

NON ACQUISTATE AUTOMOBILI SENZA INTERPELLARCI !!!

Le nostre condizioni vi convinceranno della convenienza di preferirci

AUTOMOBILI
MARCA
"Torino,"



AUTOMOBILI
MARCA
"Torino,"

14-18 HP completa, con carrozzeria, doppio phaëton

£. 10.000



L'AUTOMOBILE ECONOMICA
DA TOURISMO E PER CITTÀ

È LA MARCA "TORINO,"
DELLA SOCIETÀ DIATTO-A. CLEMENT

Rendimento elevato del motore.
Solidità specialmente studiata del cambio di
velocità e del differenziale.
Consumo **minimissimo** di benzina.
Prezzi ridotti, **assai convenienti.**

La vettura **DIATTO - A. CLEMENT** 
soddisfa con **grandissima economia** alle
esigenze dell'automobilista sportsmen, profes-
sionista e commerciante, ed è in special modo
adatta a questi ultimi per sollecito disbrigo
dei loro affari.

Quest'anno presenta tipi di chassis specialmente
rinforzati e con un nuovo cambio di velocità
a tre "trains balladeurs", la cui prova su
lunghi percorsi diede risultati superiori ad
ogni aspettativa.



AGENZIA GENERALE PER L'ITALIA:
SOC. AN. FABBRE & GAGLIARDI
MILANO.

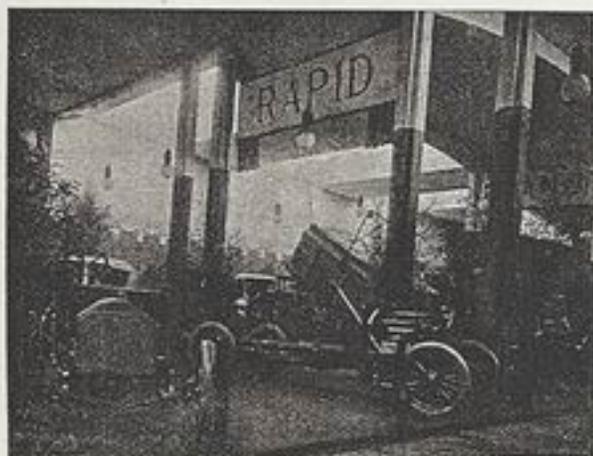
Chiedere Cataloghi e Preventivi.

eccellente, come abbiamo avuto occasione di constatarlo anche nelle applicazioni marine, la De Vecchi & C. che ha pure macchine accuratamente costruite, e infine le vetturette Marengo, Alcyon, Peugeot italiana, Fiat, Rolland & Pilsa, ecc.

Delle vetture elettriche troviamo qui una rappresentanza più numerosa e valorosa che al Salon di Parigi.

Unico dei *tricar*s è l'Alcyon.

Il riparto pneumatici è al gran completo. Per la produzione nazionale ecco Pirelli che ormai può tener testa tanto per i pneumatici da automobile quanto per quelli da bicicletta alla migliore produzione estera. *Semelles* e cerchioni smontabili Pirelli stanno ora in prima linea e con giustizia.



Lo stand della "Rapid",



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

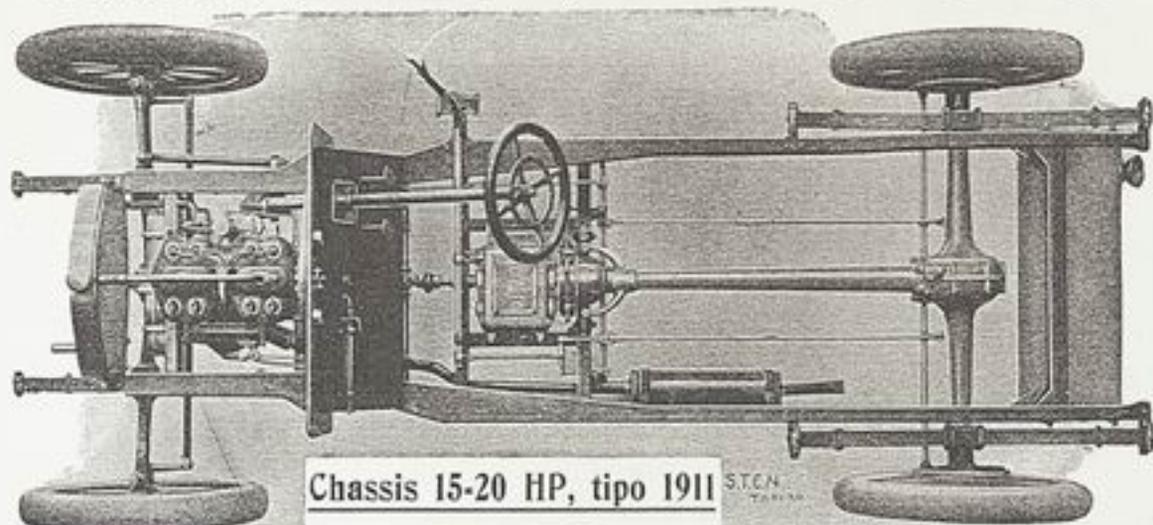
AUTOMOBILI

Fonderie Officine

TORINO

FREJUS

DIATTO



Fonderie Officine **FREJUS** - Via Frejus, 21 - TORINO

Agente generale per il Lazio: Ditta **FORNARI & MULETTI** - Via Aureliana, 14-16-18 - ROMA

≡ 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 » 20-25 HP » » »
- » 5 » 25-35 HP a 4 cilindri

specialmente indicato come
Omnibus per Albergo.

MOTORI PER USO INDUSTRIALE E AGRICOLO
LOCOMOBILI A GAS POVERO

MIETITRICE 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 ⚡ ⚡
lo STAND N. 27 per le MACCHINE AGRICOLE

Le nuove applicazioni agricole del motore a benzina

Le iniziative della *Diatto-A. Clement.*

Per merito di una delle nostre grandi Case torinesi, la *Diatto-A. Clement*, il motore a benzina ha trovato praticamente un'altra delle sue più proficue applicazioni, una applicazione grandiosa e utilissima, destinata ad assicurargli il più largo e fiorente avvenire. Si tratta della introduzione del motore a benzina nelle macchine e nei lavori agricoli.

Se nel 1908 l'automobilismo industriale ottenne un magnifico sviluppo, il 1909 sarà l'anno dell'automobilismo agricolo. Il campo del motore a scoppio, in questo suo nuovo avviamento, è specialmente in Italia vastissimo.

Qui da noi dove la proprietà fondiaria è piuttosto frazionata e perciò non consente l'uso di grandi macchine a vapore, costose e ingombranti, il piccolo motore a benzina, economico, maneggevole, potrà sostituirle con profitto e diffondersi enormemente con i più vantaggiosi risultati.

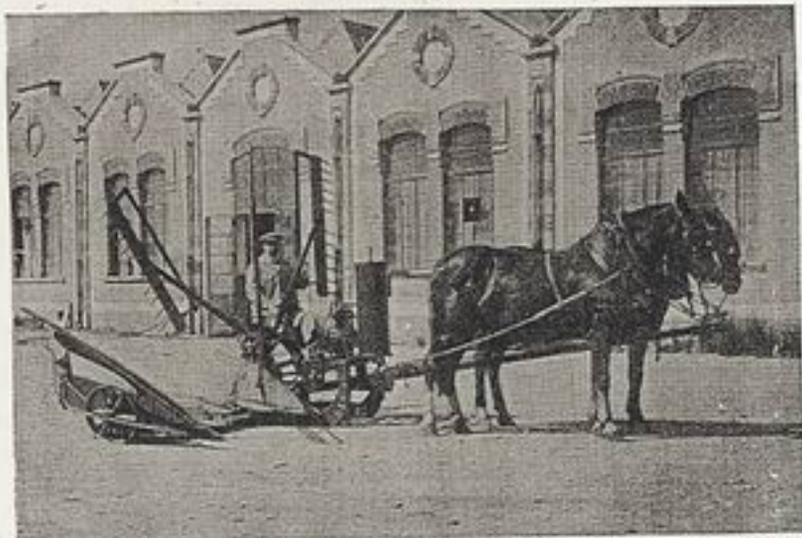
La *Diatto-A. Clement* si è messa arditamente e sagacemente su questa nuova strada, essa ha apprestato alcuni

da ricambiare ogni due ore, colla nuova falciatrice una sola coppia di cavalli lavora dieci ore.

Il sig. Nebiolo aveva prima avute difficoltà unicamente per i motori fornitigli dalla concorrenza, ora col motore *Diatto-A. Clement* semplice e pratico, la falciatrice funziona a meraviglia ed i risultati ottenuti nell'ultima campagna furono di falciare facilmente 4 ettari, ossia 10 giornate circa col lavoro di 10 ore consumando un litro di benzina ogni ora e cioè per ogni giornata di prato falciato.

