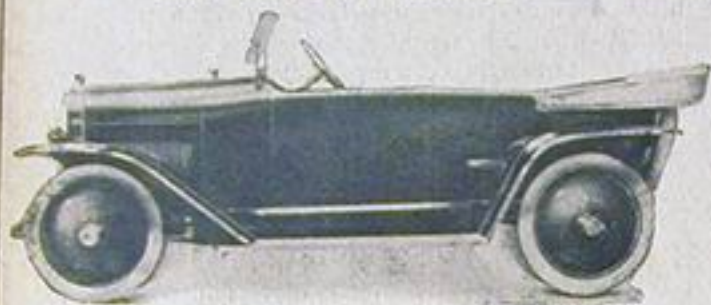
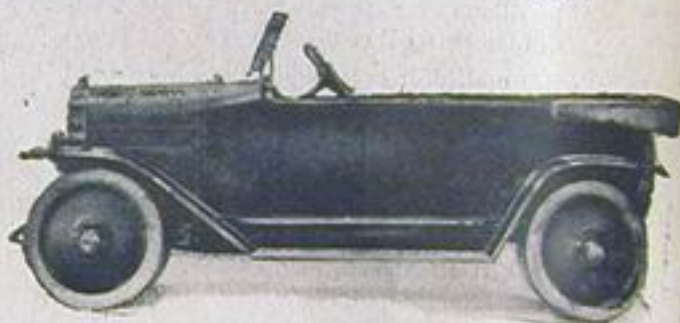


LA NUOVA VETTURA LEGGERA GNOME

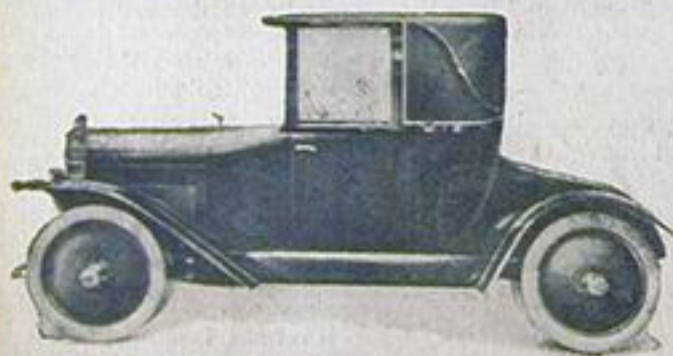
MOTORE MONOBLOC 4 CILINDRI 10-12 HP
RAFFREDDAMENTO AD ACQUA
GUIDA A SINISTRA — RUOTE SMONTABILI
LA PRIMA VETTURA ITALIANA CON MOLLE A CANTILEVER



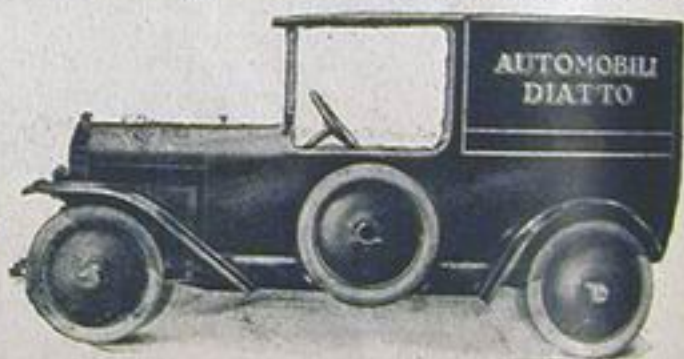
La vettura leggera Gnome con carrozzeria torpedo a 3 posti



La vettura leggera Gnome con carrozzeria torpedo a 4 posti



La vettura leggera Gnome con carrozzeria a cabriolet e guida interna



La vettura leggera Gnome con carrozzeria a furgoncino • 2 posti e 200 kg

*La vettura Gnome viene venduta carrozzata e completa
in ordine di marcia nei seguenti 4 tipi*

TORPEDO A 3 POSTI - CABRIOLET A 2 POSTI
TORPEDO A 4 POSTI - FURGONCINO

Per ogni schiarimento dirigersi a:

AUTOMOBILI DIATTO - TORINO
VIA FREJUS 21

LA NUOVA E GRANDE

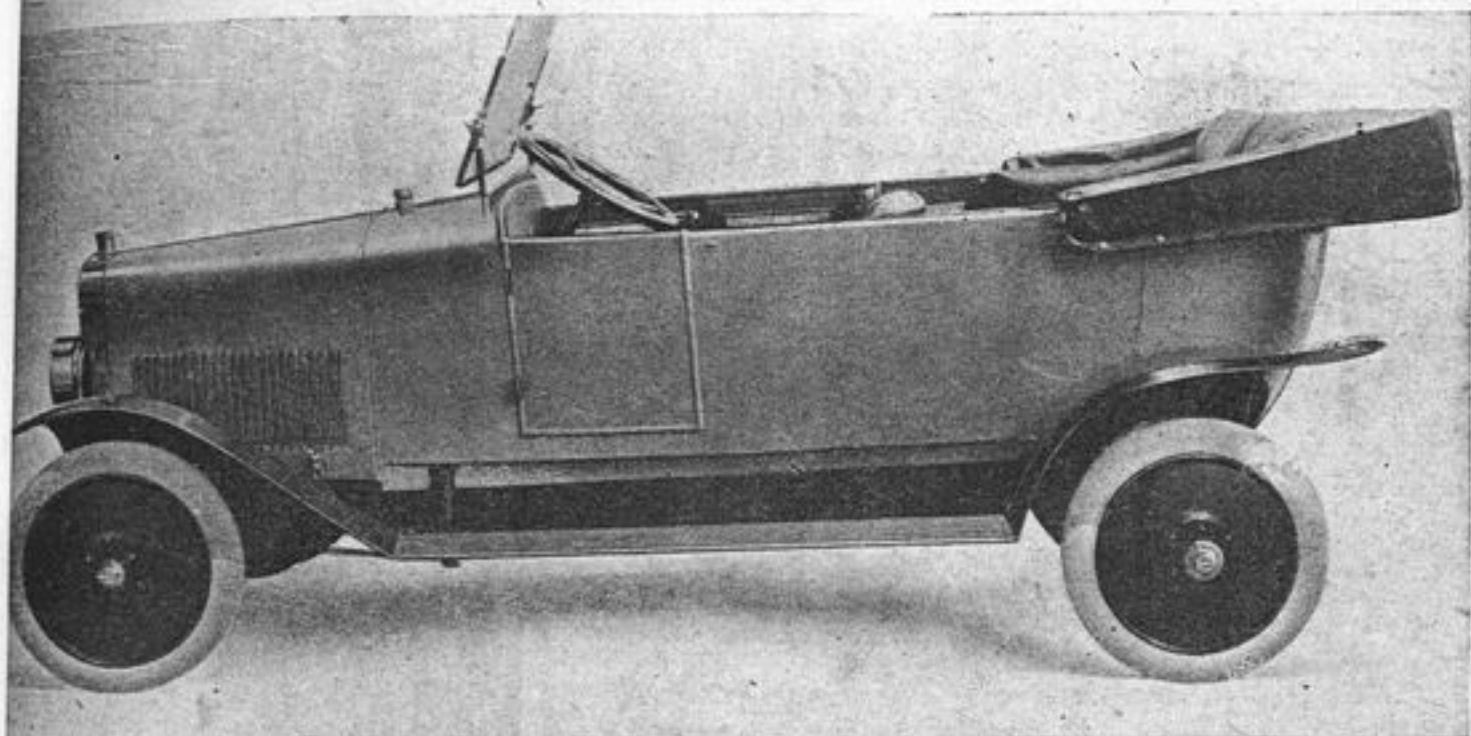
Organizzazione commerciale della Diatto



no negli articoli precedenti finito di esaminare e la *Diatto*, nella sua odierna e rinnovata consistenza, nella sua duplice sistemazione produttiva che comprende la sezione *Frejus* (Stabilimenti *Diatto*) e la sezione *Gnome* (Stabilimenti *Gnome*); dobbiamo ora far conoscere una nuova e grandiosa istituzione che è come una continuazione, un prolungamento della *Diatto*, che è come una

A tale scopo la Società primitiva *Garage Diatto* ha formato il nucleo ed è stata rifusa in una nuova grande Società intitolata *Agenzia Commerciale Italiana Automobili Diatto* con sede in Roma in *Via Castro Pretorio 124* e con un capitale aumentabile di 1.500.000 lire.

Presidente della Società è una nostra cara conoscenza, uno degli antichi fondatori e amministratori della *Fabbrica*



La nuova vettura leggera *Gnome 10 HP* — tipo 1919 — con carrozzeria a 4 posti

la della sua fervidissima attività e del modo come essa li svolgere il suo programma di pace e di assolvere il compito di gran Casa di fronte alla clientela di pace. La nuova creazione è l'organizzazione commerciale della *Diatto* per la vendita in Italia della produzione *Diatto*, *Frejus* e *Gnome* che tanto favore hanno acquistato il pubblico.

aveva già in Italia da parecchi anni con sede in Roma la *Anonima Garage Diatto* di cui era il reggitore e direttore il cav. Alessandro Fornari.

La Società ricca di operosi elementi, proprietaria di una *Garage* in Roma in *Via Castro Pretorio, 124* con filiali in provincia, fiduciosa nella bontà e nell'aveglianza della macchina da essa patrocinata, con un lavoro energico e oculato è riuscita a diffondere e a far apprezzare nei centri del Mezzogiorno la marca *Diatto* e a raccogliere intorno ad essa consensi e simpatie vivissime della

questo non era che l'inizio.

È stato dato lo sviluppo della *Fabbrica*, dati i nuovi e nobili intenti che la *Diatto* si propone di attuare, dato il prestigio e l'entità della sua nuova produzione bisognava dare all'ente commerciale un più possente impulso.

Diatto, il cav. Pietro Diatto; amministratore delegato ne è il cav. Alessandro Fornari che a questa impresa da lui formata ha dedicato fino dalle origini la sua intelligente attività e la sua intraprendenza commerciale; consiglieri d'amministrazioni sono il cav. Egidio Carminati, amministratore e direttore generale della *Diatto* e *Gnome*, avv. Paolo Cattaneo, amministratore delegato dell'antica *Diatto* ed ora della *Fabbrica Italiana Pianoforti*, Carlo Lamperti che alla *Diatto* ha prestatato il concorso della sua opera durante la guerra e ne aveva istituito l'Agenzia di vendita per Milano, il cav. Guido Martinioli e Giulio Moroni.

Un consiglio di prim'ordine composto di veri valori industriali e commerciali, e quello che più importa di uomini egregi, di energie fattive che alla *Diatto* sono legati da fedele attaccamento, che ne sono stati tra i fondatori e che ad essa, in passato sotto le precedenti Amministrazioni o ora, le hanno dato e le danno il valido contributo della loro attività.

Un'impresa costituita con tali mezzi, con tali uomini, con tali energie riuscirà certo, e vi è già in gran parte riuscita ad attuare tutti i propositi che essa si è prefissa, e il principale che tutti li compendia, quello di impostare coi più moderni criteri del commercio automobilistico la vendita delle vetture *Diatto*, e di avvicinare il più possibile la clientela.

Come la Fabbrica, liberata da ogni preoccupazione per la vendita e la clientela si dedica esclusivamente alla produzione ottenendone ingenti vantaggi di qualità e di puntualità, così la nuova Società, l'*Agenzia Commerciale Italiana Automobili Diatto* si consacra interamente alla vendita e alla clientela potendo così raggiungere risultati importantissimi sia per la crescente diffusione delle vetture *Diatto*, sia per la maggior soddisfazione dei desideri dei clienti.

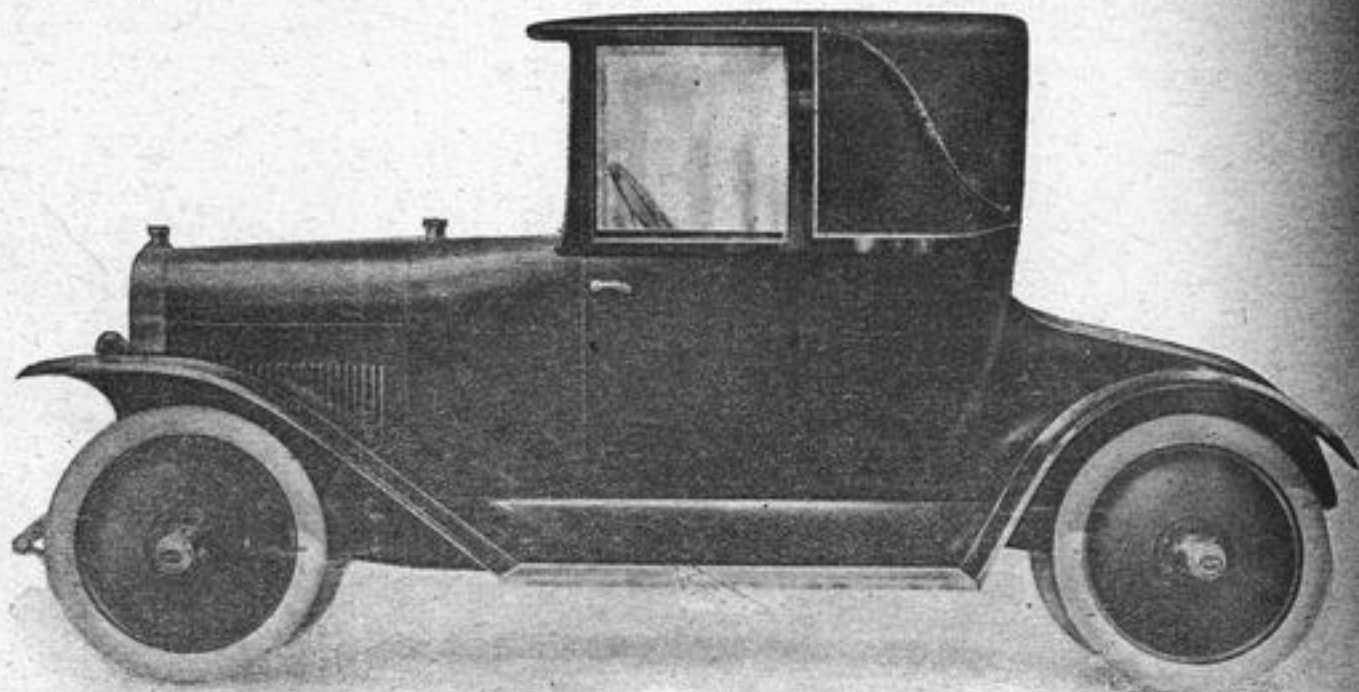
La Società mira a irradiarsi per tutta Italia, nei grandi e nei piccoli centri con un sistema di Filiali e di Sub-Filiali, che come si è detto sopra potranno venire in istretto contatto con la clientela e porranno le vetture *Diatto* a portata diretta dei clienti.

In un colloquio recente che abbiamo avuto col cav. Carminati, il geniale capo della *Diatto*, egli, che è uno spirito

Carlo Lamperti, che l'aveva istituita e che ora ha quella sollecitudine e signorilità che gli è propria.

La Filiale di Torino è anch'essa in sede provvisoria in *Via Bertola 24*, ne è titolare il cav. Pietro Diatto. Ha bisogno di presentazioni, direttore il signor Calchi al tratto più cortese unisce la competenza più alta.

