 13:17:48.

Dritte Kategorie.

1. Diatto-Clément (Primavesi) 1:39.
2. Fiat (Follin) 1:47.
3. Berliet (Schudoff) 1:49.
4. Gumber (Schulst) 2:28.

Unter der Patronanz des Automobil-Club von Venetien (Padua) veranstaltete die Sportkommission von Verona Sonntag den 15. d. ein Rennen auf einer Rundstrecke von 27 km, die einmal zu befahren war. Das Rennen war von prächtigem Wetter begünstigt, man schätzte die schaulustige Menge auf 60.000 Personen. Die Organisation war tadellos. In den drei Kategorien, die für das Rennen vorgesehen waren, wurden nachstehende Resultate erzielt:

Erste Kategorie (Vierzylinder, maximale Bohrung 110 mm, Chassisgewicht 950 kg):

1. Rino Matr (Bianchi) in 20:25
2. Vaccari (Diatto-Clément), 21:25.
3. Dr. Borjati (Lucia), 21:08%.

Zweite Kategorie (Vierzylinder, Bohrung 120 mm, Gewicht 1050 kg):

1. Luigi Selvatico (Itala), 19:51.
2. Menegardo (Fotta-Fraschini), 28:27%.

Compostella (Diatto-Clément) wurde disqualifiziert, weil er die Strecke nicht zu Ende fahren konnte.