Se si pensa alla deficienza di mano d'opera e di animali da tiro di cui soffre ogni azienda agricola nella stagione della falciatura, si comprende tutta l'importanza di questa geniale applicazione. La sua importanza industriale è stabilita dal numero ingente delle falciatrici esistenti in Italia ed alle quali si potrebbe fare tale applicazione.

Questa falciatrice meccanica venne premiata con medaglia d'oro al Concorso pratico su terreno dell'Esposizione di Bourges (Francia), con medaglia d'oro alla recente Esposizione di Piacenza e con diploma speciale di benemerita con premio di lire 600 al Concorso internazionale indetto dal Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio a Piacenza nel settembre 1908.



La Mietitrice da riso della "Diatto-A. Clement".

tipi di macchine agricole, le quali, come già ottennero a Piacenza e all'estero le più alte onorificenze, così compongono ora a Torino una mostra interessantissima davanti alla quale industriali e proprietari fanno delle lunghe soste.

La fabbrica torinese ha risolto con queste sue nuove creazioni alcuni dei più difficili problemi tecnici, e la soluzione che ne ha dato è delle più semplici e pratiche, di quelle che diventano definitive. Infatti dove sono state viste ed sperimentate le macchine ad uso agricolo della *Diatto-A. Clement* hanno ottenuto un importante successo e le più illimitate approvazioni, sintomo sicuro della grande diffusione che avranno pure in Italia.

Crediamo quindi opportuno fornire adesso ai lettori una sommaria descrizione di questi diversi apparecchi a cominciare dalla *Falciatrice da erba*.

Essa è una invenzione del cav. Nebiolo, antico e conosciuto industriale, il quale si dedica da diversi anni a vaste imprese agricole. Il Nebiolo ha ideato di applicare il motore alla falciatrice in aiuto ai cavalli. Mentre nelle comuni falciatrici i cavalli devono provvedere al traino ed al movimento della lama falciatrice, qui devono provvedere soltanto al traino, e che da ciò siano sollevati è provato dal fatto che mentre prima occorrevano a disposizione tre coppie di cavalli

La *Mietitrice da riso* consta dell'applicazione precedente perfezionata dal cav. Alfonso Balbo Bertone, distinto proprietario agricoltore di Crescentino. Il cav. Balbo Bertone, che si era interessato all'applicazione del Nebiolo alla falciatrice, cercò di adattarla alla mietitrice del riso, e dopo studi e prove pratiche, nelle quali la *Diatto-A. Clement* cercò di coadiuvarlo nel miglior modo, venne al modello ora esposto e che nell'ultima campagna risicola diede soddisfacentissimi risultati.

Anche qui, alla coppia di buoi è riservato il solo traino, mentre il motore provvede al movimento alternativo della lama ed alla rotazione dei rastelli.

Il tutto posato sopra una slitta speciale permette di lavorare nel terreno fangoso ed anche irrigato della risaia con l'agevole traino di due buoi, la macchina non affonda, sale e scende dagli argini senza che la sega imbocchi e si può senza inconvenienti tenere il taglio all'altezza che si vuole.

L'importanza ed il bisogno dell'applicazione risulta dal premio di lire 10 000 istituito dalla Associazione fra gli Agricoltori del Vercellese, precisamente per una mietitrice meccanica per il riso.

Troppo sono note le difficoltà di mano d'opera per il taglio del riso che, per non perdere il raccolto, deve essere fatto

in un breve periodo di tempo della durata soltanto di quindici giorni circa, per non comprendere di quale grande aiuto debba essere tale macchina per i riscultori.

E veniamo infine alla **Locomobile a gas povero**. Una macchina straordinariamente riuscita e per la quale si dovettero superare le maggiori difficoltà, a cominciare da quella di riunire la massima leggerezza di tutto l'insieme colla massima stabilità e robustezza di tutti i meccanismi, per renderla adatta ai lavori agricoli e ai servizi industriali in genere.

Il che non era né semplice né agevole, e non fu che dopo alcuni anni che si arrivò al tipo odierno che compendia tutto quanto l'industria automobilistica apportò di nuovo e di pratico nei motori a scoppio.

Il motore adottato è del tipo a quattro cilindri separati, la cui velocità, per adattare la locomobile a servizi industriali ed agricoli e per aumentarne la durata, venne ridotta a circa 700 giri; l'accensione è a magnete ad alta tensione e il motore venne munito di regolatore sensibilissimo in modo che non risente troppo le brusche variazioni di sforzo.

Anche in questo caso non si ha di consumo che l'acqua necessaria per la produzione del gas.

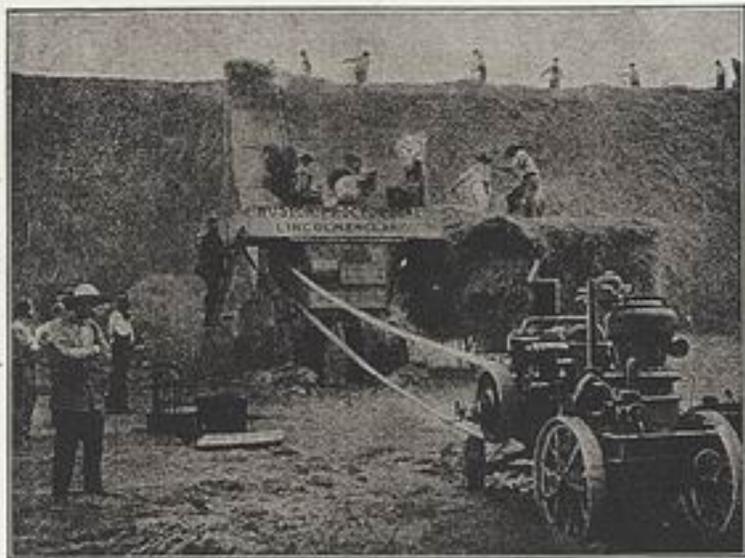
La locomobile completa non pesa che klg. 2000, ne è facile quindi il trasporto anche in paesi montuosi. Il consumo è quello riscontrato negli impianti fissi.

L'anno scorso si fecero numerosissimi esperimenti di trebbiatura e questi, oltre al dimostrare la grande praticità del meccanismo, diedero pure i risultati economici preventivati, i quali confermano che a parità di forza la locomobile **Diatto-Clement** ha sulla locomobile a vapore i seguenti vantaggi:

- a) Economia di combustibile del 60 %;
- b) Pesa meno di un terzo della locomobile a vapore;
- c) Ha un consumo d'acqua insignificante.

Tutti questi vantaggi sono di una importanza capitale e le assicurano ogni illuminata preferenza.

Per quanto riguarda l'importanza industriale di tale applicazione basti il ricordare che da qualche anno a questa parte si vendono in Italia ogni anno circa mille coppie di



La nuova Locomobile della "Diatto-A. Clement".

Per avviare il motore, data la piccolezza del gazogeno, si impiegò sagacemente l'incamminamento a benzina; dopo brevissimi istanti che il motore si è messo in marcia si apre gradatamente la valvola di introduzione del gas povero sino a quando (e questo dopo brevi momenti) si chiude interamente l'accesso della benzina ed il motore funziona regolarmente a gas povero. Si è pure dovuto studiare in modo particolare di diminuire la quantità d'acqua necessaria per la produzione del gas e per il raffreddamento del motore. Una pompa speciale azionata dal motore stesso aspira l'acqua dal serbatoio posto sotto alla locomobile.

Quest'acqua è obbligata a circolare lungo le pareti dei cilindri, ritorna in un radiatore fatto a piani inclinati e raffreddato da una corrente d'aria prodotta meccanicamente e ritorna nuovamente nella vasca. Il consumo da questa parte d'acqua è solamente quello dovuto alla leggera evaporazione.

La pompa dell'acqua obbliga pure questa a riempire un serbatoio speciale dal quale l'acqua viene distribuita all'interno dei lavatori raffreddatori ed all'evaporizzatore per la produzione del gas.

trebbiatrici e locomobili a vapore. Di tali mille locomobili a vapore soltanto 300 circa si costruiscono in Italia, mentre circa 700 sono ancora introdotte dall'estero. La **Diatto-Clement** sarebbe giustamente orgogliosa se riuscisse a sollevare l'economia nazionale da tale enorme tributo pagato all'industria estera.

La locomobile **Diatto-Clement** costruita nello scorso anno per fare gli esperimenti, viene ora fabbricata in serie e sarà a disposizione dei nostri proprietari ed agricoltori per la prossima campagna.

La locomobile a gas povero venne premiata con medaglia d'oro all'Esposizione di Piacenza.

Tutte le applicazioni precedenti sono esclusivamente italiane e soltanto dovute all'ingegno ed applicazione di tre italiani dei quali citiamo il nome a titolo d'onore: l'ingegner Egidio Garuffa, ingegno versatile e profondo conoscitore di tutta la meccanica, ma in speciale modo delle applicazioni del gas povero; il cavaliere Giovanni Nebiolo ed il cavaliere Alfonso Balbo Bertone, già citati.