La Filiale di Firenze è in *Piazza S. Marco*, quella di Napoli è situata ottimamente in *Piazza Vittoria*, quella di Genova è in *Via Cesareo 10*, quella di Bologna in *Via ...*, quella di Verona in *Via Duomo 15*, quella di Palermo in *Olivuzza*, quella di Vicenza è in *Borgo S. Felice 76*, quella data alla *S. A. I. Società Auto-Industriale*, che si dirama nelle provincie di Udine, Belluno, Friuli e Terre treviane, e nelle provincie di Treviso, Padova, Venezia e Rovigo spetta



La vettura leggera Gnome con carrozzeria a cabriolet e guida interna

veramente moderno, ci disse che il suo ideale sarebbe stato quello di mettere in tutte le città d'Italia magazzini di vetture *Diatto* e *Gnome* sempre pronte e complete di tutto punto nei modelli di serie, a prezzo fisso, in modo che il cliente, fatta in precedenza la scelta fra l'uno o l'altro dei tipi di carrozzeria, non avesse che da entrare, acquistare la vettura e partirsene con essa, un'operazione da farsi in pochi minuti, senza più alcuna noia e fatica da parte del compratore. Uniformità di tipi, uniformità di criteri di vendita, uniformità di prezzi, ecco i tre punti fondamentali per realizzare siffatto intento, ed ecco le tre direttive a cui si attiene l'*Agenzia Commerciale Italiana*. E la Fabbrica istessa ne ha tanto approvato i concetti e ha così ben compreso l'utilità di questa organizzazione che vi si è interessata con metà capitale e vi figura col cav. Carminati nel Consiglio di Amministrazione.

Le Filiali stabilite dall'*Agenzia Commerciale Italiana* sono già numerose e si estendono continuamente.

La Sede Centrale è a Roma in *Via Castro Pretorio 124*, ed è stata adesso grandiosamente trasformata e ampliata così da corrispondere all'importanza della Fabbrica e dell'impresa e alle esigenze degli automobilisti.

La Filiale di Milano è provvisoriamente in *Via Borgonuovo 20*, ed è affidata a quella distinta persona che è il sig.

signor Enrico De Micheli che risiede a Copparo in *Piazza Vittorio Emanuele II*.

A questa grande organizzazione presiede il cav. Alessandro Fornari volontà energica, intelletto di larghe vedute, slancio infaticabile, che ha già in mente magnifici progetti e che saprà tradurli in atto per l'avvenire della *Diatto* e della sua impresa.

FULGUS - GARAGE

(Ditta L. Patuzzo e C.)

Officine Meccaniche per Costruzioni e Riparazioni

COMPRA - VENDITA AUTOMOBILI E MOTOCICLI
PEZZI DI RICAMBIO - GOMME - ACCESSORI
VULCANIZZATORI - OLII - GRASSI - BENZINA

Via Luca Signorelli (P. Sarpi) 13 - 15 - 17 - 19

MILANO

Telefono 50-60

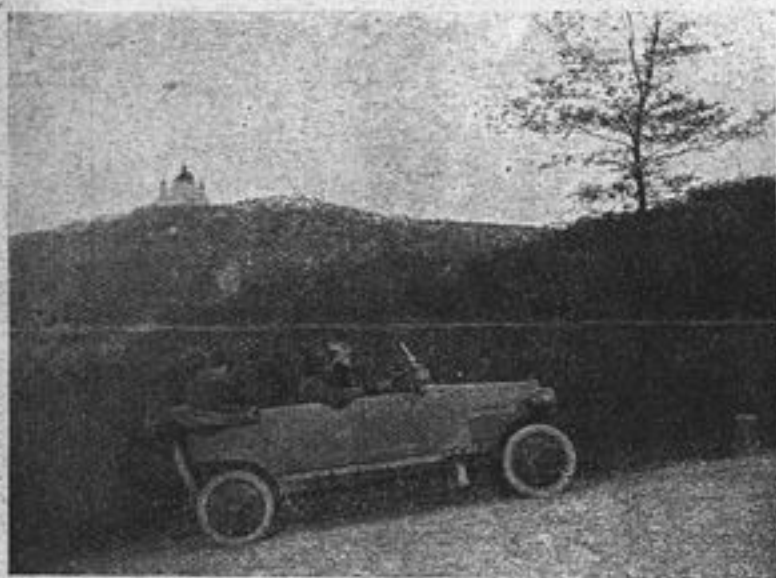
Teleg. Fulgus Garage

LA NUOVA VETTURA LEGGERA

GNOME

MOTORE MONOBLOC 4 CILINDRI 10-12 HP

RAFFREDDAMENTO AD ACQUA



La vettura Gnome guidata da una Signora sale con quattro persone a Superga.



La vettura Gnome, dopo essere salita in 10 minuti a Superga, scende a Torino.

GUIDA A SINISTRA — RUOTE SMONTABILI

LA PRIMA VETTURA ITALIANA CON MOLLE A CANTILEVER

Per ogni schiarimento dirigersi a:

AUTOMOBILI DIATTO - TORINO

VIA FREJUS 21

cezza può trasportarvi tanto da casa a teatro quanto da città e città senza esporvi a un soffio d'aria e a un grano di polvere.

Ed è da ammirare e da lodare la sollecitudine pronta e sagace con cui la *Diatto* ha saputo prendersi cura della clientela privata non appena diminuito il suo lavoro di guerra.

L'evoluzione tutt'altro che facile delle officine dalla produzione di guerra a quella di pace e di tutta l'organizzazione della Casa dal servire il governo e l'esercito al servire il mercato libero e i privati si è operata nella *Diatto* con intelligente premura e agevolezza. Appoggiata sulla sua mirabile saldezza, basata su quell'eccellente costituzione e illuminata da quell'illustre tradizione costruttiva, di cui era stata dotata dai suoi primi fondatori e che si è continuata e sviluppata sotto i nuovi dirigenti, la *Diatto* ha potuto riprendere subito naturalmente il suo normale funzionamento e ritrovare la via giusta e proficua sulla quale svolgere la sua operosità.

Così è avvenuto che in un tempo straordinariamente breve la *Diatto* ha potuto estendere a quasi tutti i suoi reparti le lavorazioni di pace, e che ora essa già da parecchi mesi è in piena attività e in grado di affettuare le consegne dei suoi *chassis* e delle sue vetture.

IL TORTO DELLA BORGHESIA

Noi supponevamo che ne avesse uno, e diremo quale, ma quello grave e imperdonabile ci ha insegnato ora quale è qualche scrittore italiano a cui le larghezze della censura consentono di poter finalmente sfogare tutto lo sviscerato e resistente amore per la Germania, attraverso spiegazioni fantasiose dei movimenti rivoluzionari russi e tedeschi.

Il torto della borghesia, anzi intendiamoci bene delle borghesie appartenenti alle nazioni dell'Intesa, come la Russia

che si nomina esplicitamente e come l'Italia, il Belgio, la Francia, che non si nominano, ma che appunto per questo, quelle che più si vorrebbero nominare, consiste nell'aver uccidere tre milioni di *mujiks* (si parla della Russia, si dice quindi né contadini né proletari) per mire panslavistiche o peggio ancora per altri interessi, toccando popoli infinitamente superiori e civili, i quali naturalmente sarebbero i tedeschi gli austriaci i magri, e che giustificato quindi se a loro volta i *mujiks* saliti al potere hanno fatto massacrare alcune decine di migliaia di loro spogliando gli altri e condannandoli alla fame.

Hanno esercitato anzi una mite vendetta. E' chiaro! Il delitto delle borghesie dell'Intesa è quello di non ammettere scriminanti. Il loro dovere è quello di prostrarsi davanti ai popoli più civili della terra e di ridurlo in servitù. Anziché ringraziare di tanta democrazia le borghesie dell'Intesa hanno commesso il sacrilegio di non trovar di loro gusto il servaggio, anzi di volersi difendere e di vincere il popolo eletto. Delitto senza nome che lo scrittore in parola definisce un attacco pazzesco con un sacro di proletari operato dalle borghesie incoscienti contro i popoli superiori.

Respingendo un'aggressione le democratiche borghesie d'Europa avrebbero esse aggredito per assurdi scopi di dominio!

Ma quelli che hanno aggredito davvero, e che davvero erano persuasi di conquistare l'Europa e il mondo quelli che hanno dichiarato la guerra alla Serbia e invaso il Belgio e la Francia e vi hanno inondato di sangue il mare e la terra con qual nome si dovrebbero vituperare?

Scopritevi! Sono i popoli più civili e superiori a cui tutto è lecito.

E questa è la nuova filosofia della storia.

In quanto al torto della borghesia se lo volete sapere, è, e non da oggi soltanto, quello di non sapersi difendere.

ACCESSORI — PEZZI DI RICAMBIO
ACCIAIO RAPIDO — CATENE
CUSCINETTI A RULLI CONICI (TIMKEN)

ALESSANDRO ROTTA
TORINO - Via Andrea Doria n. 17 - TORINO
TELEFONO N. 30-13

QUALITÀ TURISTICHE DELLE VETTURE "GNOME",

La vigoria e l'elasticità della sua marcia



Figura ci siamo occupati della nuova vettura leggera da un punto di vista estrinseco, ne abbiamo dato una sommaria, ne abbiamo descritto le qualità tecniche, abbiamo indicato alcune particolarità caratteristiche che fanno la sua impronta così distinta e moderna, ne abbiamo accennato allo strepitoso successo, la abbiamo insomma vista dal di fuori. Adesso invece vogliamo considerarla da un punto di vista intrinseco, come si farebbe con una guida quando dalla favorevole impressione che può averci col suo aspetto passiamo a esaminare la sua indole e il suo modo d'agire.

L'apparenza gradevole è già qualche cosa ma non è tutto. Una bella meccanica è quasi sempre una buona meccanica, una elegante carrozzeria è molto sovente una comoda carrozzeria, ma talvolta anche la più attraente vettura pur dotata di notevoli pregi costruttivi, può lasciare a desiderare, può manifestare impreveduti inconvenienti, o nel movimento, o nella *souplesse*, o nella silenziosità, o nella resistenza, può non soddisfare interamente. Ma per la *Gnome* possiamo risolutamente affermare che questo impreveduto non esiste e non si ha da temere, e che ai pregi esterni da cui già dal pubblico rilevati corrispondono non minori pregi interni che gli automobilisti esperti e intenditori vorranno immediatamente valutare alla prova della vettura.

Questi pregi oltre ad elencarli noi siamo lieti oggi di mostrarli, di renderli visibili, offrendo così anche per la prima volta ai lettori la visione della vettura *Gnome*, se non in quello che sarà il suo assetto e il suo equipaggiamento definitivo, almeno in quello provvisorio che l'urgenza del tempo e le difficoltà del momento hanno permesso di allestire oggi.

La vettura *Gnome* come verrà consegnata ai clienti sarà certo la più bella ed elegante di questo primo campione. Di certo il campione è migliore della serie, per la vettura *Gnome* la serie sarà assai migliore dal campione attuale.

Ma già da esso vi è agio di notare non solo l'estetica della linea, ma la comodità della vettura, la quale col suo modello *torpedo* a 4 posti concede ai suoi quattro passeggeri uno spazio in cui possono disporsi a tutto loro agio.

Una comodità che non si smentisce nella marcia, ma che anzi si integra con altri elementi come l'eccellente molleggio, la perfetta tenuta della strada, la dolcezza dell'avviamento e dell'andatura e l'agevolezza della manovra e della guida. Si dice di tante vetture che rendono superfluo lo *chauffeur*, ma per la *Gnome* lo elmina davvero.

Con essa non vi sono da temere né guasti né sforzi, la guida ne è estremamente facile, la sterza straordinariamente agevole anche sui più duri percorsi. E noi vediamo infatti una

gentile Signora condurre al volante la *Gnome* su per la tortuosa e ripida erta di Superga.

Eccola qui con tutti i suoi quattro posti occupati l'agile *Gnome* lanciarsi su per la salita di Superga. La promessa dei suoi costruttori non è stata vana. Su quell'ardua ascesa che ha una pendenza media di oltre il 13 per cento e che in certi punti supera il 15 l'agile vettura ha camminato col suo solito brio giovanile, arrivando alla Basilica in dieci minuti e trenta secondi. Quel suo piccolo ma gagliardo motore non si è smentito, non ha deluso la fiducia che gli avevamo accordato a prima vista. Avevamo presentito dalla sua mirabile conformazione un funzionamento gagliardo e sicuro, ed esso ha dimostrato e durante la corsa e negli ultimi spunti in salita, e nelle pronte riprese la sua sana energia e il suo slancio. Tutti gli altri organi della macchina hanno pure agito egregiamente.

Il cambio si è mostrato opportunamente graduato, e quanto mai agevole mediante le leve di comando al centro. I freni nella discesa hanno subito un collaudo severo da cui sono usciti vittoriosi.

La guida a sinistra ha fatto sentire altresì, specie nei *virages* i suoi vantaggi.

Tutta la vettura si è comportata a meraviglia.

Lo studio che in essa hanno concentrato i suoi costruttori per infonderle tutte le doti di un grande automobile serbando tutti i vantaggi di convenienza e di economia di una piccola vettura non poteva riuscire ad una più pratica realizzazione.

Ne è risultato nella *Gnome* una felice sintesi di tutti i profitti che si possono ricavare dall'automobile col minor dispendio, tanto nel prezzo di acquisto quanto nella manutenzione e nell'esercizio.

Per una parte si ha una vettura al prezzo mite delle piccole vetture, a un prezzo oggi eccezionale, una vettura appunto non ingombrante, leggera, che va dappertutto che non consuma le gomme, che consuma il minimo di benzina e di olio, che non richiede *chauffeur*, che si tiene e si usa come la macchina più economica, e per l'altra si ha una vettura *chic* e fornita di una comoda e completa carrozzeria in cui si può viaggiare in quattro persone, che può trasportarci su ogni strada montuosa e compiere i più faticosi percorsi, come una vettura forte, che è tra le più indicate per l'uso continuo di città e che può fare il gran turismo, che è capace di portare un carico proporzionalmente ingente e di camminare a velocità sostenuta.

E quando a ciò si unisca l'esigua spesa non si trova certo un più indovinato compendio di ottime prerogative.

L'AVVENIMENTO AUTOMOBILISTICO DEL 1919

LA NUOVA VETTURA LEGGERA GNOME

MOTORE MONOBLOC 4 CILINDRI 10-12 HP
RAFFREDDAMENTO AD ACQUA
GUIDA A SINISTRA — RUOTE SMONTABILI
LA PRIMA VETTURA ITALIANA CON MOLLE A CANTILEVER
COMPLETAMENTE CARROZZATA E FINITA

Un vero capolavoro di meccanica e di carrozzeria

NUOVI PREZZI PER CONSEGNA II° SEMESTRE 1919 DA GIUGNO IN AVANTI

(La vettura viene venduta carrozzata e completa in ordine di marcia, la quinta ruota pure gommata)

| TIPÒ | SENZA ILLUMINAZIONE E NESSA IN MOTO ELETTRICA | CON ILLUMINAZIONE E NESSA IN MOTO ELETTRICA |
|------------------|-----------------------------------------------|---------------------------------------------|
| Torpedo 3 posti | L. 9.400 (novemilaquattrocento) | L. 11.400 (undicimilaquattrocento) |
| " 4 " | " 10.000 (diecimila) | " 12.000 (dodicimila) |
| Cabriolet 2 " | " 11.200 undicimiladuecento. | " 13.200 (tredicimiladuecento). |
| Furgoncino . . . | " 10.600 (diecimilaseicento) | |

FRANCO OFFICINE TORINO

Per ogni schiarimento dirigersi a:

AUTOMOBILI DIATTO - TORINO

VIA FREJUS 21

"DIATTO,, E LA "GNOME RHÔNE,, per l'aviazione UN'ASSENTE CHE È DESIDERATA



ora ancora per la *Diatto* e per la *Gnome* rievocare la opera così fervida, ingente e generosa durante la guerra largo e prezioso contributo che con tanto slancio hanno all'aviazione italiana?

lova infatti poichè mentre tanto si parla adesso di aviazione a proposito dell'esposizione di Taliedo, e mentre noi ce ne occupiamo in questo Numero, sarebbe invero lasciar in oblio e nel silenzio le due eminenti Case di cui delle quali appunto la rinnovazione ha segnato, come a suo tempo annunciammo, l'intero dedicarsi di tutte le energie e capacità all'incremento dell'aviazione italiana.