La **Diatto-Clement** poi ha validamente dato opera e mezzi alla preparazione e fabbricazione delle macchine.

FONDERIE OFFICINE FREJUS

AUTOMOBILI DIATTO

(già DIATTO A. CLEMENT)

20, Via Frejus - TORINO - Via Moncalieri, 15

AUTOMOBILI PER CITTA E PER TURISMO

Tipo da 16-20 HP a 4 cilindri ↔ Tipo da 25-35 HP a 4 cilindri

In costruzione vetturessa 12-14 HP a 4 cilindri tipo fiacre e turismo

PREZZI DI ASSOLUTA CONCORRENZA

MOTORI PER USO INDUSTRIALE E AGRICOLO
LOCOMOBILI A GAS POVERO

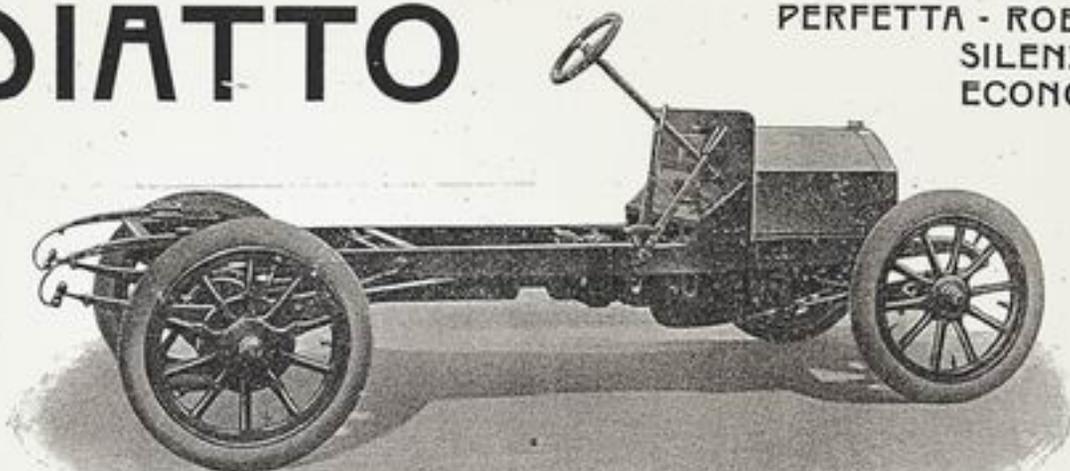
MIETTRICE DA RISO, la prima che abbia funzionato nel mondo
PREMIATA NEGLI ULTIMI CONCORSI - IL PIÙ GRANDE SUCCESSO INDUSTRIALE

■ ■ ■ NUOVA CREAZIONE ■ ■ ■

VETTURETTA 12/15 HP A 4 CILINDRI (MOROBLOC)

DIATTO

PERFETTA - ROBUSTA
SILENZIOSA
ECONOMICA



FONDERIE OFFICINE FREJUS

20, VIA FREJUS

(GIÀ DIATTO A. CLEMENT)

15, VIA MONCALIERI

TORINO

NELLE GRANDI OFFICINE TORINESI D'AUTOMOBILI

Una visita alle Fonderie Officine FREJUS

(Automobili DIATTO).

Prosperità e incremento della Fabbrica. - Il nuovo tipo di vettura 1911.

Spira un vento assai propizio e allettatore nell'industria automobilistica torinese. La produzione e il commercio degli automobili continuano in una floridissima ripresa che sorpassa le più ardite previsioni.

I costruttori che noi abbiamo visitato ci hanno mostrato dei visi schiettamente soddisfatti. Alle Officine Frejus (Diatto) li abbiamo trovati addirittura raggianti.

Gli automobili sono ricercati e si vendono in Italia e all'estero, sui più lontani mercati, con un favore e una facilità come non mai prima. Non si fa in tempo neanche a soddisfare la metà delle domande.

Nelle fabbriche regna una animazione vivacissima. Noi siamo appunto capitati alla Diatto in un momento opportuno per scorgere non solo le belle officine nella loro piena e febbrile attività creatrice, nel loro possente e ordinato movimento, ma anche i dirigenti in fruttifera operosità di affari. Rappresentanti, agenti e clienti affollavano gli uffici e i reparti di collaudo e di montaggio, e si disputavano gli ingegneri e gli amministratori. Ricordiamo, tra gli altri, di aver visto il signor Arbarello venuto con alcuni compratori, l'agente di Modena signor Gatti venuto coll'on. Giacomo Ferri, già possessore di una Diatto che ha così bene contribuito alla sua vittoria elettorale, da invogliare l'egregio deputato ad acquistarne una seconda. Del resto, per dare un'idea dello straordinario gradimento incontrato da queste vetture leggere Diatto nel 1910, e del fervore dei loro rappresentanti, è sufficiente notare come l'agente di Modena, il signor Gatti, abbia venduto, soltanto nella sua zona, ben 25 di queste vetture!

Abbiamo visto altresì l'aviatore Ravetto, meccanico del cav. Vincenzo Florio, venuto per trattare circa varie vendite in Sicilia, ed altri ancora che si stavano occupando per i taxi-automobili in servizio pubblico a Torino.

C'è voluto dell'abile manovra e della tenacia da parte nostra per avere con noi per qualche minuto l'eminente ingegnere Vittorio Diatto e l'ingegnere Ricci, da cui ricavare qualche notizia sull'andamento della fabbricazione e sul nuovo tipo di vettura Diatto stabilito e già in corso di costruzione per il 1911.

Come noi avevamo previsto fino da quando, or è più di un anno, presentavamo ai lettori la prima vettura leggera Diatto, che segnava tutta una rinnovazione meccanico-industriale nelle Officine Frejus già Diatto-Clement, le più liete sorti arrisero a questo nuovo tipo con cui la Fabbrica Torinese veniva brillantemente a risorgere con una esistenza propria.

Il tipo da 12-15 HP con motore *monobloc* era indovinatissimo, economico, veloce, regolare: piacque, incontrò il gusto del pubblico, fu trovato convenientissimo all'uso. Il pubblico lo accolse con spiccatissima preferenza. Si fece conoscere all'estero. Vennero forti e numerose ordinazioni dall'Inghilterra, dall'Australia, dall'America, dalla Russia, ecc. La vendita crebbe di mese in mese. Le consegne divennero insufficienti. Rare volte si ebbe esempio di un 'a' generale favore.

Abbiamo verificato noi stessi, con legittima soddisfazione di italiani, il registro di spedizione delle vetture Diatto diffuse per le principali vie del mercato mondiale. I nomi più frequenti dei luoghi di arrivo erano Sydney, Melbourne, San Paulo in Brasile, Buenos Ayres, Havana, Canada, Londra, Vienna, Varsavia, Ginevra, Norimberga, Valladolid, ecc. Ma al nome di Roma ci siamo soffermati dinanzi ad un augusto indirizzo, quello di Sua Maestà la Regina Madre, a cui sono state fornite ben 4 vetture Diatto, tre con carrozzerie chiuse e una con carrozzeria a due posti!

Animati da un così grande e meritato successo, i costruttori della Diatto hanno pensato di far meglio ancora, di superare se stessi, approntando un nuovo tipo di vettura per il 1911, migliorando quello che già era ottimo, ottenendo così una macchina eccellente sotto tutti i punti di vista.

Hanno cominciato con l'aumentare lievemente la forza del motore da 12-15 HP a 15-20 HP, portandolo a un alesaggio di 80 mm. per 110 mm. di corsa, mantenendo il tipo *monobloc*, ma di una forma novella, assai elegante e robusta, che richiama quella dei cilindri fusi a paia.

Hanno irrobustito straordinariamente tutto lo *chassis* e in modo particolare il ponte posteriore, resistentissimo e di una snellezza e semplicità senza pari. E in questo intento sono riusciti egregiamente senza aumentare minimamente il peso complessivo, che si aggira intorno ai 600 chilogrammi, e ciò in grazia dello sceltissimo materiale adoperato e dei semplici dispositivi posti in opera.

Malgrado questo peso leggero, anche all'occhio non vi è sterza, ad esempio, che dia l'impressione di maggior solidità di quella della Diatto.

È altresì da rilevare, fra le innovazioni, la lubrificazione forzata a pompa rotativa e regolabile facilmente con una manetta a mano posta sul *plancher*, e l'accessibilità dei principali organi: frizione, cambio, differenziale, che si possono con estrema facilità smontare e montare.

Il rendimento di questa nuova vettura è sorprendente; esso corrisponde al suo consumo minimo, a cui contribuisce l'inscalcolabile vantaggio del suo piccolo peso.

Crediamo invero che in quest'ordine di vetture leggere non si possa far meglio né dare una macchina di maggior soddisfazione e convenienza al cliente.

Di tali vetture, tipo 1911, ne abbiamo vedute già parecchie pronte: alcune col radiatore a punta erano destinate a Londra, altre col radiatore normale stavano per essere spedite in Germania.

In una corsia della fabbrica abbiamo osservato una lunga fila di *chassis* già accaparrati per uso di taxi in servizio pubblico a Torino durante l'Esposizione.

Le Officine Frejus possono essere giustamente orgogliose del cammino fatto, espresso per la parte tecnica in questo nuovo tipo unico, cui è destinato nella stagione che ora sta per iniziarsi un successo triplo del tipo che lo ha preceduto, e per la parte commerciale in questo rapido incremento di clientela e di affari ottenuto in poco più di un anno.

Congratulazioni agli amministratori e ai tecnici valentissimi.



I Magneti . . SIMMS

sono riconosciuti i più perfetti

Le Candele . SIMMS

sono le migliori

L'Allumage S SIMMS

è la messa in moto più sicura

THE SIMMS MAGNETOS CO. Ltd. LONDON

Deposito per l'Italia: G. BUSSOLOTI & C. - TORINO, Via Melchiorri, 11

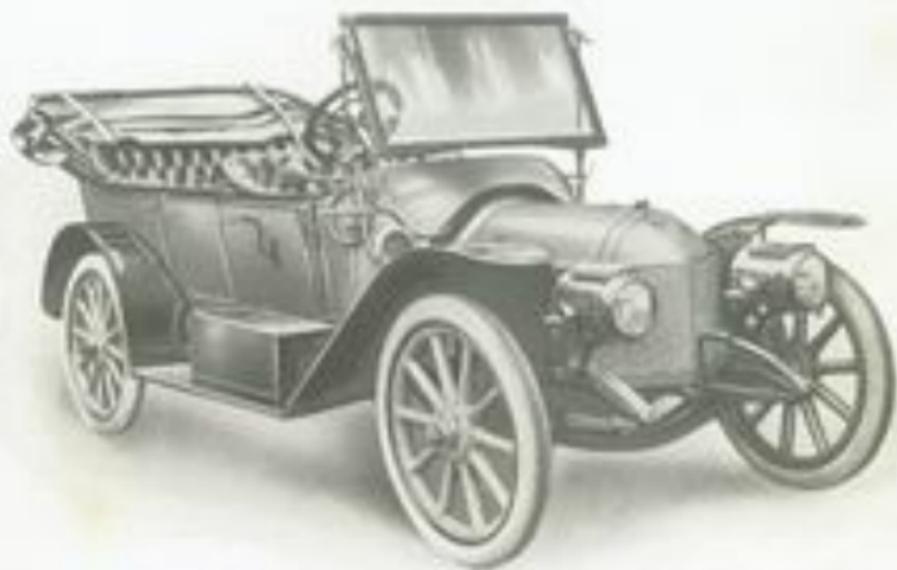
FONDERIE-OFFICINE FREJUS

21. Via Fréjus ☞ TORINO

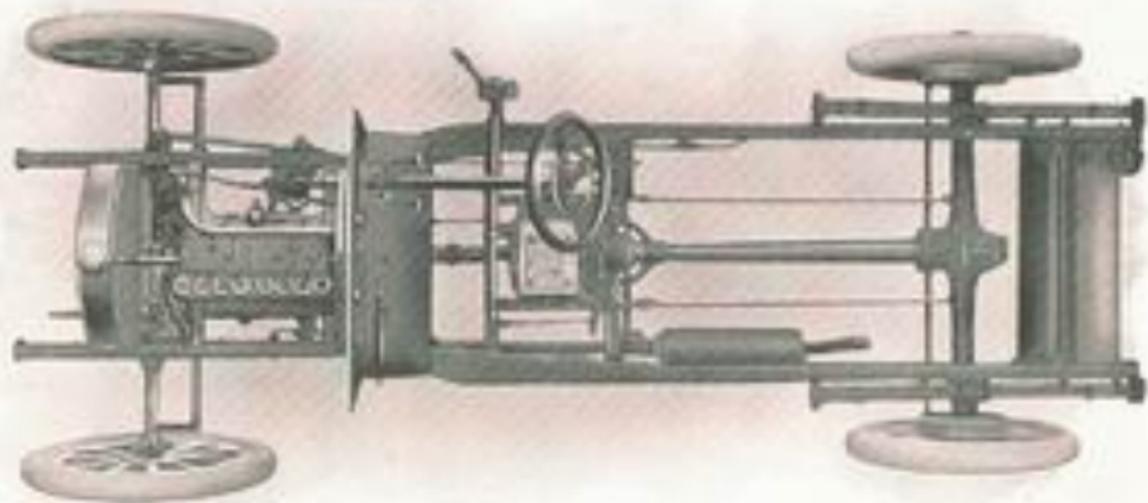
Automobili
DIATTO

ANNO 1912





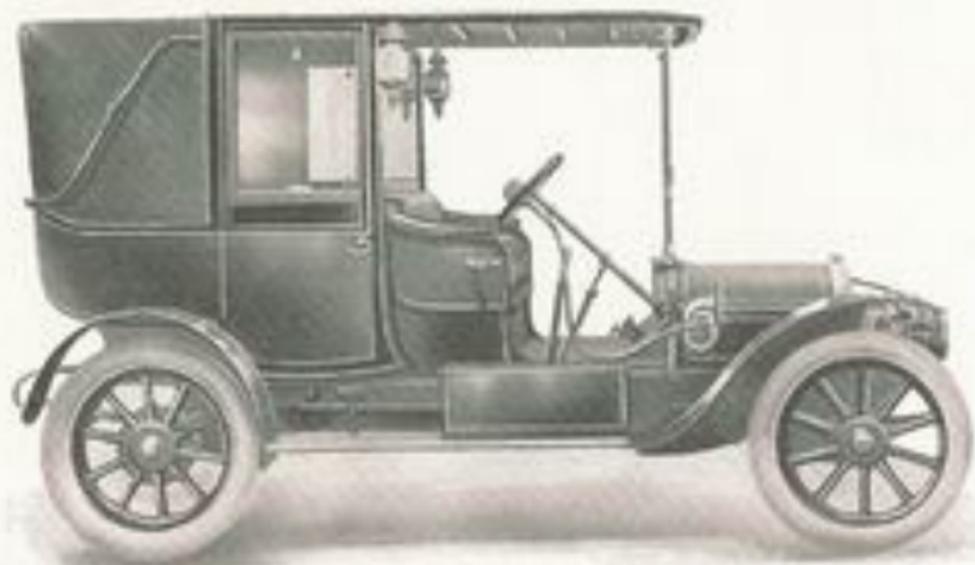
TORPEDO BODY



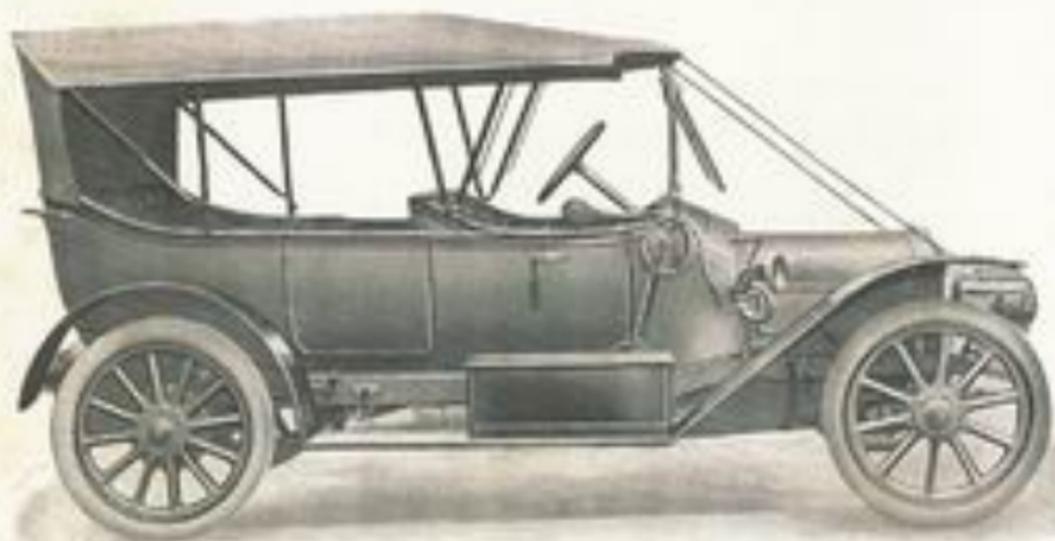
CHASSIS 18 HP.



CHASSIS 18 HP.