La *Diatto* con un procedimento veramente nobile e patriottico a un dato punto intendendo che dove più urgeva il corso delle energie creative nazionali era nell'aviazione, rivolto alle sue lavorazioni avviate, sistemate, pregiate e per vantaggiose, fermò la costruzione dei *camions* e dei motori-compressori che si svolgeva pianamente e proficuamente, e badare a sforzi e a sacrifici, pur di cooperare all'aumento della potenza aerea italiana, ampliò officine, accrebbe e istituì costruzioni e impiantò tutta una nuova e vasta fabbricazione di motori d'aviazione.

In quanto alla *Gnome e Rhône* essa era già avviata nelle lavorazioni aeree e specializzata anzi nella costruzione di quello che è forse il più mirabile congegno dell'aviazione e cioè il motore rotativo *Le Rhône*. Ma la sua opera non era finita in quel conto in cui avrebbe dovuto essere né così intensa come avrebbe potuto essere.

Chi la intese perfettamente e l'apprezzò al suo giusto valore fu il gruppo finanziario e industriale che fa capo al dottor Arnaldo Gussi, il quale seppe misurare tutta l'importanza che aveva il mettere in mani italiane e l'affidare a una direzione esclusivamente italiana la principale fabbrica in Italia costruttrice e depositaria dei brevetti del più perfetto motore rotativo esistente al mondo, del *Le Rhône*.

Con la nuova amministrazione la produzione della Fabbrica si accrebbe e poté fornire tutti i motori di cui la nostra aviazione militare aveva bisogno.

Intrattenerci oggi ancora sui pregi tecnici e sulla superiorità del motore *Le Rhône* sarebbe invero un fuor luogo. Anche i profani sanno che esso è unico. Non occorre aggiungere altro in suo elogio. Molti altri motori rotativi sono stati ideati costruiti sperimentati, ma ad uno ad uno sono tramontati, solo il *Gnome* che è stato il precursore e poi il *Rhône* che ne è stato l'insuperabile perfezionamento sono rimasti.

Da circa otto anni questo motore permane e domina nell'aviazione di tipo leggero, in quella che è l'avanguardia, lo stormo di ricognizione e di caccia dell'armata aerea.

Innumerevoli tipi di apparecchi si sono succeduti dai primi *Farman* ai *Bleriot*, dai *Morane* ai *Caudron*, per venire

ai *Nieuport*, *Henriot* e ai più moderni apparecchi leggeri da caccia e da evoluzioni e tutti hanno richiesto al motore *Gnome e Rhône* l'impulso animatore.

Su tutti ha fatto buona prova, su tutti è stato il più adatto.

Mentre gli odierni motori d'aviazione fissi sono tutti nuovi, di data recente, ideati e costruiti nel periodo della guerra, il rotativo è il solo motore anziano, il solo rimasto di quelli anteguerra, e rimasto tutt'ora al suo posto eminente, il primo.

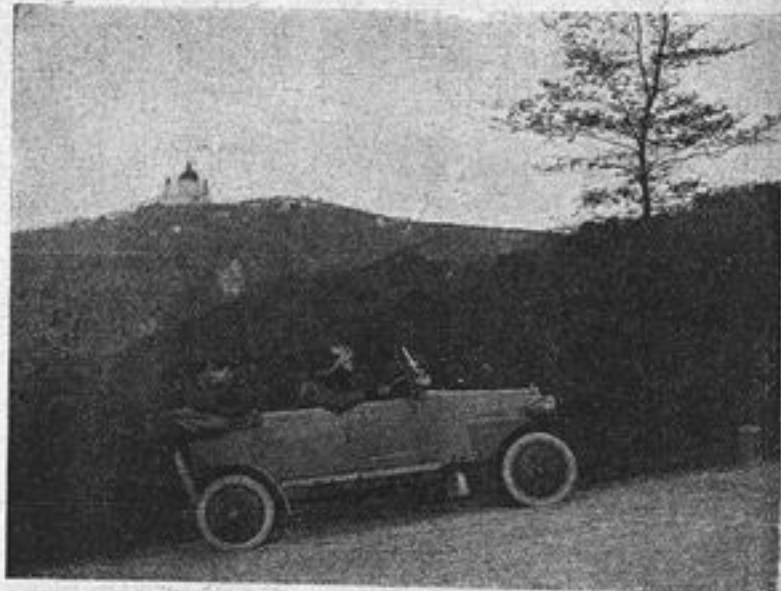
All'Esposizione di Taliedo non è soltanto nell'elegante stand della *Diatto e Gnome* che noi possiamo ammirare i motori costruiti dalle due Case che formano un ente solo.

Su gran parte degli apparecchi leggeri e veloci esposti e di quelli che dal campo si levano a volo si trova il motore *Le Rhône*, e noi ne distinguiamo con compiacenza il suo rombo fluente e caratteristico.

I visitatori che attorniavano lo stand della *Diatto e Gnome* dopo averne contemplato i motori cercavano altra cosa, volevano vedere le vetture e in particolare la vettura leggera *Gnome* che i nostri scritti hanno reso celebre tra il pubblico. Se ne chiedevano insistentemente notizie e cataloghi.

Benchè assente, si può dire che la nuova vettura leggera *Gnome* formava, il giorno dell'inaugurazione, una della curiosità e dei punti di mira della Mostra.

La fama dei costruttori e dei motori *Diatto Gnome e Rhône* la ha preceduta e le conferisce tal nobiltà di lignaggio da renderla ovunque desiderata.



La nuova vettura leggera *Gnome* sulla salita di Superga.

LA PRODUZIONE AUTOMOBILISTICA DEL 1919

LA NUOVA VETTURA "DIATTO", LA NUOVA VETTURETTA "GNOME",

Il magnifico svolgimento di una grande impresa

Nel fuoco, argento ed oro san conoscere ben gli uomini esperti, canta l'antico poeta greco. E la poetica sentenza ha nulla perduto della sua verità col trascorrere dei se-

Nel travaglio aspro delle guerra, che è in vero la prova del fuoco, noi che ci permettiamo il vanto di uomini esperti crediamo di aver conosciuto e rivelato l'argento e l'oro e cioè i valori autentici, le virtù salde, le energie capaci della nostra industria.

Ed oggi abbiamo la compiacenza di scorgere negli avvenimenti la conferma dei nostri giudizi. Le opere cominciano a dar la misura dei loro autori. Quelle nostre valutazioni di allora, quelle nostre approvazioni e lodi rivolte a imprese a costruttori e iniziatori e ad organizzatori in cui ci pareva di aver scoperto qualche insolito grado di eccellenza e di genialità, di ardore e di fede mostrano ora tutta la loro esattezza nei meriti e nei pregi che si vengono manifestando dall'attività e dai prodotti di tali imprese e di tali uomini nel presente difficilissimo periodo di transizione dalla guerra alla pace e di preparazione per l'avvenire. Siamo già al primo raccolto che permette di distinguere quale era il miglior seme qual sarà la pianta più rigogliosa. E la distinzione che viene dal raccolto coincide con l'indicazione che noi avevamo dato sulla semente.

Vi è stato un gruppo di iniziative, di industrie, di persone di cui ci siamo occupati più volte negli anni della guerra con notevole preferenza. È il gruppo che fa capo al dottor Arnaldo Gussi e che comprendeva nella sua cerchia enti e stabilimenti diversi come la *Pomilio* e le *Fonderie di Cogoleto*, la *Banca Bergamasca* e le *Bonifiche Ferraresi* e infine le *Fonderie Balconi*, la *Automobili Diatto* e la *Fabbrica Motori Gnome e Rhône*.

Le regioni di tal preferenza le abbiamo in più occasioni enunciate. Derivano da certe perspicue qualità, come genialità e ampiezza di concetti, novità di iniziativa, vastità e signorilità di mezzi, risoluta capacità di attuazione, giovanilità e assennatezza di energie proprie delle eminenti personalità che del gruppo formano l'anima e l'impronta.

Queste qualità che tanto ci avevano colpito, che l'industria di guerra aveva messo in luce, non sono certo svanite adesso.

Il gruppo, in causa degli eventi ha subito modificazioni e rimaneggiamenti, ma le sue caratteristiche più belle e vitali permangono intatte e feconde più che mai.

Di esse si scorgono ora i vantaggiosi effetti.

Allorquando tanto la *Diatto* quanto la *Gnome* di Torino sono entrate a far parte del nuovo gruppo e l'antica Amministrazione dell'una e dell'altra è stata sostituita dall'attuale che ha come presidente il dottor Arnaldo Gussi e come Comitato direttivo il dottor Arnaldo Gussi, il dottor Gennaro Gussi, il cav. Egidio Carminati, che è il Consigliere Delegato

Tecnico, noi rivelammo immediatamente le felici conseguenze di questa operazione per cui insigni tradizioni tecniche, sperimentate maestrie costruttive, grandi e rinomati stabilimenti venivano a riunirsi a nuove energie, a nuove capacità desiderose di espandersi e di farsi valere, che loro avrebbero impresso un più vigoroso impulso, dischiuso tutto un nuovo e vasto avvenire.

Soprattutto ci piaceva e ci spingeva a prospero augurio la combinazione, l'innesto di queste giovinezze intelligenti e operose, ma risolte e maturate nei grandi affari, con le rinomate e serie tradizioni della nostra buona meccanica.

E subito durante la guerra l'augurio si avverò. Il ritmo vitale delle due importanti Case si accelerò, una circolazione più ricca e vibrante rianimò tutta la loro costituzione, un fermento di rinnovazione e di progresso si irradiò in tutto il loro essere. Edifici, impianti, macchinari lavorazioni si trasformarono ed ampliarono senza posa, dalla *Gnome* uscirono i mirabili e insuperabili motori rotativi dei nostri aeroplani da caccia, dalla *Diatto* oltre all'antica e accresciuta produzione i grossi motori d'aviazione fissi.

Ma ancor più rilevantemente si sentono ora nella libera concorrenza i benefici effetti della nuova organizzazione con tutte le risorse, le agilità, lo spirito di progresso che essa arrecò nelle antiche Case.

Quello che si poteva credere l'aiuto del governo, che da una parte provvedeva materiali e dall'altra era il solo cliente compratore è scomparso. Ognuno adesso, e per fortuna, deve far da sé, tracciar da sé la propria via, pensare a ciò che deve fare e come farlo ed esitarlo. La gara delle forze e delle capacità è aperta, e soltanto le più valide le migliori sono quelle che si avviano innanzi ed ottengono il primato.

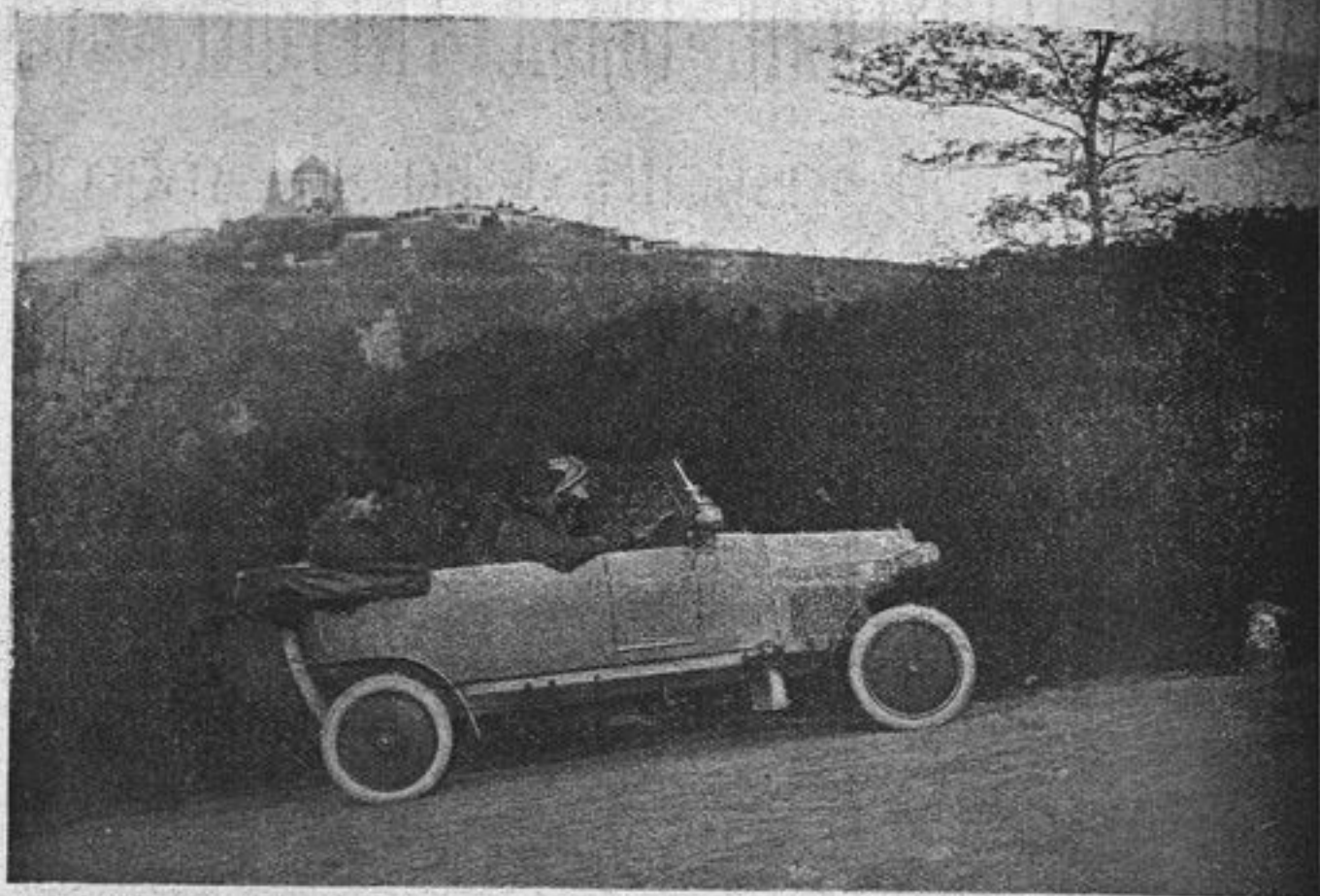
Ed ecco che a solo pochi mesi, di distanza dall'armistizio noi ritroviamo la *Diatto* e la *Gnome* interamente sistemate ed esemplarmente avviate nella prescelta produzione di pace con i loro impianti ed uffici completamente rinnovati e organizzati in piena attività dove si respira un'aria confortante di ordine di lavoro preciso, di consapevole indirizzo, di signorilità e di modernità.

Parliamo qui unitamente delle due Case perchè oggi in realtà formano un solo organismo non solo per le stesse persone che ne formano il Comitato Direttivo, ma anche perchè collaborano con una opportuna divisione di lavoro alle stesse opere e allo stesso intento.

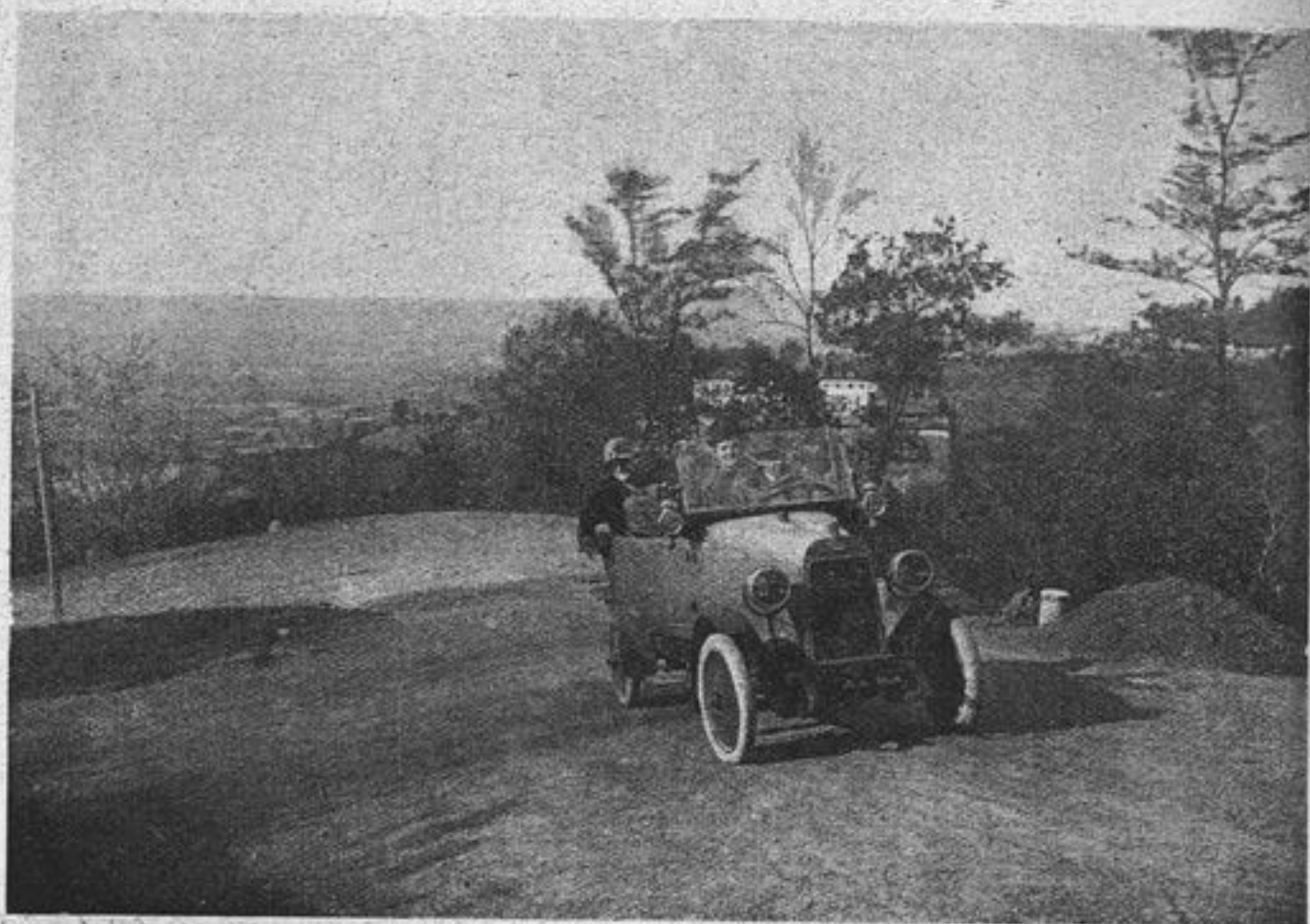
Ma ciò che soprattutto importa di far notare, si è che l'ente *Diatto-Gnome* non solo ha superato per l'abile e preveggenza guida dei suoi capi il periodo del passaggio dal regime di guerra a quello di pace, non solo ha quasi compiuto il suo assestamento di pace ma da più mesi, rara per non dir sola eccezione, si è trovato in grado di servire la sua clientela privata.

Infatti la nuova vettura *Diatto* 25 HP, tipo 1919 da oltre

LA VETTURA LEGGERA "GNOME"



La Vettura leggera "Gnome", guidata da una signora sale a Superga con 4 persone.



La Vettura leggera "Gnome", spunta agilmente nella parte più ripida della salita.

Marzo 1919

è in attivissima lavorazione e si consegna regolar-

Ma vero record di preparazione e di anticipazione. Ma non anticipiamo noi nella presentazione.

Dicevamo dianzi che le due Case *Diatto* e *Gnome*, pur di-
ce di sede di officine e di opera non si possono più conside-
re separatamente e isolatamente ma vanno esaminate nel loro
insieme, poiché nell'attuale ordinamento l'una forma l'inten-
sificazione dell'altra e la produzione non è che il risultato del-
la collaborazione delle due fabbriche. Di diviso non vi
è che il residuo in via di compimento delle ultime costru-
zioni militari, motori d'aviazione e compressori, ma le costru-
zioni nuove, le belle ed eleganti vetture che la squisita cor-
te del cav. Carminati ci ha condotto ad ammirare sono
in parte ora e saranno del tutto in avvenire il prodotto
complessivo delle due officine.

Alla *Gnome*, dove per la delicata ed ardua fabbricazione
dei motori rotativi si è acquistata una insuperabile maestria
derivata da un macchinario superlativo per la costruzione dei
motori, si eseguiranno appunto tutti i motori dei diversi tipi
di vetture e alla *Diatto* si faranno tutti gli altri organi
e le altre parti degli chassis e se ne compirà il montaggio
mentre nella vicina carrozzeria si appronteranno lussuosi tor-
pedo, landaulets, cabriolets etc. per gli chassis stessi.

Quest'opera sapientemente specializzata e concordata ha
dato origine ai due primi modelli della produzione 1919
che si affaccia all'inizio dell'era nuova.

Il primo di tali modelli, quello di cui la fabbricazione
perfezionata da alcuni mesi e che si consegna regolarmente serba in-
sieme al nome di *Diatto*, tutte i più brillanti requisiti della
sua tradizione accresciuti e arricchiti dai perfezionamenti so-
stanziali e formali del più recente progresso.

È lo chassis *Diatto* 25 HP, fornito di un motore a 4 cilin-
dri monobloc e di 85 mm. di alesaggio per 120 mm. di corsa
un motore eccezionale per il rendimento per lo scatto e per
l'economia.

Le prove rigorose compiute hanno accertato che questo
chassis è fra tutti i tipi consimili il più veloce e quello che
consuma meno.

Il che dimostra non soltanto il pregio del motore ma la
perfezione degli altri organi per cui la forza sviluppata viene
più attivamente impiegata utilmente, e il modo scrupoloso con cui è sta-
bilità e congegnata l'intera macchina.

La vettura che meno consuma e che più cammina! ecco
già un ben alto vanto per la nuova *Diatto*! Ma non il solo
perchè la vettura ha tutto il diritto di dire di se stessa che è
una delle più diligentemente finite, che aduna ogni svel-
lezza di linee secondo la moda più di buon gusto, e ogni par-
icolare e accessorio di *comfort*, come l'impianto elettrico per
la messa in marcia e l'illuminazione, le ruote smontabili *San-
cey* o *Rudge Whitworth*, un radiatore di gradevole disegno,
che viene interamente costruito nelle officine *Diatto*.

Il secondo modello sarà la più attesa e desiderata novità
dell'anno, sarà l'oggetto della più viva ammirazione del
mercato.

Siamo veramente lieti di essere noi i primi ad annunciar-

la, perchè sappiamo che questo annuncio soddisfa le aspira-
zioni di tanti dei nostri lettori e di tanti automobilisti.

Si tratta della splendida Vetturina *Gnome* da 10-12 HP.

Finalmente sarà appagato il voto più ardente che da più
lungo tempo si intende nell'automobilismo italiano.

La *Gnome* sarà la vetturina ideale tanto invocata e bra-
mata.

Quanti desideravano questo veicolo e assaporavano con
l'immaginazione le gioie che ne avrebbero ricavato non si
dorranno di averlo così lungamente atteso. Perchè mercè la
Gnome e i suoi valentissimi costruttori vedranno realizzato
il loro sogno, avranno assai di più di quanto si aspettavano.

E non temano che le nostre lodi siano eccessive. Nessu-
na amplificazione è nelle nostre parole. I nostri giudizi non
si sono mai mostrati fallaci. Sappiamo ormai ben giudicare
al primo colpo d'occhio. E noi abbiamo visto un motorino
a 4 cilindri, un tal gioiello di fattura, di composizione di pro-
porzione, un tal piccolo capolavoro di meccanica che più bel-
lo non saprebbe desiderarsi. La sola sua vista suscita un desi-
derio irresistibile.

La vetturina *Gnome* sarà una rivelazione e nel suo as-
sieme e in ogni suo particolare.

Avrà questo impareggiabile motore a 4 cilindri monobloc
di 60 mm. di alesaggio per 90 mm. di corsa, avrà il cambio
e il differenziale sul ponte posteriore e di un sistema bre-
vettato, avrà i freni pure speciali e brevettati, porterà la gui-
da a sinistra, sarà montata su ruote smontabili a disco, e
conformata in modo da ricevere a seconda del desiderio del
cliente l'impianto elettrico per l'illuminazione e la messa in
marcia.

La vetturina è già stata con esito ottimo provata non
solo dalla fabbrica ma anche dalle autorità militari.

Le prime consegne si effettueranno in giugno. E chi non
vorrà restarne sprovvisto affretti le prenotazioni.

La vetturina si vende completamente carrozzata in quat-
tro tipi per cui sono già stabiliti i prezzi.

Per il torpedo a 3 posti lire 7900, per il torpedo a 4 po-
sti lire 8500, per il cabriolet con guida interna a tre posti li-
re 9700, e infine per il furgoncino a 2 posti e 250 chilogram-
mi di portata lire 9100.

Come si vede alla preparazione tecnica corrisponde quel-
la amministrativa e organizzatrice.

Nè a ciò si limita il programma della *Diatto - Gnome*.
Il cav. Carminati che con tanto entusiasmo innovatore e con
tanta alacre tenacia ha così validamente cooperato animan-
dola a questa grande opera di trasformazione e di creazione,
ci informa che è pure allo studio un altro chassis nuovissimo
e di supremo lusso con motore a 6 cilindri da 35 HP, e ci
preannuncia nuovi incrementi della fabbrica e della produzio-
ne portata presto a cifre altissime senza nulla perdere della
sua raffinatezza.

Le giovani intelligenze ed energie della *Diatto* e della
Gnome sanno andare incontro ai tempi nuovi. Con il doppio
successo delle nuove vetture *Diatto* e *Gnome* inaugurano in-
tanto splendidamente l'avvenire.



PRIMA FABBRICA NAZIONALE

.. CHIAVI INGLESII ..

in tre dimensioni: cm. 31, cm. 20, cm. 15

TORINO - Corso S. Maurizio, 36 - TORINO

IL GRANDE SUCCESSO DELLA VETTURA LEGGERA "GNOME."



quanto sia stato geniale e felice il criterio che ha portato alla concezione della vettura leggera *Gnome* lo si sa assai meglio dai fatti che da quello che noi abbiamo detto nei Numeri scorsi. Noi abbiamo posto in rilievo i meriti di ideazione e di esecuzione di questa macchina, abbiamo visto come i suoi intelligenti creatori, ispirandosi ai principi di pratica modernità abbiano saputo scegliere la direzione giusta verso quel tipo ideale di automobile alla portata dei desideri della più vasta cerchia di pubblico e che la più conveniente e diciamo pure la più attraente soluzione. Il successo non poteva mancare, le più liete previsioni erano lecite e fondate.

Ma tutti questi erano ancora apprezzamenti personali, erano elogi verbali, erano giudizi soggettivi, che per quanto precisi, per quanto dettati da una conoscenza sperimentata e ben di rado s'inganna, potevano anche essere smentiti dal pubblico.

Le inclinazioni, i gusti del pubblico sono così strani e mutevoli che quando si crede di averli indovinati è proprio allora che ci si inganna. Lo sanno gli autori drammatici e anche i critici. Anche una bella commedia e di vero valore artistico alla lettura può cadere alla prova della ribalta.

È vero che il mercato automobilistico non è il teatro, ma tuttavia si sono ben dati dei casi in cui un eccellente modello di vettura ben calcolato e pregiato dai competenti non ha poi incontrato il favore dei compratori.

Poteva rimanere questa incertezza per la *Gnome*, tanto più che essa era il frutto di una tendenza innovatrice, costituiva un tipo originale nella nostra costruzione automobilistica. Era una vettura che mancava fra noi, e che il pubblico aveva mostrato per evidenti indizi di desiderare, ma non si poteva ancora sapere se all'atto pratico era proprio questa che il pubblico voleva e se si erano bene interpretate le sue aspirazioni.

Alla sagace iniziativa, alla buona volontà all'inflessibile cura della *Società Diatto*, costruttrice della vettura leggera *Gnome* avrebbe corrisposto l'approvazione della clientela e del mercato?

Per noi, lo ripetiamo, non poteva esservi dubbio: la nuova vettura nasceva sotto così propizi auspici, era stata così amorevolmente studiata ed eseguita, aveva ricevuto tante doti all'entusiasmo di chi l'aveva creata, ed era risultata così bene in ogni sua parte e nell'insieme che non poteva a meno di riuscire. Nata appunto da un soffio d'entusiasmo, e il cav. Garminati l'eminente direttore delegato della *Diatto* ci manifestava tutto l'ardore fiducioso con cui ne aveva intrapreso la fabbricazione e con cui contava di svilupparla, doveva suscitare entusiasmo.

E l'entusiasmo c'è stato e si intensifica e si allarga di giorno in giorno.

È cominciato quando i primi amici, agenti e clienti fedeli della *Diatto* sono stati invitati ad ammirare per la prima volta la vettura *Gnome* appena finita con la carrozzeria

ancora greggia, e si è poi acuito ed acceso vieppiù a misura che altri ammiratori hanno avuto modo di vederla e di esaminarla da vicino.

Immediatamente sono state dagli intenditori rilevate e apprezzate le sue qualità e le sue particolarità. Anzitutto è piaciuta a primo colpo per il suo assieme così agile, così grazioso, così elegante, così ben riuscito. E poi maggiormente per i pregi della sua costruzione.

Man mano che qualcuno ne veniva indicato era come una felice scoperta. Chi osserva la moderna innovazione della guida a sinistra ormai prevalente sulle vetture americane e in progressiva avanzata sui nuovi modelli inglesi e francesi; chi lodava la pratica disposizione delle leve del cambio e dei freni al centro, disposizione anche questa in via di prevalenza per i vantaggi che offre di un'azione diretta senza rimando e di tener le leve stesse all'interno della carrozzeria; chi alzando il cofano si congratulava con gli egregi costruttori per il meraviglioso piccolo blocco motore, chi ammirava il molleggio a *cantilever* che, se costituisce per la *Gnome* un vero primato in Italia, è all'estero la prerogativa delle vetture più di lusso.

E quello che più conta, e che da la misura positiva del successo, queste ammirazioni, queste lodi, questi rilievi non si limitavano a parole ma prendevano la forma tangibile di ordinazioni, di impegni, di contratti, di prenotazioni ammontanti a centinaia e tali ormai da accaparrare tutta la prima serie e da estendersi sulla seconda che la *Diatto* ha dovuto per far fronte alle richieste aumentare oltre le sue previsioni.

Il successo si valuta appunto da questi ingenti quantitativi di vetture *Gnome* vendute e impegnate in base al primo esemplare.

Peccato che il lungo sciopero dei capi tecnici sia venuto a ritardare la fabbricazione e i termini delle consegne! Ma chi vuole che al ritardo, dovuto a questa causa involontaria, non si aggiunga quello portato dal cumulo delle ordinazioni precedenti si affretti ora a prenotare per non arrivare alla seconda serie esaurita e dover aspettare la terza.