FIATRE



TORPEDO BODY

I PRODIGI DELL'AUTOMOBILE

LA VETTURA "DIATTO", AL FORTE DI SESTOLA.

L'automobile sta effettuando una riforma futurista nel linguaggio, quella di abolire dal vocabolario la parola *impossibile*. Non vi è davvero nulla di impossibile per questa nostra bella macchina, che sembra animata da un soffio di energia vivente. Qualunque sforzo gli si richieda, per quanto gravoso, l'automobile come oggi si costruisce dalle buone Case, lo compie alla brava, con una disinvolta audacia che riempie di stupore quegli stessi che glielo impongono e di ammirazione tutti quanti ne sono testimoni.

Se già l'automobile superava le più ardue salite, le più elevate montagne, sembrava però che il suo andare dovesse incontrare un limite nella qualità della strada e nella quota della pendenza. Ebbene oggi questo limite non esiste più, è stato abolito.

È non è già una grossa vettura, qualche gigantesco mec-



La vetturessa Diatto scende da Sestola per una scalinata mai percorsa da ruotabili



Un saggio delle strade su cui è passata la vettura Diatto con i suoi 5 passeggeri

svelta macchina, la leggera *Diatto* da 18 HP, col suo fervido motore, che lo ha brillantemente superato, dandoci una novella e inattesa prova della infinita possibilità dell'automobile.

La strada non è più necessaria, la salita può essere a picco, che non importa, l'automobile va da pertutto.

Ecco l'agile vettura *Diatto* che dopo le sabbie delle dune tripolitane sale magnificamente le scale, si inerpica su per i viottoli di montagna, entra e gira per i forti piazzali nei posti più inarrivabili; e dove a stento ascendono uomini e capre, dove non passano né carrozze, né carri essa passa trionfalmente portando su di sé il carico non indifferente di cinque persone, qualcosa più di 300 chilogrammi.

La piccola vettura *Diatto*, piccola per la sua forza nominale, non già per il suo rendimento e per la sua robustissima struttura è stata una delle più indovinate concezioni meccaniche, ben proporzionate.

semplice, armonica, superlativamente lavorata, con materiale di prima scelta costituisce uno dei tipi di vettura più felicemente riusciti e più convenienti.

ste; *sportsmen* che le hanno montate da corsa a due posti e ne hanno sperimentato lo scatto veloce, professionisti che la hanno usata giornalmente in città e la hanno trovata sempre pronta e regolare al servizio, turisti che hanno intrapreso lunghi viaggi e ne hanno riscontrato le grandi qualità di resistenza e di potenza, tutti hanno contribuito a creare intorno alla *Diatto* una atmosfera di simpatie e di fiducie, per cui la vettura stessa è stata sempre ricercatissima. Le richieste hanno sempre di gran lungo superato la produzione, sebbene questa sia venuta aumentando vieppiù per far fronte altresì all'esportazione.

La *Diatto* presenta indubbiamente dei rilevanti vantaggi a cominciare dalla sua leggerezza ottenuta non a scapito della solidità, ma mercè la sua elegante semplicità e il buon materiale.

Trattata con la cura e i criteri di una grossa vettura questa macchina leggera può sfruttare con la massima utilità tutta la forza del suo nervoso motore, un *monobloc* ben compatto a 4 cilindri, di 80 mm. di alesaggio per 120 mm. di corsa, e può ottenere pertanto un co-



La vettura DIATTO guidata dal signor Gatti sale per la pineta a Sestola su una strada inverosimile.

Quando noi due anni or sono la esaminammo per la prima volta nei suoi primi modelli, e ne demmo la descrizione, non le risparmiammo gli elogi che il successo di questi due anni ha pienamente confermato. Non era difficile prevedere il favore larghissimo che la vettura avrebbe incontrato. Ottime sotto ogni rapporto, con un motore perfetto, di prezzo giusto, economica nei consumi, eccellente alla prova, la *Diatto* non poteva a meno di conseguire la fortuna che ha avuto presso la clientela italiana come estera. Senza contare che nel frattempo le sono stati apportati notevoli miglioramenti, che ne hanno ancor accresciuto, se pur era possibile, la bontà.

In breve tempo la reputazione di questa vettura *Diatto*, senza sforzo alcuno di *reclame*, si è consolidata e diffusa. La soddisfazione dei suoi proprietari le ha fatto la più onorevole ed efficace propaganda. Le più diverse classi di automobilisti ne sono rimaste entusia-



Le vettura DIATTO mentre esce dal forte di Sestola

efficiente di rendimento ben superiore a quello di molte altre macchine con una ingente economia di benzina e di gomme.

LE MERAVIGLIOSE ASCENSIONI della vettura "DIATTO"

La vettura leggera *Diatto*, la *grimpeuse* per l'eccellenza, pare che si sia assunto l'incarico di dimostrare che per i automobili non esistono più sentieri impraticabili. Emula dell'agile camoscio, essa si arrampica ovunque. Non vi è difficoltà che la arrestiti. Solo la proibizione governativa può chiuderle il passo.

Abbiamo narrato e illustrato giorni sono l'ardua ascensione della bella vettura fabbricata dalle *Officine Fonderie Frigo* di Torino, al forte di Sestola, ed ecco ora, fotograficamente documentate altre due straordinarie imprese della valorosa macchina che sfida tanto brillantemente le leggi del peso e della gravità.

La prima di queste avventurose salite è stata compiuta ancora dal sig. Gatti con i suoi amici, che pur si inerpicarono a Sestola, con la stessa vettura *Diatto* da 15-20 HP alla rocca di Montese in quel di Modena. Chi conosce quella posizione e ne ha percorso la strada rimarrà stupefatto a pensare che un'automobile è giunta con i suoi propri mezzi lassù e se è ridisceso. Quella scoscesa e rude strada pareva assolutamente al riparo di ogni tentativo di espugnazione automobilistica. Pareva che non dovesse neanche venire in mente a un automobilista di arrischiare per quell'erta la sua macchina.

Il sig. Gatti che della *Diatto* è agente fortunato nel Modenese e che sa quindi ciò che si può chiedere e ottenere dal suo robusto meccanismo, non ha esitato a lanciarsi per l'ardua ascesa, di cui ha toccato la cima tra l'ammirazione sbalordita degli abitatori e delle autorità del paese. Per l'insperato avvenimento anche il Sindaco, persino il parroco si sono commossi, ed eccoli come ce li rappresenta la fotografia ai fianchi della vettura, mentre essa forza trionfalmente la porta della imprevedibile rocca.

La seconda e non meno acrobatica ascensione la ha ef-



La vettura Diatto alla Rocca di Montese.

tuata non già con l'idea di far una cosa eccezionale, ma semplicemente come gita di prova per consegnare uno chassis nuovo al compratore.

Con quattro persone a bordo, al 13 di agosto, la *Diatto* guidata dal Silvani ha niente meno che superato la gradinata di Torno, sul lago di Como. Questa salita già difficilissima per la sua pendenza fino al 35 per cento, se si trattasse di una strada comune, diventa addirittura fantastica quando si pensi che si tratta di una gradinata, di cui gli scalini interrompono di volta in volta lo slancio della macchina, obbligandola a uno sforzo di *demarages* continui.

Ma quello che è stato più dimostrativo si fu la fermata a mezza via, nel punto più scosceso per eseguire la fotografia che qui riproduciamo, dopo di che la vettura ha spuntato facilmente, riprendendo la sua ascensione, malgrado il divieto e la contravvenzione conseguente della guardia municipale terrorizzata da quella apparizione.

Talchè questa volta neanche il non si possa dell'autorità

ha avuto il potere di fermare l'impeto irresistibile della *Diatto*. E noi ce ne callegiamo con i costruttori e con gli agenti.



La vettura Diatto sale la gradinata di Torno.

ettuata il signor Silvani, il giovane e intraprendente agente della *Diatto* per Milano (Foro Bonaparte) e la ha effel-

La vettura "Diatto,"

sale le scalinate del Campidoglio

Sulla Tribuna del 5 luglio leggiamo questo gustoso faterello di cronaca:

Alle 11.50 di ieri mattina, l'Aeropolis di Roma fu destata bruscamente dal più inaudito degli avvenimenti! Un siluro, un poderoso e insidialissimo siluro navigava sulla scalinata che conduce al Campidoglio. Le genti che numerose in quell'ora transitavano sul colle fuggirono spaventate, l'ufficiale di stato civile che stava celebrando matrimoni piantò in asso le coppie per rifugiarsi al sicuro; accorsero i vigili, e lo so-



La vettura Diatto sulle scale del Campidoglio

interessante.

Anzitutto un'automobile in cima alle ripide scale del Campidoglio non è certo un avvenimento che si verifichi ogni giorno. Anzi crediamo che sia la prima volta che succede non soltanto da quando esiste l'automobile, ma da quando esiste il Campidoglio.