Automobili

Nuove e d'occasione da lire 2000 a 10.000
Camions, omnibus nuovi e usati. — Chiedere listino n. 32 Garage STORERO
Via M. Cristina, 55 - TORINO

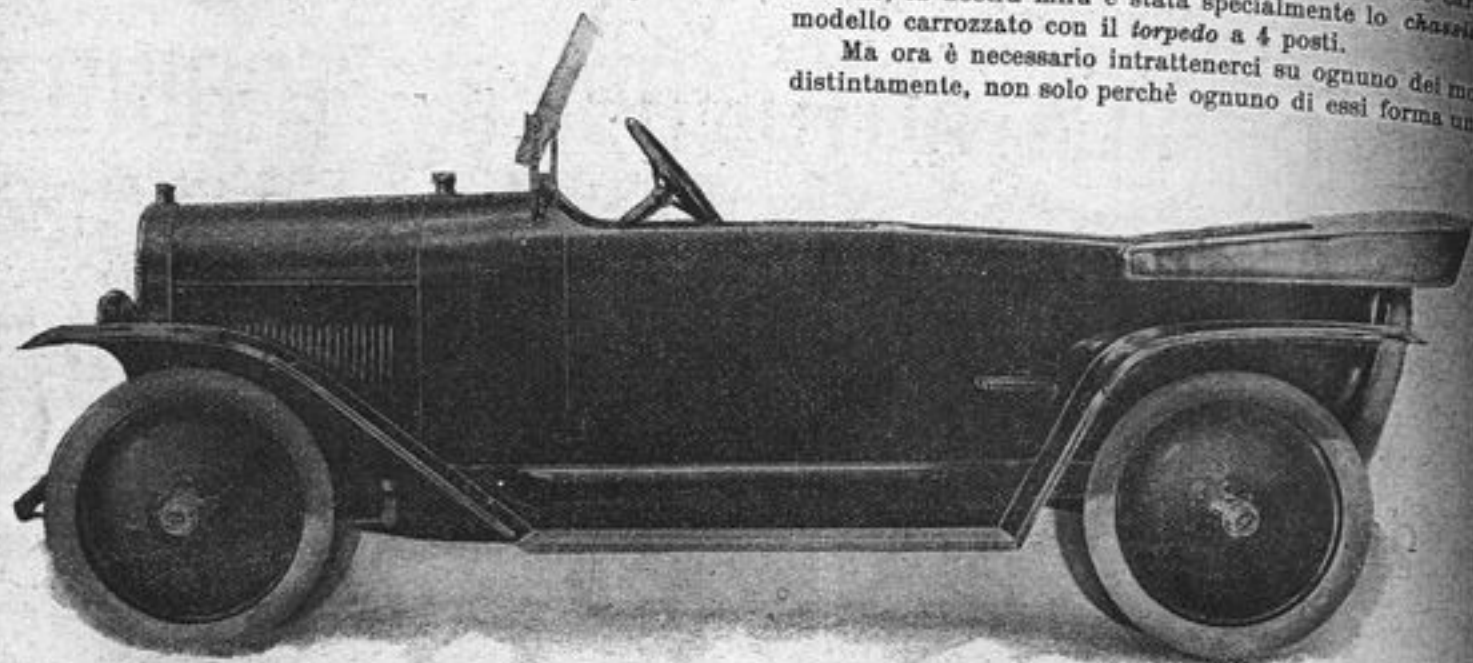
I DIVERSI MODELLI della vettura leggera "Gnome,"



Più volte abbiamo annunciato che la nuova vettura leggera *Gnome* si vende e si consegna al pubblico in quattro

pregi della sua meccanica, alla modernità delle sue caratteristiche, la nostra mira è stata specialmente lo chassis modello carrozzato con il *torpedo* a 4 posti.

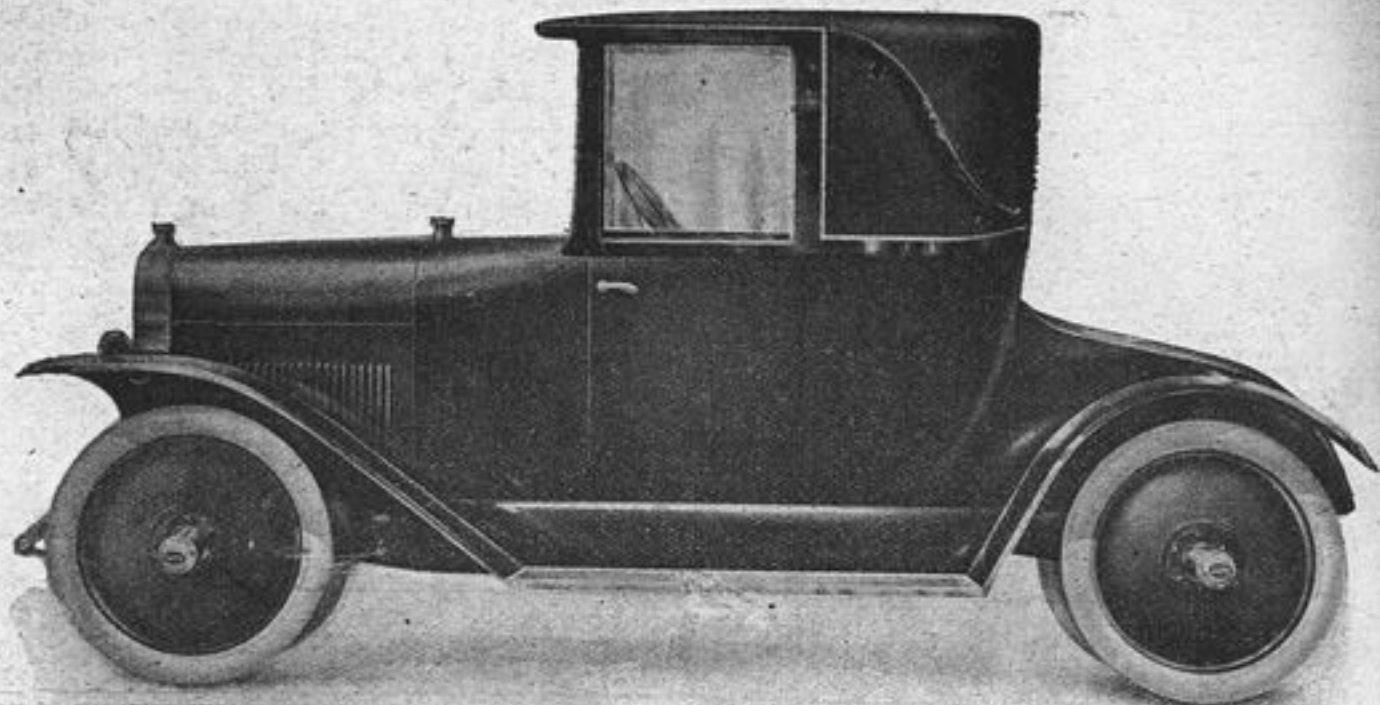
Ma ora è necessario intrattenerci su ognuno dei modelli distintamente, non solo perchè ognuno di essi forma un tipo



La vettura leggera Gnome con carrozzeria torpedo a 3 posti.

differenti modelli. E se noi fino ad ora abbiamo dedicato il nostro studio alla vettura in sè, alla sua costruzione, ai

a sè ben individuato, un veicolo completo con le sue particolarità, i suoi requisiti, i suoi scopi ma anche per



La vettura leggera Gnome con carrozzeria a cabriolet e guida interna.

merita di essere ampiamente descritto e con-

Oggi si acquista e si tiene l'automobile essenzialmente per uso pratico, per il soddisfacimento di determinati bisogni nell'esercizio della propria attività, e quindi se le caratteristiche tecniche e dinamiche, che hanno tanta importanza dal lato sportivo, non ne hanno invece molta dal lato pratico, purché naturalmente siano tali da dar affidamento di un buon servizio, viceversa acquistano un interesse vivissimo le caratteristiche della carrozzeria, le caratteristiche di quella parte del veicolo che maggiormente serve nell'uso.

Oggi l'acquirente ha quasi sempre già in anticipo la visione del tipo di veicolo che vuol comprare. Sa che cosa gli

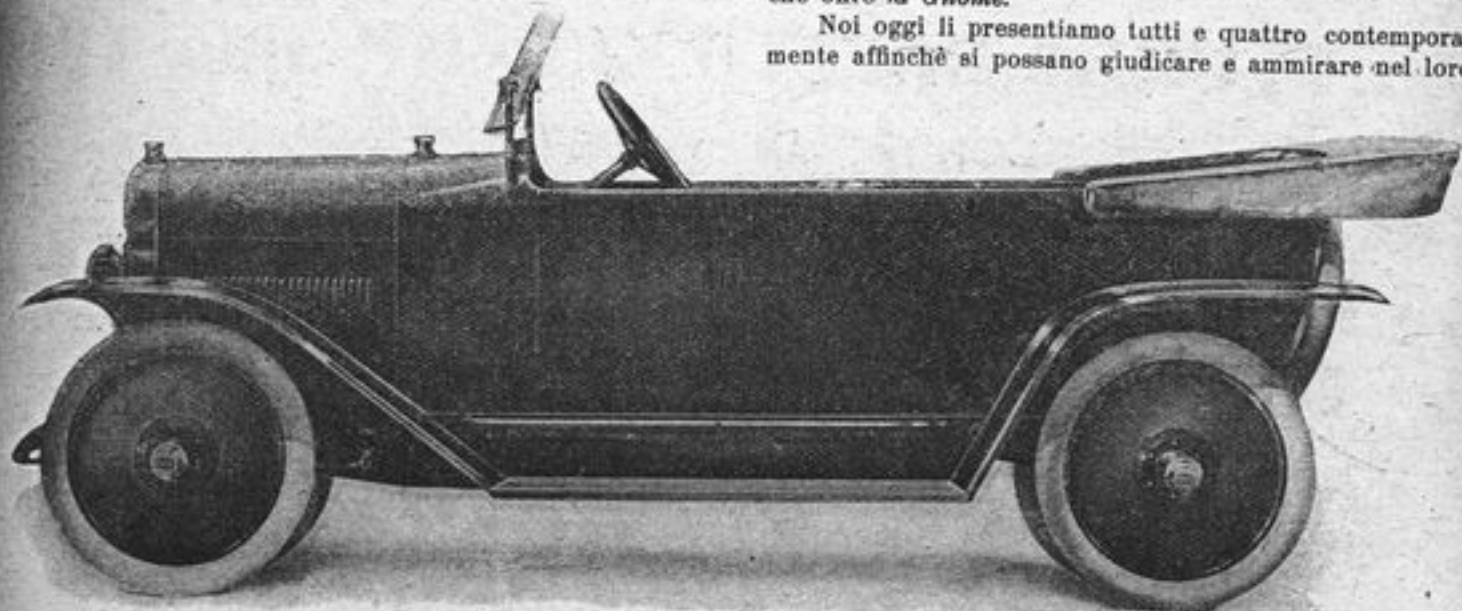
adopera la vettura per le sue commissioni professionali e i suoi affari ogni giorno con qualsiasi tempo, vorrà una vettura a due posti riparata e chiusa. Se sarà un capo-famiglia che impiega la vettura nella buona stagione per uso di tutta la famiglia vorrà il *torpedo* a 4 posti.

Se è un giovanotto solo, o una coppia di sposi sceglierà il *torpedo* sportivo a tre posti.

Se è un commerciante che voglia impiegare l'automobile come trasporto di mercanzie o per le consegne a domicilio darà la preferenza al furgoncino.

Questi sono i tipi principali di carrozzerie stabiliti anche dalle grandi Case estere americane e francesi perché i più in uso e vantaggiosi, e questi appunto sono i modelli che offre la *Gnome*.

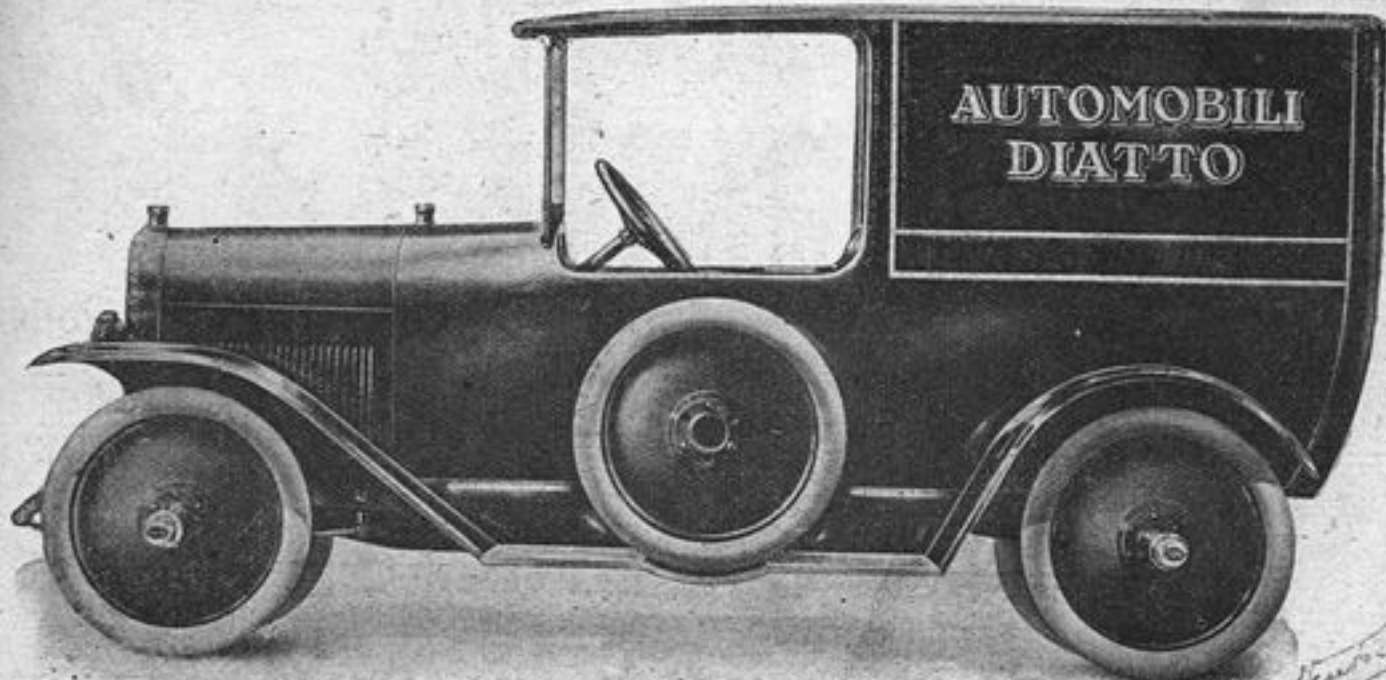
Noi oggi li presentiamo tutti e quattro contemporaneamente affinché si possano giudicare e ammirare nel loro as-



La vettura leggera Gnome con carrozzeria torpedo a 4 posti.

occorre e vuole pertanto quel dato veicolo che torna più conveniente ai casi suoi. — Se sarà un professionista che

sieme. Nei prossimi Numeri ci fermeremo partitamente su ognuno.



La vettura leggera Gnome con carrozzeria a furgoncino — 2 posti e 200 kg.

A. Scivola

Aprile 1919

VALORI IDEALI E PRATICI DELLA VETTURA LEGGERA "GNOME,"



Gnome è un nome che da quando risuona nell'industria trova associato alle più brillanti e importanti iniziative tecniche, e fra le altre a quella meraviglia di motore che è il rotativo, in cui sembrano risolti, quasi per magia, i più difficili problemi tecnici e da cui datano (risaliamo al 1910) i più stupefacenti records e successi dell'aviazione.

La vettura leggera *Gnome*, di cui ci siamo già brevemente occupati nei Numeri scorsi, non viene meno a questa tradizione. Non solo è una nuova individualità che entra a far parte della eletta schiera delle vetture italiane, ma è a sua volta l'iniziatrice di tutto un complesso di nuove tendenze nella costruzione automobilistica. Essa inaugura un genere di stile automobilistico suo proprio e di cui non si aveva esempio nella costruzione italiana.

La *Gnome* risponde a quel desiderio così universalmente sentito di una vettura piccola, agile, conveniente, di quella automobile ideale che se è sempre stata nella costante aspirazione del pubblico non ha mai avuto, specialmente da noi, alcun principio di attuazione concreta. La nostra industria si è avviata di preferenza verso la vettura forte, la vettura di lusso, la vettura che richiede cure attenzioni e spese non lievi oppure ai veicoli industriali. La costruzione americana allo estremo opposto si è diretta con successo verso il tipo a massimo buon mercato, che non è però ancor quello desiderato dal nostro pubblico. L'industria inglese e più quella francese hanno cercato di soddisfare siffatta generale esigenza, e così in Inghilterra come in Francia abbondano i tipi di vetture leggere e di vetture piccole di buona marca che cercano di avvicinarsi al tipo ideale che è nella mente e nel desiderio di tutti. Ma anche queste realizzazioni francesi e inglesi lasciano più o meno a desiderare, specialmente dal lato del valore meccanico. O son troppo vetture o son troppo vetture. Per lo più peccano per difetto, appaiono troppo fragili e sommarie, hanno dispositivi troppo elementari o bizzarri. Persuadono poco. Lasciano un pò in diffidenza specialmente per un uso serio e pratico e per le nostre strade e per le nostre salite affaticanti.

La vettura leggera *Gnome* segna l'introduzione nell'industria italiana di questa tendenza tanto in voga in Francia e in Inghilterra, ma costituisce la migliore e più pregevole approssimazione finora data al tipo ideale. Essa inaugura tra noi un genere costruttivo che finora sembrava una prerogativa di altre industrie estere e di primo acchito lo porta a

un grado di eccellenza assai superiore a quello a cui erano pervenute le industrie estere.

Realizzandosi nella *Gnome* il concetto della vettura leggera si è arricchito di tutti i succhi, di tutti gli elementi caratteristici del buon stile automobilistico italiano, e cioè senso estetico e fine gusto, meccanica seria e positiva, saggio equilibrio che ama le soluzioni pratiche e rifugge dalle bizzarrie e dalle avventatezze.

Se la *Gnome* è una vettura leggera e anche una piccola vettura, è però una vera e solida vettura. Non insisteremo mai abbastanza su questo punto. Ha tutte le novità che bastano a farne una concezione originale e di progresso, ma novità provate e sicure che rappresentano un acquisto, non una capricciosa innovazione. È una vettura che ispira e merita tutta la fiducia. Basta vederne lo *chassis* a nudo per esserne convinti. È noto qual delusione si celi talvolta sotto le lussuose e scintillanti carrozzerie delle vetture estere. Qual sorta di meccanica e di aggiustaggio si veda sotto i più bei cofani.

Non così nella *Gnome*. Il suo *chassis*, il suo motore, tutti i suoi organi meccanici han tutto da guadagnare quando siano posti allo scoperto. Il motore può competere vittoriosamente con qualsiasi tipo del massimo lusso. Raramente un piccolo quattro cilindri suscita un'impressione di così assoluta approvazione. Il telaio, la frizione, il cambio, il ponte posteriore si mostrano ben robusti e calcolati. Le molle a *cantilever* gli attribuiscono un aspetto e una morbidezza di *chassis* di gran classe, la sua carrozzeria a *torpedo* filante, completa egregiamente la prestantza della macchina.

Quanti la vedranno e la esamineranno da vicino concorderanno con noi in questo giudizio.

La *Gnome* è una felice e geniale combinazione di ottimi elementi, è un concetto che ha trovato in Italia e nei costruttori italiani la sua miglior attuazione. Intuito e germogliato nello spirito colto ed acuto del cav. Carminati, il direttore delegato della *Diatto*, conoscitore raffinato dell'automobile, di tutte le sue eleganze e di tutte le interpretazioni che ne hanno dato le industrie estere, esso ha preso vita e sostanza nella maestria costruttiva, nella tradizionale perizia meccanica delle Fabbriche *Diatto* e *Gnome*.

Le due marche sono come un simbolo degli elementi di originalità e di sperimentata maestria meccanica fusi nella vettura *Gnome* costruita, montata, venduta dalla *Diatto* (Torino, Via *Freins* 20).

L'HERMÉTIC

BREVETTATO

MASTICE SPECIALE per GUARNIZIONI di MOTORI e CARTERS
Indispensabile nel montaggio dei motori a scoppio

Sopprime ogni guarnizione in carta, inalterabile al calore, resiste alle più alte temperature, ed è insolubile nella benzina, petrolio, olii e corpi grassi

Telegrammi; "SIMVALVE" - Milano MILANO, Via Moscovia, 70 - Telefono 10,870

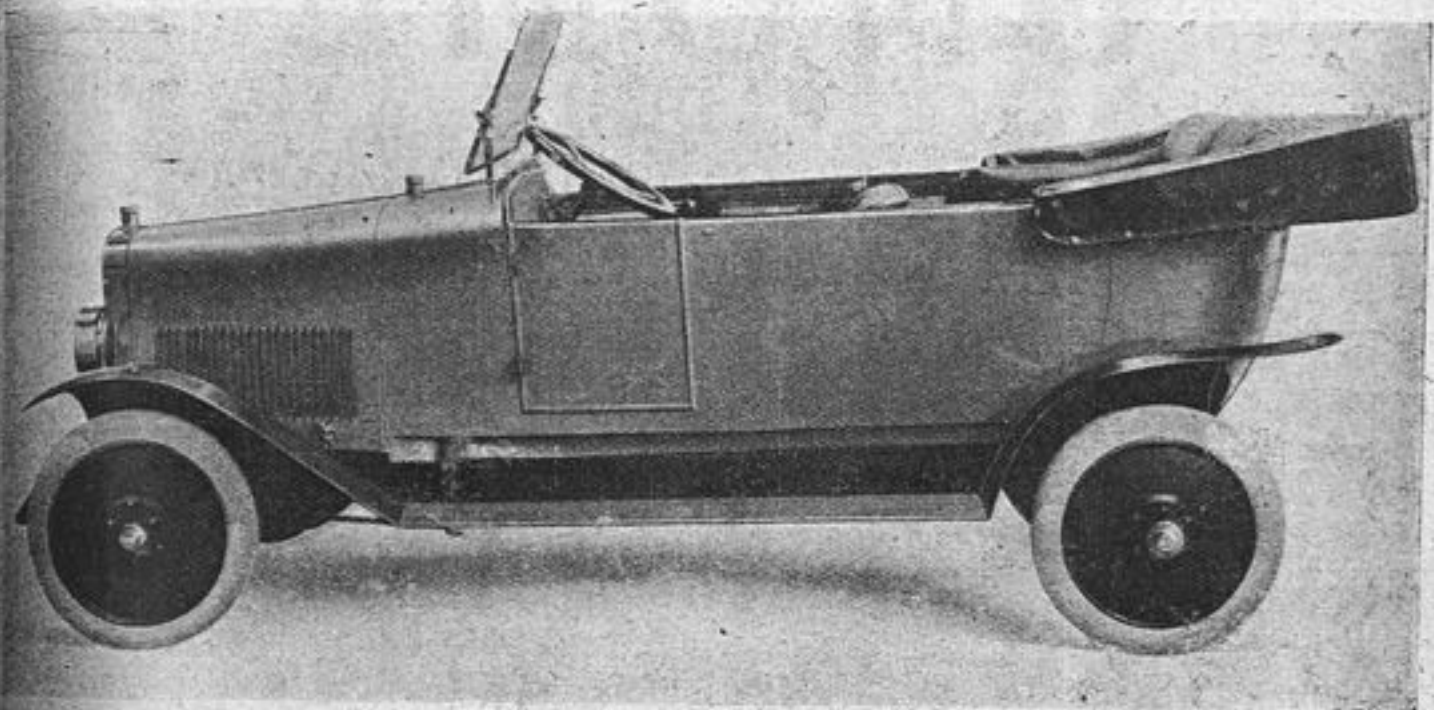
LA GIUSTA QUALIFICA

della vettura leggera "Gnome,"



La denominazione odierna dei vari tipi di automobili è
 inesatta come è molto vaga la classifica delle vetture

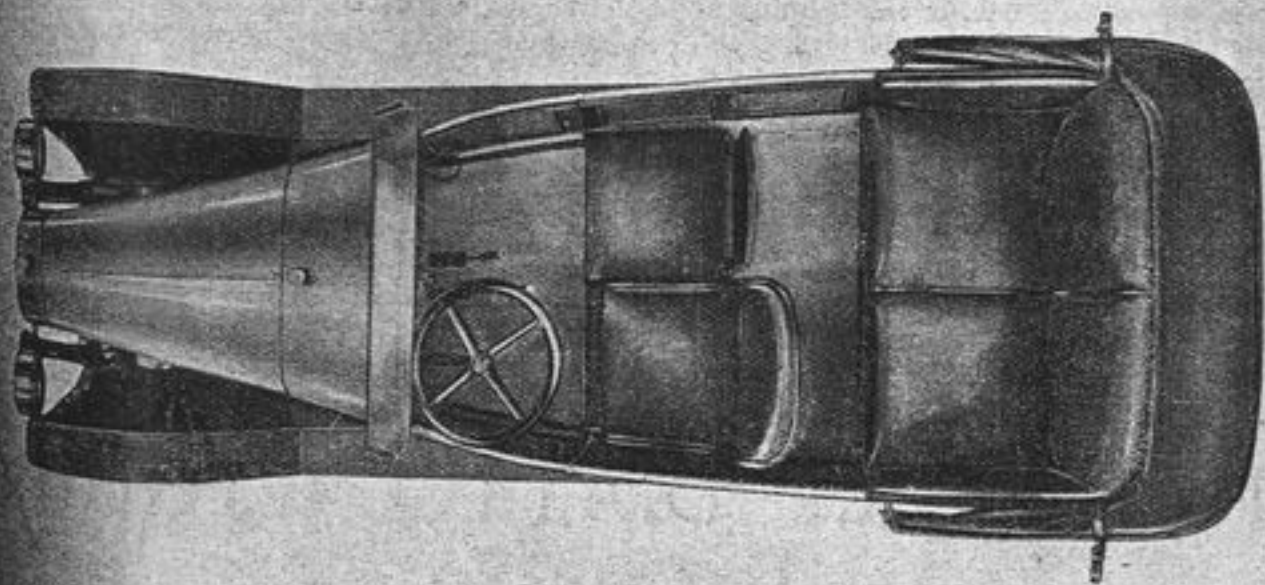
oggi in cui sono profondamente cambiati i criteri per cui si
 giudicava che una vettura era grossa o piccola.



La nuova vettura leggera Gnome 10 HP — tipo 1919 — con carrozzeria torpedo a 4 posti

rispetto a seconda della loro forza e grandezza.
 La divisione più semplice, quella fra vetture grosse e
 piccole, se era oltremodo incerta prima, lo è ancor più

Quale vettura oggi si può dir grossa e quale piccola?
 Se si interrogassero dieci persone si otterrebbero dieci diverse
 risposte.



La vettura leggera Gnome 10 HP veduta nell'interno offre la più comoda e indovinata disposizione della sua carrozzeria

1919

... delle vetture piccole la confusione tocca il
... vettura piccola vi è chi intende un gingillo e chi
... qualsiasi vettura che non sia mastodontica.

... per essere più precise hanno moltiplicato le de-
... nei cataloghi si trovano indicate vetture medie,
... leggere, vetture piccole, vettuette etc.

... il sapere qual tipo corrisponda a ciascuna indi-
... è ben difficile. Naturalmente i costruttori tendono a
... come vetture medie e leggere anche le più mi-
... vettuette, e viceversa il pubblico tende ad includere
... vettuette anche le vetture medie.

... chi non avesse ancora un concetto esatto di quello
... di come si presenta realmente la vettura leggera
... costruita e venduta dalla Società Automobili Diatto
... via Frejus 21), e soprattutto per chi sentendola chia-
... vettura leggera o piccola vettura fosse inclinato a ri-
... o un insignificante vettuette o un ingombrante au-
... riproduciamo qui le fotografie più recenti della
... vista esteriormente di profilo e vista internamente
... alto.

Tanto l'una come l'altra veduta mostrano senza possi-
... di errore la vera natura e la vera importanza della

... la Casa la indica come vettura leggera ne ha tutte
... ragioni. A parte i dettagli costruttivi che la classificano
... le vetture vere e proprie, anche l'aspetto esterno mostra
... a qualsiasi profano che non si tratta di una vettuette,
... appunto per vettuette si intende un giocattolo posto su
... ruote.

Anzi da queste vedute, se una confusione è ancor pos-
... si è quella di giudicarla una delle solite vetture del
... medio.

... ed infatti ne ha tutto l'aspetto, la linea, la prestanza,
... natura, la comodità.

... La veduta esterna di profilo ci presenta un bel *torpedo*
... ante, ammirabilmente proporzionato e finito di tutto punto.

... Ruote, parafranghi, cofano, carrozzeria si equilibrano in
... giusta armonia di dimensioni. Una 20 HP non si potrebbe
... presentare con più gradevole imponenza.

... E questa non è una semplice lustra, non è un'illusione
... per attirare gli incompetenti.

... Basta osservare l'altra veduta per persuadersi che l'in-
...erno della carrozzeria corrisponde in comodità ed ampiezza
... all'imponenza esterna.

... Si riscontra invero un *torpedo* spazioso a 4 posti in cui
... 4 posti sono effettivi e non soltanto nominali.

... I sedili sono ampi, ben imbottiti e offrono un comodo
... agio per qualsiasi persona.

... Dei sedili anteriori quello del guidatore è scorrevole, e
... i due posteriori collocati a sufficiente distanza dai primi for-
... mano due ottime poltrone.

... Il *parabrise* e la *capote* completano egregiamente la bella
... vettura.

UN' INSIGNE E MERITATA ONORIFICENZA

... Apprendiamo con vivo compiacimento che il grande in-
... dustriale Carlo Pacchetti di Milano, uno degli amici da lunga
... data di questo nostro giornale è stato insignito di *motu pro-
... prio* del Re della Commenda della Corona d'Italia.

... Il comm. Pacchetti già da molti anni cavaliere del lavoro
... è stato l'iniziatore in Italia di talune fiorenti industrie, tra
... cui quella del crine animale e quella recentissima delle pel-
... liccerie di cui noi stessi ci siamo più volte occupati.

... Uomo di un'attività indefessa, spirito aperto e fervido,
... cuore generoso, il comm. Pacchetti appartiene alla schiera
... illustre di quelli integri, sereni, diritti e bonari industriali
... che sono un vanto della nostra Lombardia.

... Egli è anche un automobilista intelligente e un fautore
... dei sani *sports*.

... Il governo aveva già riconosciuto i suoi alti meriti rispetto
... all'industria italiana fino da quando lo ha nominato cava-
... liere del lavoro. Oggi il Re gli conferisce una più eminente
... distinzione con la Commenda non soltanto per premiare nel
... comm. Pacchetti l'animatore di nuove energie produttive ma
... anche l'autore di tante benefiche opere. Poiché in tutta la sua
... attività cuore e intelligenza non vanno mai disgiunti, e ai
... suoi meriti nell'industria corrispondono altrettante beneme-
... renze nella beneficenza.