Il Campidoglio ha visto ogni sorta di persone e di cose nella sua storia millenaria, anzi ne ha visto di ogni colore, ma è certo che non si è mai trovato a tu per tu con un'automobile. Neanche Brenno per quanto inaspettato deve avergli fatto più viva impressione.

E' la prima volta adunque che l'automobile arriva per forza propria, come i trionfatori, in Campidoglio, ed è un'automobile Diatto questo che per primo ascende al posto dove fu incoronato Petrarca e dove sul cavallo dorato fa pompa della sua immobile maestà Marco Aurelio.

Per la sua novità e unicità il fatto ha quindi la sua importanza, e il suo diritto al ricordo.

Ma vi è di più.

Vi è la tranquilla, imperturbabile fiducia con cui gli automobilisti, che stavano sulla vettura Diatto, si sono accinti alla nuovissima prodezza.

Sarebbe stato fastidioso fermarsi a mezza strada sulla ascesa del Campidoglio! Ma ecco un dubbio che non ha neanche attraversato la mente dei guidatori della Diatto.

L'automobile non è fatta per compiere audaci acrobatiche o per salire scale, nessun demerito quindi se la vettura a un dato punto si fosse rifiutata a quella anormale fatica. Ma la Diatto è risaputo, può andar da per tutto, può salire da per tutto, può ascendere rampe e scale, e non ci stupiremmo punto se domani ci si annunciasse che è montata a un quinto piano o che si è arrampicata su per un muro.

Per i materiali solidissimi con cui costruita, per il mirabile molleggio di cui è dotata (e che ha fatto la più splendida prova nel Giro di Sicilia) per la sua leggerezza, per la sua semplice e armoniosa composizione, per l'agile e nervosa energia del suo motore (regolare in più come un orologio e lo si è visto nella grande vittoria del Circuito Toscano) la vettura leggera Diatto, una delle più felici creazioni dell'industria italiana, può intraprendere qualsiasi impresa per quanto insolita con la certezza della riuscita. Non c'è pericolo che la lena le manchi o che la sua compagine abbia ad alterarsi.

Noi abbiamo riferito in passato altre meravigliose ascese della Diatto che le hanno acquistato il titolo di *primipara* per eccellenza, oggi vi aggiungiamo questa salita in Campidoglio, nell'aspettativa della nuova prodezza di domani.

terrestre guardie municipali, che armate di raro, eccezionale coraggio affrontarono il pericoloso ordigno di guerra, proprio quando stava ricadendo la scalinata, forse diretto ad involarsi e portare a qualche potenza nemica, le ultime notizie sull'odierno insediamento sindacale! Il siluro si fermò e da esso ne uscirono due esseri di forma umana, quasi in tutto simili a noi, i quali con calma passiva mostrarono i loro passaporti agli agenti!... questi impiegarono alquanto alla decifrazione dei caratteri (giacchè erano scritti in buon italiano) chiamarono rinforzi di graduati ed alla fine si decisero a dar libera via al temuto siluro!... E il mondo che numerosissimo si era raccolto, mormorando diceva: «Ma che vi è forse qualche legge che proibisce alle automobili di salire o scendere le scale!... La risposta forse ce la darà qualche Ministero importante, trattandosi di questione internazionale, o, come i pizzardoni volevano affermare, l'Ufficio delle contravvenzioni. Noi però che abbiamo lo sguardo più lungo, sappiamo che il terribile siluro era la famosa Diatto che compì il giro d'Italia e che ieri mattina voleva rendere omaggio al nuovo consiglio comunale.

Questo brioso racconto non vale soltanto a informarci dell'insolita impresa di un bizzarro automobilista. Se questo unicamente ne fosse stato lo scopo noi non lo avremmo riferito. Se ci è apparso opportuno di portarlo a cognizione dei nostri lettori si è perché esso si presta a considerazioni che superano di gran lunga il singolo fatto di cronaca per quanto

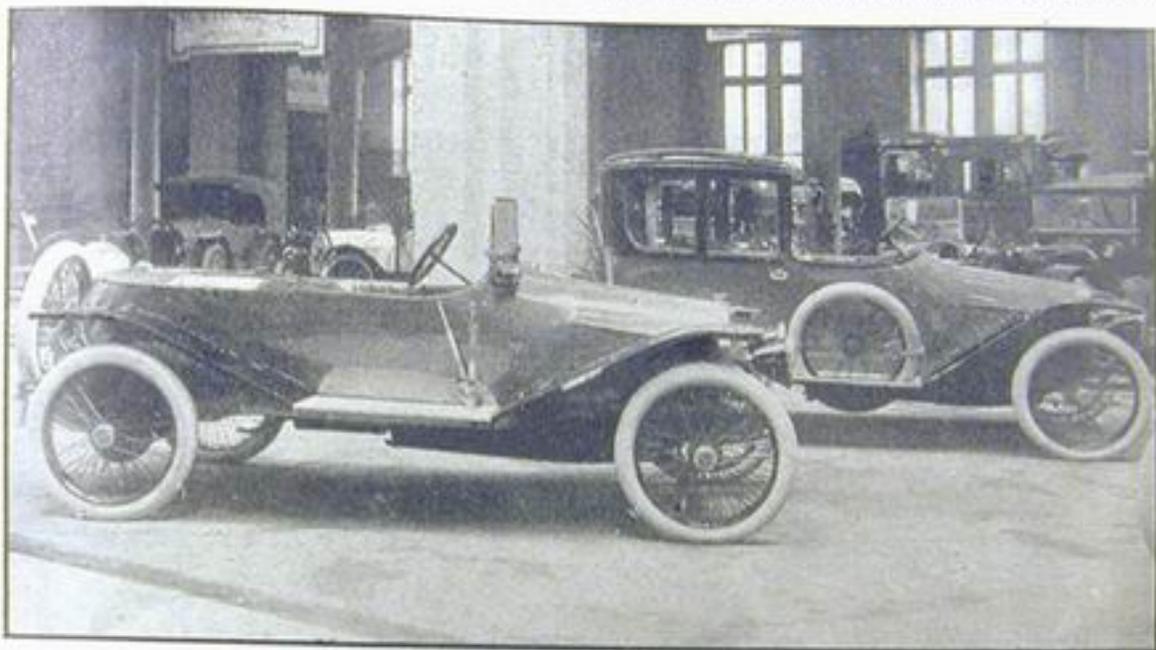
una compressa infallibile, motore ad alto rendimento e a nervoso scatto, *plancher* metallico, linea elegantissima, questo *chassis* *Scat* è uno di quelli che incontrano di più il nostro gusto e che meritano la preferenza.

Anche la *De Vecchi e C.* di Milano non ha potuto mandare che un solo *chassis*, ma è un assieme meccanico di primo ordine che le fa veramente onore. È del nuovo tipo con motore monoblocco di bella linea, finito bene, curato, solidamente stabilito, una bella macchina insomma, che viene da una Casa seria.

La *Diatto*, *Fonderie-Officine Frejus*, ha composto una mostra superba e completa, che ha destato impressione nei visitatori del *Salon*.

Amittito la Fabbrica di *Via Frejus* ci presenta il nuovo tipo 1913 della sua vettura leggera, uno *chassis* impareggiabile per novità di concetto, per bontà di esecuzione e per ottimo funzionamento, uno *chassis* studiato e costruito con ogni cura e che merita un esame speciale, che noi gli dedicheremo in uno dei prossimi numeri. Autore di questa macchina è il vice-direttore della *Diatto* il signor *Curzio Ceard*, un giovane dalle ardite e meditate iniziative, il quale ha saputo infondere nella sua bella creazione tutto il giovanile ardore che lo animava, trovando nelle officine *Frejus* tutti i mezzi migliori per giffettuarne la perfetta realizzazione.

Insieme a questo *chassis* la *Diatto* espone due leggiadrissime carrozzerie, di cui già abbiamo fatto cenno, un delizioso *coupe* viola, dotato di ogni raffinatezza e un'agile modernissimo torpedo verde, che fanno andar in visibilo i visitatori. Queste vetture ven-



Lo stand N. 61 con le belle carrozzerie della *Diatto*

gonodalla *Carrozzeria Torinese* che è una emanazione della *Diatto* e lavora esclusivamente per la *Diatto*, avendo questa giustamente compreso la necessità odierna che si impone alle grandi Case di consegnare le proprie macchine pronte e carrozate,

I giovani trionfano a questo *Salon* che ci offre con grande interesse per la prima volta i prodotti dei nuovi costruttori sorti in questi ultimi tempi.

Storero ad esempio. Se questo nome è quello della più antica

LA VETTURA "DIATTO", 1912

Le Agenzie di vendita.

Abbiamo avuto occasione di vedere in questi giorni, alle Officine *Frejus* di Torino, il nuovo tipo di *chassis Diatto* per il 1912.