... All'egregio uomo verso cui tanta stima e simpatia si
... volgono, le nostre più vive congratulazioni.

THE INDIAN RUBBER WORKS LTD.

Le migliori gomme per velocipedi

== presso tutti i rivenditori ==

Agenzia Italiana P. INDIAN

Via Lecco, 16 - MILANO - Telef. 21-816

Il più grande importatore in Italia di tubi acciaiò

VITTORIO ROSSI .. **MILANO**
Via Solferino, 3

Tubi acciaio senza saldatura trafilati a freddo. Fabbricazione Inglese da 6 a 60 m|m diametri; assortiti negli spessori da 0.7 a 4 m|m: adatti per aeroplani, motocicli, cicli ed industrie in genere

PREVENTIVI A RICHIESTA

LE CARATTERISTICHE MODERNE DELLA VETTURA LEGGERA "GNOME"



...intervallo di tempo durante il quale è stato quasi arrestato il progresso della costruzione automotrice e gli automobilisti non hanno più avuto modo di vedere anno per anno le innovazioni apportate nei nuovi modelli ha reso assai difficile oggi per il pubblico il giudizio intorno alla modernità di un dato tipo di vettura.

...nanti, nelle diverse esposizioni annuali di Parigi, di Londra e di Torino il pubblico vedeva i tipi che i costruttori gli presentavano come l'ultimo figurino dell'annata, anzi come quello delle costruzioni dell'anno prossimo. Quelle parti che su tali tipi si incontravano più frequentemente rappresentavano le caratteristiche della vettura moderna di ciascun anno.

Ma adesso da cinque anni non si tengono più esposizioni, e come sono state quelle dell'autunno del 1913, da quattro anni non si fabbricano tipi nuovi e quindi il criterio per giudizio della modernità, invece di ricavarli da forme e da cose, si basa sui dati di fatto, e di essere quindi preciso e quasi uniforme per tutti, si crea in ognuno soggettivamente, è un apprezzamento personale che ognuno esprime a seconda dei propri gusti, della propria competenza e del grado con cui è al corrente delle tendenze costruttive. Ed è quindi assai vago e variabile e quasi sempre impressionato da esteriorità.

La maggior parte delle persone giudica una vettura moderna dalla carrozzeria, dalla linea del cofano, dalla sagoma del radiatore. Qualsiasi chassis vecchio con un radiatore e un cofano alla moda lo si può far passare agli occhi del gran pubblico come nuovissimo.

Ma la modernità di una macchina non consiste in queste apparenze esterne soltanto e neppure nell'essere dotata di impianto elettrico per la messa in marcia e l'illuminazione. Certo anche questi son particolari non trascurabili ma non tutti nè sono gli essenziali. E sebbene oggi non sia stabilito con precisione in che consista la modernità, tuttavia sono alcuni dispositivi e procedimenti meccanici che si debbono annoverare tra quelli che maggiormente conferiscono a una vettura la qualifica di moderna. Ne citiamo alcuni, come la guida a sinistra, le leve al centro, le molle a cantilever, i quali quando non manchino tutti gli altri elementi secondari bastano a imprimere a una vettura l'impronta indiscutibile della modernità e a classificarla tra i tipi veramente nuovi da cui si inaugura la fabbricazione di pace.

Ora sulla vettura leggera *Gnome* vi figurano tutti questi dispositivi caratteristici e gli elementi secondari.

Abbiamo per cominciare dal di fuori e dai tratti di minor importanza, un radiatore di linea graziosa piuttosto stretto e alto così da permettere un cofano sottile, elevato e di altezza uniforme dal radiatore al *plancher* e da formare tutta una linea con la carrozzeria. Ma come si è detto non bastano queste apparenze a render moderna realmente una vettura. Sarebbe troppo facile. E non basterebbero neppure per la *Gnome*, se altre non ne avesse.

In secondo luogo vi riscontriamo quelli che noi abbiamo chiamato gli elementi secondari e che formano la base da cui non si può prescindere, e cioè il raffreddamento ad acqua, l'accensione a magnete, il ponte posteriore oscillante, il motore *monobloc* a quattro cilindri, le ruote smontabili etc.

Anche tutti questi elementi si ritrovano sulla *Gnome*, ed alcuni anzi sono già trattati in tale guisa eccellente da costituire una specialità, come ad esempio il blocco motore che è indubbiamente tra i piccoli motori uno dei più pregevoli, dei più curati e dei più distinti che si possano vedere.

Ma con tutto ciò, quantunque per l'opinione comune ve ne sarebbe a sufficienza per fare della *Gnome* una vettura moderna, per gli intenditori essa non sarebbe ancora propriamente tale, non sarebbe ancora la vettura dell'età nuova se altro non possedesse.

E veniamo infine a quei tratti essenziali che attribuiscono il diritto incontestabile alla modernità.

Noi vediamo anzitutto sulla vettura leggera *Gnome* adottato il sistema delle molle a *cantilever*, che come è noto forma il distintivo della costruzione estera più di lusso e di *comfort*. Vi ritroviamo poi la sterza collocata a sinistra che facilita assai la guida e che viene ora generalizzandosi sui nuovi tipi americani, inglesi e francesi.

Ed infine abbiamo le leve del cambio e del freno al centro, dispositivo anche questo in via di diffondersi sui nuovi tipi esteri e che offre notevoli vantaggi meccanici e di comodità, come quello che permette alle leve di lavorare direttamente senza rimandi e sforzi laterali, di essere impugnate dalla mano destra del conducente e di rimanere nell'interno della carrozzeria senza bisogno di speciali artifizii a tale scopo.

Con tali caratteristiche la vettura *Gnome* può chiamarsi inoppugnabilmente una vettura moderna nel vero senso della parola, e forse una delle più moderne e complete tra le nuove di questo anno.

Instintivamente fino dal primo annuncio il pubblico lo ha intuito dimostrandole un immediata fiducia e preferenza; oggi le nostre informazioni gliene porgono la certezza.

FORNITURE PER CARROZZERIE

Automobili
Velivoli
Industrie
Sportive



A. G. ROSSI & C.

TORINO MILANO

UFFICIO: Corso Vercelli, 36 Via S. Giovanni sul Mare, 25
OFFICINA: Corso Orbassano, 61

11-57 - TELEFONO - 127-64

UNA GRANDE SISTEMAZIONE COMPIUTA LA "DIATTO," E LA "GNOME," nell'ordinata produzione di pace



L'immenso ed arduo lavoro di riorganizzazione, di riordinamento e di rinnovazione intrapreso con mirabile e chiaro-veggente alacrità dai dirigenti delle Società *Diatto* e *Gnome* di Torino per riavviarsi alla produzione di pace può considerarsi quasi compiuto.

Noi che ne abbiamo visto i principi e che ne abbiamo seguito assiduamente lo svolgimento e che ora ne possiamo contemplare il maestoso compimento raggiunto in un tempo così breve superando formidabili difficoltà che tutti gli industriali conoscono, sentiamo la più viva compiacenza nell'esprimere agli artefici di questa grandiosa e feconda opera, di questo prodigio — poichè ben così si deve chiamare oggi — la nostra ammirazione compendio di quella più vasta con cui il pubblico riconosce il loro merito rispetto all'economia e all'industria nazionale.

I nomi degli artefici insigni li conosciamo, sono il dottor Arnaldo Gussi presidente delle due Società e del cav. Egidio Arminato direttore generale cui si deve il fervidissimo impulso, ispirato a così larghi e intelligenti criteri di modernità che ha ricomposto e animato in una sola rigogliosa compagine produttiva i due enti che erano dedicati alle lavorazioni di guerra.

Tanto più è stato profondo il lavoro di riorganizzazione e di riavviamento in quanto le due Case si erano con tanta patriottica divozione consacrate esclusivamente alle lavorazioni di guerra, e tanto quindi è più lodevole il merito di chi lo ha diretto ed effettuato.

E' stato necessario riprendersi da capo e rifare in ogni senso. Non solo trasformare lavorazioni, macchinari e officine tecnicamente, che questo sarebbe stato il compito meno difficile, ma cominciare con l'elaborare e formulare un programma appropriato ai tempi e ai bisogni nuovi, un piano di azione per tradurlo in atto e poi costruire e rinnovare gli edifici, dare tutto un nuovo indirizzo all'amministrazione, stabilire

i nuovi tipi di costruzione, ordinare e provvedere le materie prime, istituire nuovi uffici, nuovi sistemi di lavoro e nuovi organismi commerciali per le contrattazioni con la clientela privata, insomma dalla *Diatto* e dalla *Gnome* di guerra creare tutto un possente, moderno, agile ente per la produzione e per gli affari di pace.

Tale problema si imponeva a ogni Casa, dopo la fine della guerra, ma vi erano tanti modi di risolverlo, da quelli blandi, provvisori a quelli radicali e definitivi. La *Diatto* e *Gnome* hanno adottato questi ultimi, hanno cioè scartato le mezze misure, e con vero entusiasmo, con ammirevole coraggio hanno provveduto a una completa rinnovazione senza perdere un istante.

Il generoso e perspicace slancio ha ottenuto il suo compenso.

Non appena effettuato nelle linee di massima il disegno per cui si accentrava nella *Diatto* la somma dei poteri delle due Case e i due stabilimenti lavoravano e cooperavano a un intento comune, la *Diatto* fino dallo scorso inverno è stata una tra le primissime fabbriche in grado di produrre e consegnare le sue nuove vetture da turismo in quantità assai rilevanti e di costruzione così egregia da essere sempre più ricercate sul mercato; una tra le primissime ad aver stabilito un tipo di vettura prettamente nuovo, la vettura leggera *Gnome* su quattro diversi modelli di carrozzeria, che a giorni verranno in consegna; ed una infine tra le primissime ora ad aver compiuto quasi totalmente la sistemazione e il riassetto di pace dei suoi Stabilimenti ed Uffici.

Più volte abbiamo fermato la nostra attenzione sulla *Diatto* e ne abbiamo descritto la configurazione e l'attività, ma oggi noi ci troviamo di fronte a una *Diatto* del tutto nuova che forte dei suoi ingenti mezzi e avviata ai più insigni destini dobbiamo quindi conoscerla e farla conoscere.

Cominciamo da oggi e proseguiremo nei prossimi Numeri.

Il più grande importatore in Italia di tubi acciaiò
VITTORIO ROSSI .. **MILANO**
Via Solferino, 3

Tubi acciaio senza saldatura trafilati a freddo. Fabbricazione Inglese da 6 a 60 m/m diametri; assortiti negli spessori da 0.7 a 4 m/m: adatti per aeroplani, motocicli, cicli ed industrie in genere

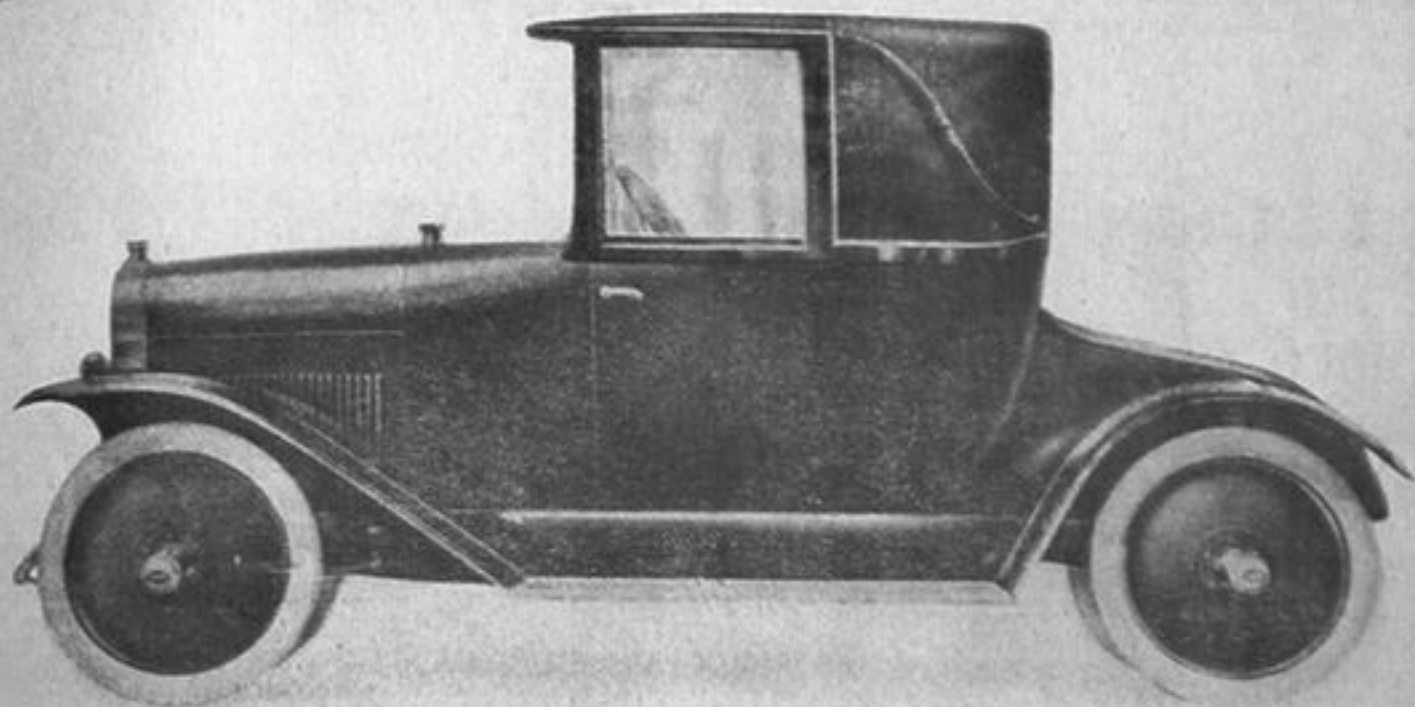
PREVENTIVI A RICHIESTA

IL COMFORT
DELLA VETTURA LEGGERA "GNOME"

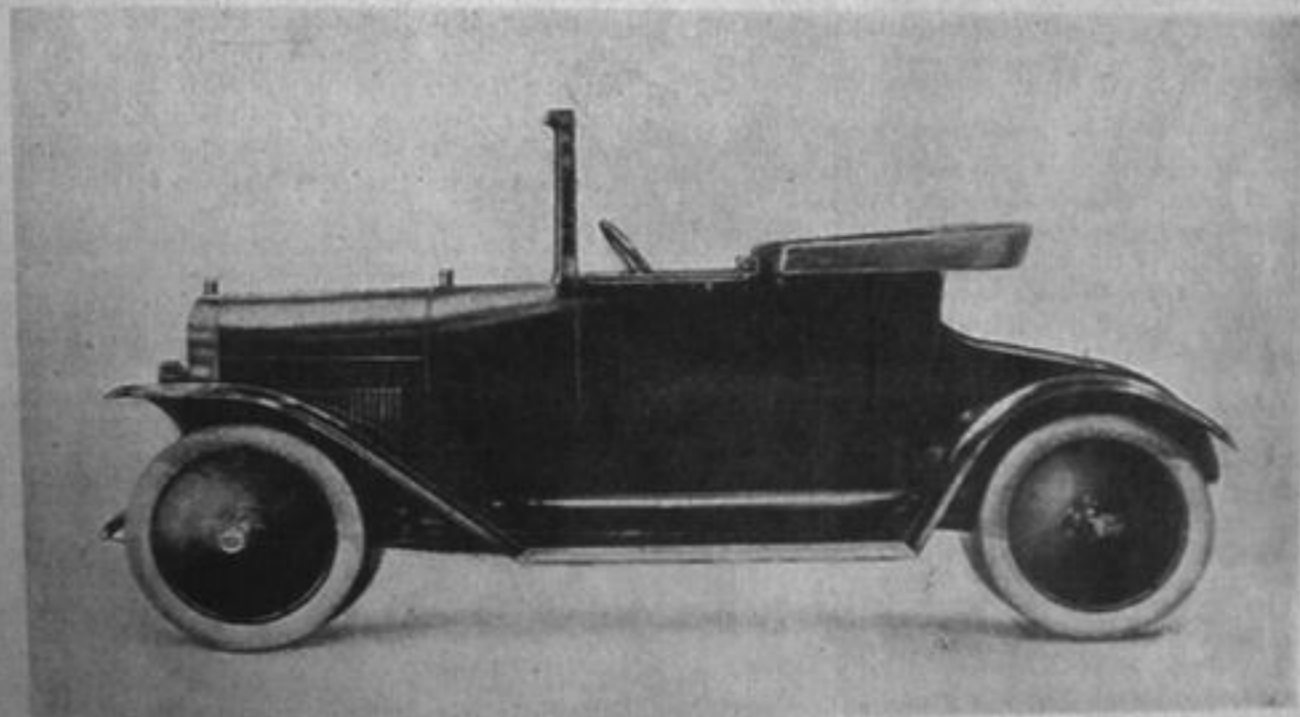


Le belle fotografie dei 4 diversi modelli in cui si costruisce e viene consegnata la nuova vettura leggera *Gnome*, da

tro modelli del *torpedo* a 4 posti, del *torpedo* a 3 posti, del *cabriolet* a guida interna e infine del furgoncino soddisfa-



La vettura leggera *Gnome* con carrozzeria a *cabriolet* e guida interna.