È superfluo il dire che su questo *chassis* in cui si notano una semplicità di linee ed una compattezza ed una solidità d'insieme veramente straordinarie, si è rivolto il maggior studio di perfezionamento e vi si nota una interessante rivelazione di novità e di progresso.

Il motore Diatto, *monobloc*, di mm. 80 di ales. per 120 mm. di corsa, con valvole tutte da una parte e completamente rinchiusa, ha la distribuzione comandata da due soli pignoni in acciaio, ciò che lo rende oltremodo silenzioso e durevole.

Una caratteristica poi della più notevole importanza, per chi conosca l'eccessivo riscaldamento delle vetture a motore *monobloc* in genere, è quella che si riscontra nel motore Diatto 1912 ove il tubo di scappamento in luogo di essere incluso nel blocco di fusione, è invece riportato e fornito di alette di raffreddamento, ciò che permette di percorrere anche lunghissime e forti pendenze, senza che l'acqua dia segno di evaporizzazione e tanto meno di ebollizione.

Noi stessi, che l'abbiamo provato su di una lunga salita ove si riscontravano pendenze fino al 18%, su strade quasi impraticabili, abbiamo constatato con vera soddisfazione la verità di tale asserto.

Per tali qualità, alle quali non vanno disgiunte le doti ammirevoli di solidità di tutti gli organi della vettura e di durata del materiale di primo ordine impiegato, l'automobile Diatto 1912 viene ad essere giustamente considerato come uno dei migliori tipi di vettura leggera, economica e veramente pratica, attualmente in vendita sul mercato italiano.

A complemento di dettagli di questa eccellente vettura leggera Diatto, siamo lieti di aggiungere che l'Agenzia per il Piemonte delle automobili Diatto è stata concessa alla ditta Paschetta (Torino, via Genova) ed alla ditta G. Ambrosini e C. (Torino, Corso Dante, via Tiepolo, 5).

Alle quali Agenzie faranno bene a rivolgersi tutti coloro che desiderassero cataloghi, schiarimenti o prove dei nuovi tipi Diatto 1912.

Bilancio S P A al 30 Settembre 1915

ATTIVO

Cassa, Banche e Titoli	L.	2.388.953,52
Portafoglio	"	214.098,56
Debitori diversi	"	1.912.098,33
Stabilimenti Torino e Spezia	"	1.578.336,59
Modelli, brevetti e disegni	"	1,-
Materiali greggi in lavorazione e finiti	"	1.682.377,81
Chassis in finitura e spedizione	"	365.813,-
Magazzino utensili, scorte e materiali diversi	"	149.235,66
Merce presso terzi	"	111.514,66
Depositi cauzionali degli Amministratori	"	450.000,-
TOTALE L.		8.852.429,13

PROFITTI

Prodotto lordo di lavorazione	L.	2.800.749,69
Interessi e sconti attivi	"	55.906,16
Sopravvenienze, abboni ed utili diversi	"	39.346,85
TOTALE L.		2.896.002,70

PASSIVO

Capitale Sociale	L.	4.500.000,-
Creditori per forniture, partite da liquidare e diversi	"	1.447.907,28
Fondo di riserva	"	471.621,44
Amministratori per depositi cauzionali	"	450.000,-
UTILE NETTO	"	1.982.900,41
TOTALE L.		8.852.429,13

PERDITE

Spese generali	L.	600.298,47
Spese ed imposte su immobili	"	42.745,59
Ammortizzi e deprezzamenti	"	270.058,23
UTILE NETTO	"	1.982.900,41
TOTALE L.		2.896.002,70

IL CRESCENTE SVILUPPO DELLA "DIATTO", prospettato nel bilancio 1914 - 1915

E' questo il periodo nel quale le nostre fabbriche di automobili presentano nelle risultanze dei loro bilanci annuali i risultati conseguiti nelle fabbricazioni e che sono come l'indice della loro attività.

Nulla di più eloquente che la rassegna delle relazioni che li accompagnano nelle quali la verità è suffragata dalla esposizione finanziaria dove è possibile riscontrarne i caratteri e le cause.

Nel pubblicare questi bilanci noi compiamo un grato dovere verso noi stessi e i nostri lettori, perchè in essi vi è sempre una conferma di quello che periodicamente noi scriviamo sulle nostre Case fabbricanti. Durante l'anno è nostro compito gradito segnalare con le nuove lavorazioni i progressi gli ampliamenti e l'attività loro. Nel compiere questo ufficio noi usiamo con parsimonia della nostra condizione privilegiata di giornalisti indipendenti e la prova che non esageriamo mai sta appunto nelle risultanze finanziarie prospettate nei bilanci che superano sempre i nostri elogi e le nostre previsioni.

Così il fatto si ripete anche ora nei riguardi della *Diatto* che ha presentato ai suoi azionisti il bilancio per l'esercizio chiuso al 30 Settembre 1915 che pubblichiamo più sotto con la relazione del Consiglio d'Amministrazione.

Della *"Diatto"*, noi avevamo rilevato a suo tempo l'importanza delle sue lavorazioni per camion e veicoli da trasporto. Riferimmo del successo riportato da questi speciali veicoli *"Diatto"*, così in Francia che nel Belgio tanto da essere stati prescelti da quei Governi per usarli nei loro eserciti. Ora la relazione conferma quanto noi avevamo scritto e che rispondeva esattamente a fatti verificatisi.

La *"Diatto"*, ha potuto consolidare maggiormente la sua posizione finanziaria anche in questo periodo affannoso, per la previdente e saggia condotta amministrativa, e i risultati di questo suo bilancio sono davvero soddisfacenti.

Essa si trova ora nel suo pieno sviluppo e non poteva più degnamente chiudere il decennio della sua attività.

Ma più che ogni nostra parola valga la relazione che ri-

portiamo integralmente e l'esposizione finanziaria, come è stata presentata agli azionisti da quelle egregie persone che compongono il Consiglio di Amministrazione della *"Diatto"*.

Signori Azionisti,

Nella relazione dello scorso esercizio vi avevamo già fatto presente che il vostro Consiglio di Amministrazione, resosi conto delle nuove necessità sorte in conseguenza della guerra, aveva portato tutta la sua attenzione alla costruzione dei veicoli industriali, di cui aveva avuto ordinazione dalla Autorità Militare dell'Aviazione di Lione.

Gli ottimi risultati ottenuti da questa nostra prima fornitura, resi subito noti in Francia, ci procurarono un'ordinazione assai importante da parte del Governo Belga, per il quale approntammo due tipi di autocarri, l'uno da due tonnellate e l'altro da tre tonnellate.

Nel mese di maggio 1915 avevamo già quasi saldata tutta l'ordinazione dei veicoli da due tonnellate, quando per l'inizio della nostra Guerra, il Governo Italiano ci sospese l'esportazione acquistando i veicoli già destinati all'Esercito Belga.

In quell'occasione abbiamo avuto la soddisfazione di constatare con quanta energia ed insistenza le Autorità Militari del Belgio ed il Ministro Plenipotenziario Belga a Roma, si adoperarono per ottenere la revoca del divieto di esportazione, allegando i grandi servizi che gli autocarri *Diatto* avevano reso e potevano ancora rendere all'Esercito Belga o indirettamente così a tutti gli alleati.

Ma il nostro Governo per ragioni di difesa Nazionale, non credette di accordare la chiesta revoca.

In seguito all'accresciuto lavoro nel reparto Officine e alla situazione del mercato mondiale che richiede la disposizione di ingenti somme per l'acquisto e l'immagazzinamento dei materiali e tenuto conto dei mezzi finanziari di cui potevamo disporre, abbiamo creduto opportuno cedere l'esercizio del nostro reparto Fonderie.

Detto esercizio venne assunto da una Società in accomandita, che ci dà i più sicuri e solidi appoggiamenti.

Amministrazione di quel reparto e la buona tenuta di tutto il materiale in consegna; di detta Società fa parte il nostro ex Direttore del reparto Fonderie.

La Società assuntrice dell'esercizio del Reparto Fonderie ci corrisponde un equo affitto e continua a mantenere alto il nome dei nostri prodotti di fonderia.

Con la cessione dell'esercizio delle Fonderie, abbiamo potuto concentrare tutti i nostri sforzi al reparto Officine e il lavoro è così andato sempre e va sempre più intensificandosi.

Oltre il tipo di autocarro già approntato per il Governo Belga, abbiamo messo in costruzione un tipo di *camion* studiato appositamente per i bisogni del nostro Esercito, tenendo conto dei servizi specialmente rudi cui verrà sottoposto.

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 quindicinale proporzionato al numero dei membri della famiglia di ogni singolo richiamato e ai bisogni della famiglia stessa, direttamente da noi constatati.

Prima di finire la nostra relazione dobbiamo quest'anno compiere il mesto dovere di annunciare all'Assemblea la morte del nostro carissimo Sindaco Ing. Conte Cesare Martin di Montubeccaria.

Nel concludere la nostra breve relazione vogliamo ricordare che l'esercizio testè chiuso e il cui bilancio è sottoposto alla vostra approvazione chiude il ciclo del primo decennio della nostra Società.

Difficili e gravi furono le lotte sostenute per dare serio e solido fondamento alla nostra Società: ma ora possiamo con coscienza d'italiani dire che lieti riguardiamo la difficile via percorsa, poichè la nostra fede assoluta nei destini della nostra Società ci ha dato energia per conservarla e fortificarla per il giorno in cui la nostra Patria ne ebbe bisogno.

Il Consiglio di Amministrazione

Proposte fatte dal Consiglio all'Assemblea nella ripartizione dell'utile risultante dal bilancio:

	Utile	L. 205.426,85
5% fondo di Riserva	>	10.271,35
		L. 195.155,50
7% Consiglio d'Amministrazione	>	13.660,90
		L. 181.494,60
Agli Azionisti in ragione di L. 5 per azione	>	115.000,00
	A riserva	L. 66.494,60

Bilancio DIATTO al 30 Settembre 1915

ATTIVO		PASSIVO	
Mobili ed Immobili:		Capitale Sociale:	
Stabilimento Via Fréjus (Officine) L.	1.078.005,32	N. 23.000 Azioni da L. 50 ciascuna	1.150.000,—
Stabilim. Via Moncalieri (Fonderie) >	577.145,30		1.150.000,—
	1.655.150,62	Fondo di riserva >	47.925,92
			47.925,92
Conti finanziari:		Conti a pagamenti dilazionati e scalari:	
Titoli industriali di proprietà >	157.245,—	Obbligazioni:	
Prestito Nazionale 4 ¹ / ₂ % o. Sottoscrizione L. 50.000. Primo versamento >	10.000,—	N. 2041 da L. 500 ciascuna >	1.020.500,—
Cassa >	3.022,25	Rateo interessi su dette Obbligazioni (luglio-settembre) >	11.480,60
Depositi cauzionali >	27.200,—		1.031.980,60
	197.477,25	Conti Commerciali:	
Merci nei Magazzini e presso terzi in lavorazione:		Creditori e fornitori diversi (crediti liquidi, da liquidare ed effetti da pagare) >	2.348.197,95
Materie greggie - Approvvigionamenti generali - Pezzi finiti - Magazzino utensili - Miscellanea - Pezzi ricambio, gomme, fari, fanali, ecc. >	835.232,05		2.348.197,95
	835.232,05	Conti d'ordine:	
Merci in lavorazione e finite:		Amministratori in conto cauzioni >	161.000,—
Lavori in corso e chassis finiti >	835.216,63	Depositanti per cauzioni >	3.000,—
	835.216,63	Crediti per depositi a garanzia >	18.300,—
Crediti diversi:			182.300,—
Debitori diversi - Effetti attivi - Banche >	1.260.454,77		205.426,85
	1.260.454,77	Utile a Bilancio L.	
Conti d'ordine:			
Cauzione degli Amministratori >	161.000,—		
Cauzione in titoli di terzi >	3.000,—		
Depositi in garanzia >	18.300,—		
	182.300,—		
TOTALE L.	4.965.831,32	TOTALE	L. 4.965.831,32

Le Fabbriche Italiane di automobili, motori, aeroplani, veicoli nel 1917

L'anno 1917 segna ancora un ulteriore sviluppo delle nostre industrie dedicate alla produzione di automobili, di motori di aeroplani, sviluppo dovuto per una parte al patriottico slancio dei nostri industriali e per l'altra alle crescenti necessità di materiale meccanico guerresco. Poiché il principale se non l'unico cliente dell'industria meccanica e aviatoria è stato e continua ad essere il Governo.

In questa annata, che industrialmente non può certo considerarsi cattiva, molte Società hanno aumentato il loro già considerevole capitale, molte Case hanno creato nuovi magnifici Stabilimenti e istituito nuovi impianti e nuove lavorazioni, quasi tutte hanno ingrandito le loro Officine, accresciuto il macchinario e le maestranze, tutte hanno considerevolmente aumentato la loro produzione. Se non vi fosse stata penuria di materie prime e di carbone, aggravata in ultimo dalla minor disponibilità anche di energia elettrica, la produzione italiana di macchine e di arnesi da guerra avrebbe raggiunto proporzioni colossali.

Una delle tendenze più caratteristiche e degne di nota dell'annata si è quella che ha rivolto le Fabbriche di automobili e altre grandi Officine meccaniche all'aviazione così da accordare una parte sempre più rilevante dei loro mezzi e della loro attività alla costruzione dei motori d'aviazione. Alcune delle più rinomate Case d'automobili hanno quasi del tutto sospeso la fabbricazione dei veicoli e trasformato e allargato le loro sistemazioni e i loro attrezzamenti per darsi interamente ai motori d'aviazione.

E a tale scopo altre Case hanno acquistato e creato interi stabilimenti.

Accenniamo ora sommariamente all'andamento e alle condizioni delle singole Case nel 1917, ordinandole in serie alfabetica.

Automobili e Motori d'aviazione

ANSALDO GIO. & C. Sampierdarena. E' questo uno dei nuovi Stabilimenti, uno dei nuovi impianti di cui abbiamo parlato dianzi tracciando le linee generali dell'annata. Ed è questa un'altra delle grandi e benemerite iniziative della Società *Ansaldo* che ha voluto anche nel ramo dell'aviazione arrecare il suo potente contributo alla difesa nazionale, istituendo non solo gli immensi cantieri per la fabbricazione dei famosi aeroplani *SV4* ma anche vaste officine per la fabbricazione completa dei motori d'aviazione, officine che sono ora in piena attività.

ANZANI FABBRICA MOTORI Milano. Nelle sue ampliate e ben sistemate Officine, la Casa *Anzani* continua alacramente nella costruzione dei suoi pregiati motori del tipo a stella, sempre richiesti dall'aviazione e sempre adoperati col più soddisfacente esito.

BIANCHI EDOARDO Milano. La Casa *Bianchi* è una di quelle che nel 1917 hanno concentrato la massima parte delle loro energie alla costruzione dei motori d'aviazione, già iniziata nell'anno precedente con pronta iniziativa, prosieguita

poi col più nobile fervore. Non solo tutta l'egregia e intensificata organizzazione delle Officine è stata diretta a questa fabbricazione con l'effetto di dare motori eccellenti e con consegne regolari e abbondanti, ma anche i nuovi ingrandimenti ed impianti e il maestoso edificio nuovo a cinque piani sono stati consacrati a questo compito. Naturalmente si è dovuta restringere la produzione dei veicoli e delle vetture col più vivo dispiacere della clientela privata, ma per fortuna ha potuto continuare la produzione delle insuperabili biciclette. E diciamo per fortuna, perchè nella *Bianchi* si incarna la perfezione della bicicletta italiana.

BREDA ERNESTO Milano. Ai tanti modi in cui la potenzialità di questa grande Ditta Lombarda si esplica a vantaggio della guerra si è aggiunto quello dei motori d'aviazione fino dal 1916. Nell'anno ora decorso la costruzione si è avviata ottimamente e la produzione è in tutto il suo valore per quantità e qualità.

CHIRIBIRI Torino. Continua interamente e con piena soddisfazione nella costruzione dei motori d'aviazione.

DE VECCHI Milano. La rinomata e anziana Casa Lombarda si è rinnovata sulla fine del 1917, trasformandosi in Anonima, aumentando i suoi capitali, creando arditamente una bella e grande Officina nuova, dotata di moderni macchinari e già tutta fervida di lavoro fecondo e intenta a fabbricare motori d'aviazione e motori da imbarcazione con quella sua seria esperienza che le ha acquistato ogni fiducia da parte delle autorità competenti.

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.

FIAT Torino. Compendiare in poche righe l'incalcolabile operosità, produzione, evoluzione e sviluppo della *Fiat* sarebbe impossibile. Ha fatto di tutto, ogni sorta di macchine, di motori di veicoli, di arnesi e in tali quantità da bastare per i nostri eserciti e da poterne dare agli alleati. Ha fabbricato migliaia di autocarri di trattori, di motori d'aviazione di diversi modelli. Ha trovato il modo di approntare nuovi tipi di impareggiabili vetture da turismo. Ha portato la sua produzione di motori d'aviazione a tal segno da gareggiare con le più possenti officine del mondo per la quantità e da superare ogni altra qualità. Ha ingrandito in tutti i sensi le sue officine, creato impianti e lavorazioni nuove, ha incorporato grandi e to. industrie come le *Ferriere Piemontesi* le *Industrie Metallurgiche* le *Officine ex-Diatto*; ha edificato infine una vera e prodigiosa città industriale nei suoi nuovissimi stabilimenti al Lingotto.

Ha per ultimo elevato il suo capitale a 50 milioni di lire.