Il *cabriolet Gnome* a due posti con la carrozzeria aperta

pubblicate nel nostro N. 22, hanno ottenuto la più schietta ammirazione degli automobilisti e degli intenditori. I quat-

a tutte le esigenze odierne del buon gusto e della convenienza pratica, e ben si comprende lo studio diligente e lo sforzo

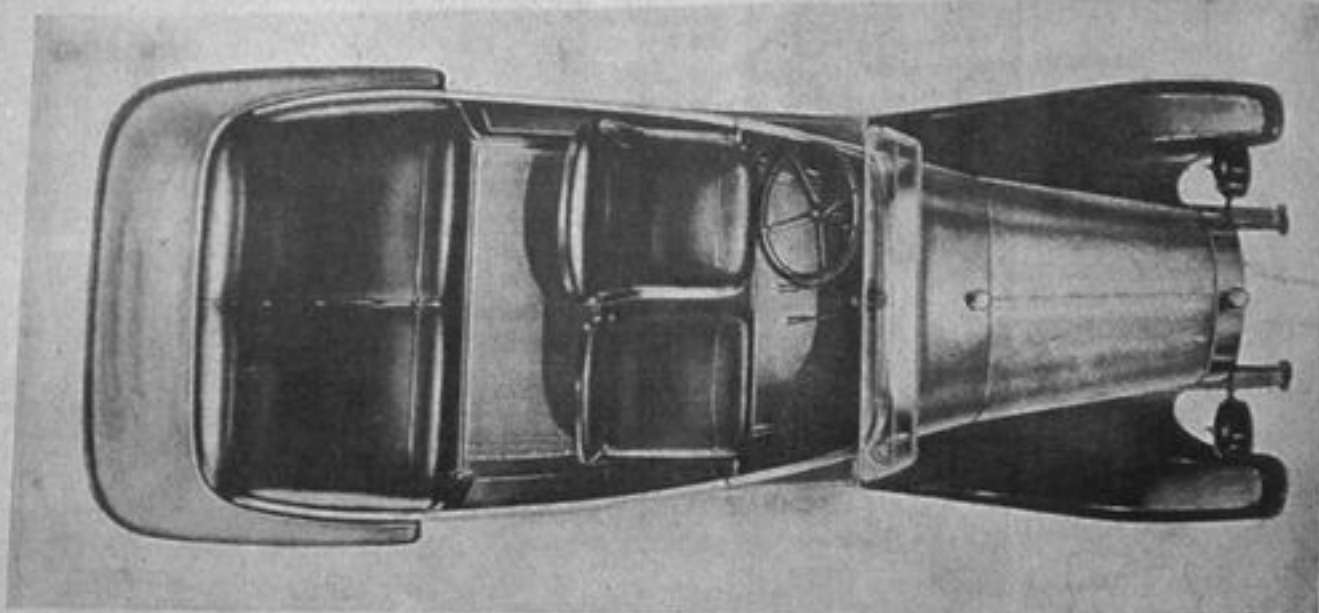
non lieve che i costruttori debbono aver impiegato per accoppiare nei differenti tipi la bellezza della linea moderna, l'eleganza delle forme e dell'arredo alla robustezza della costruzione e alla comodità dell'uso, pur mantenendo in ogni caso sempre nitido il carattere della vettura *Gnome*, che è quello di una vettura leggera, gradevole e signorile sì, ma soprattutto economica e alla portata della più vasta clientela.

Il problema non era dei più facili ma i valenti costruttori della *Gnome* lo hanno egregiamente risolto, raggiungendo lo scopo di creare carrozzerie perfettamente intonate alla macchina e indovinate nell'insieme e raggiungendo quel felice equilibrio per cui nulla dell'estetica vien sacrificato alla

tura chiusa, della coda che è tanto arduo rendere di piacevole aspetto e infine della comodità dei posti interni.

Orbene nel *cabriolet Gnome* tutte queste difficoltà sono state splendidamente superate.

La vettura quando è aperta forma un agile *spider* a due posti dove il mantice si dispone come una *capote* che non turba il profilo della vettura né il prolungamento della coda. Quando è chiusa forma un vero ed elegantissimo *coupe* chiuso a guida interna perfettamente protetto e veramente confortabile così per il professionista che deve uscire con qualunque tempo come per la Signora che deve fare le sue visite in città. E mentre di solito queste guide interne a due posti



Il torpedo Gnome a 4 posti visto nell'interno

comodità e comodità e nulla della comodità e praticità viene sacrificato all'estetica.

Omne tulit punctum con quel che segue si può dir di più. E la prova la si ottiene dall'esame un po' particolareggiato di ognuna di queste vetture.

Prendiamo oggi come esempio il *cabriolet*.

È questa una delle carrozzerie più difficili da stabilire quando appunto si voglia creare un modello elegante, piacevole, comodo e pratico. Il *cabriolet* è una specie di *spider* che si trasforma in vettura chiusa, a due posti con guida interna. Offre tutte le difficoltà della vettura chiusa e della vettura aperta con aggiunta in più quella della guida interna, pronto e agevole passaggio dalla vettura aperta alla vet-

tura chiusa, della coda che è tanto arduo rendere di piacevole aspetto, invece il *cabriolet Gnome* chiuso è ammirabilmente proporzionato e figura benissimo.

Per rendersi conto poi della comodità di tutte le carrozzerie *Gnome* e del modo conveniente con cui è stato utilizzato lo spazio disponibile basta dar un'occhiata alle fotografie che qui pubblichiamo e che ci mostrano vista dall'interno il *torpedo* a quattro posti nel suo interno.

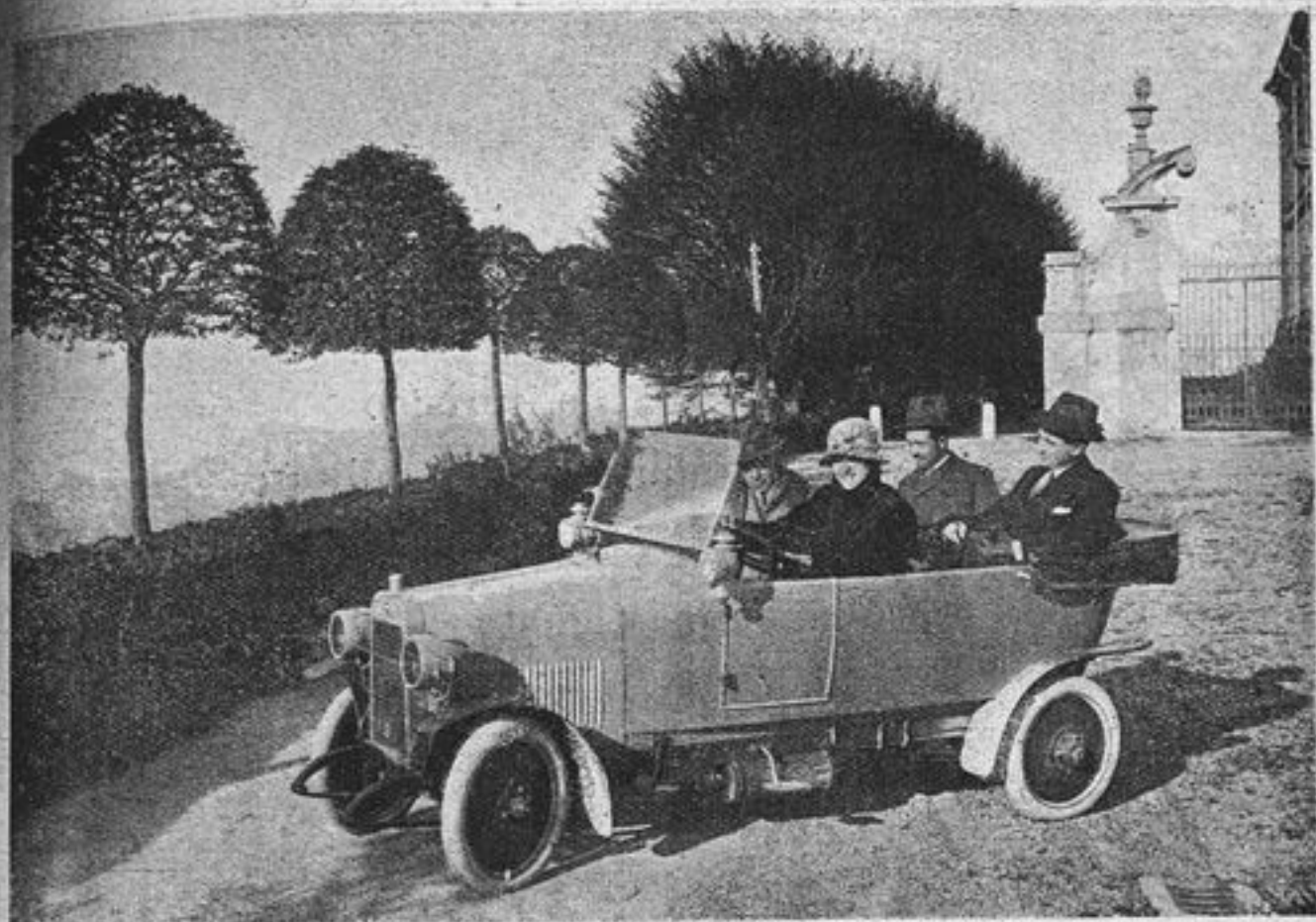
Si potrà così osservare l'ampiezza dei posti, la ottima imbottitura dei sedili, la signorilità di tutto l'addobbo.

E poichè le consegne sono quasi imminenti non tarderemo a veder diffuse nelle nostre città questi bei *cabriolet* e *torpedo Gnome* che sono davvero la vettura ideale del professionista e del turista e la vettura ideale per città.

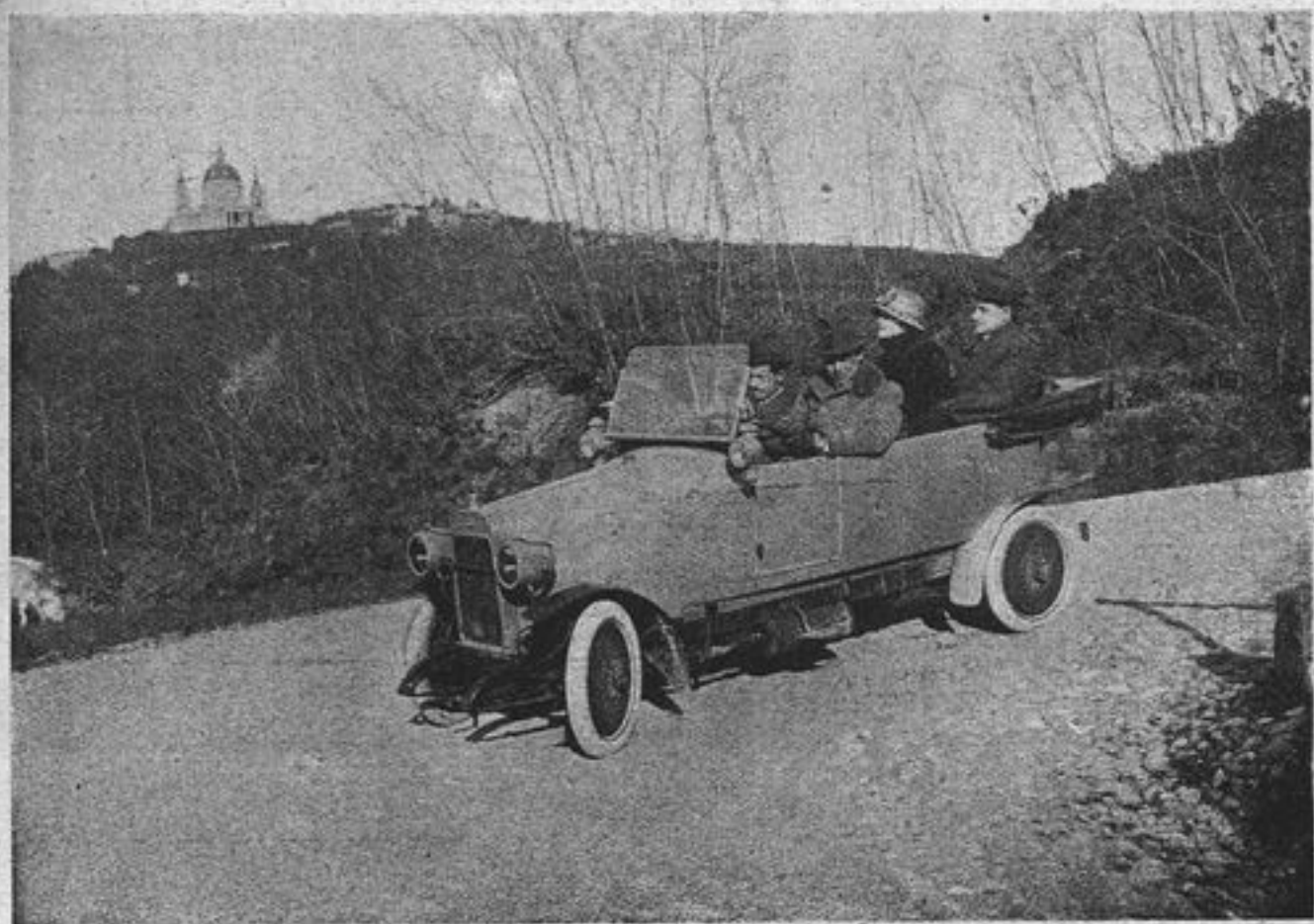
Il più grande importatore in Italia di tubi acciaio
VITTORIO ROSSI .. **MILANO**
 Via Solferino, 3

Tubi acciaio senza saldatura trafilati a freddo. Fabbricazione inglese da 6 a 60 mm diametri; assortiti negli spessori da 0.7 a 4 mm; adatti per aeroplani, motocicli, cicli ed industrie.

VELOCE IN PIANO E IN SALITA.



La Vettura leggera "Gnome", sul piazzale della Basilica dopo aver compiuto la salita in 10 minuti e 50 secondi.



La Vettura leggera "Gnome", scende verso Torino.