

# Automobili Diatto

Società Anonima — Capitale L. 6.000.000 interamente versato  
(Casa fondata nel 1905 — Trasformata nel 1918)

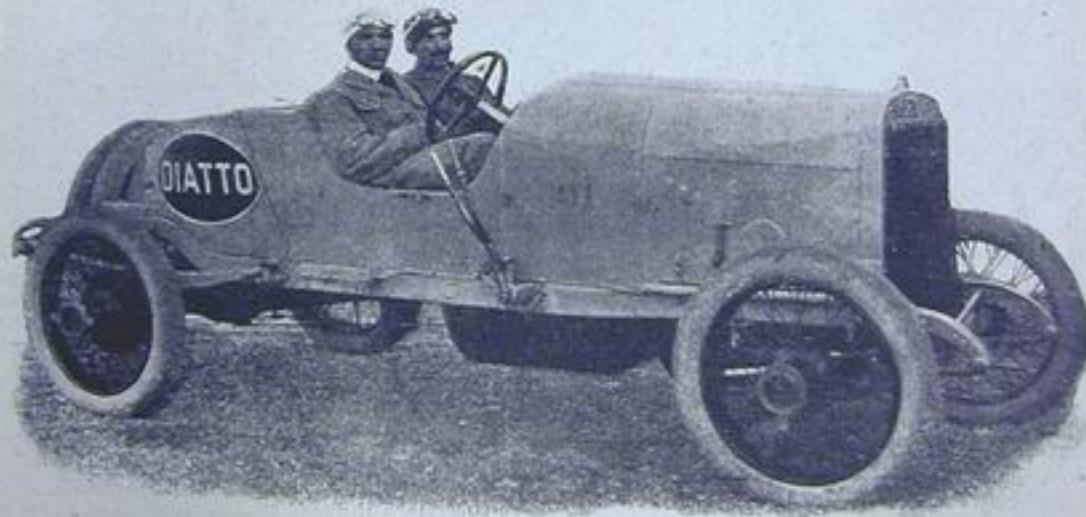
SOCIETÀ CONTROLLATA **GNOME & RHÔNE**

## TARGA FLORIO 1919

III° della sua categoria ::  
della classifica generale

*Gamboni su DIATTO*

VETTURA DI SERIE DA TURISMO DEL TIPO 4 DG - 25 HP



Gamboni su vettura Diatto 4 DG — I della sua categoria III della classifica nella Targa Florio

Esclusiva di vendita per l'Italia

AGENZIA COMMERCIALE ITALIANA **AUTOMOBILI DIATTO**  
Sede Centrale: ROMA, Viale Castro Pretorio, 124

Filiali:

**TORINO**: VIA BERTOLA, 24  
**FIRENZE**: PIAZZA SAN MARCO

**MILANO**: VIA BORGONUOVO, 20

**NAPOLI**: PIAZZA VITTORIA, 11-12

**VERONA**: VIA DUOMO, 15

**GENOVA**: VIA CESAREA, 10

**BOLOGNA**: VIA ARTIERI, 2

**S. A. I. - SOCIETÀ AUTO INDUSTRIALE**, CASELLA POSTALE 26 e BORGOS. FELICE 76-77 **VICENZA**

AGENTE PER LE PROVINCIE DI UDINE, BELLUNO, FRIULI E TERRE REGENTI.

**ENRICO DE MICHELI** - PIAZZA VITTORIO EMANUELE II, **COFFARO**

AGENTE PER LE PROVINCIE DI TREVISO, PADOVA, VENEZIA E ROVIGO

## LA COPPA D'ORO

**E**l'avvenimento sportivo maggiore e più imminente — nel campo dell'automobilismo. Già fin dal gennaio scorso se ne parla e discute; ed in quattro mesi s'è compiuto tutto un gigantesco lavoro di studii, di preparazione, di organizzazione.

Dal giorno in cui l'Automobile Club lanciava come una sonante fanfara il titolo della nuova gara: *Circuito italiano di resistenza per la Coppa d'Oro*, — quanta febbre attiva è stata spesa dai fabbricanti, dai produttori! Quanta minuziosa e paziente cura usata dagli organizzatori!

A misurare l'entusiasmo, basti ricordare come crebbero e si moltiplicarono i premi. Al bel trofeo che reggerà la massima coppa aurea, destinata al vincitore primo, se ne aggiunsero mano mano di nuovi, dei Soci dell'Automobile Club, a quello della Città di Milano, al Premio Reale, a quelli dei Ministri e via via, fino a formare un vero e proprio museo di oggetti di valore e di opere d'arte, che si ammira nel sontuoso stand dell'Automobile Club nell'attuale Esposizione, dove accanto alla ricchezza del gran premio della *Coppa* il nostro premio de *L'Automobile* — di cui meglio è detto in altra parte del giornale — sta a rappresentare la bellezza dell'Arte.

Nel febbraio, il dott. Aldo Weill-Schott, sfidando i pericoli della stagione e lo stato delle strade — gettava, con un suo ardito viaggio sul percorso stabilito — le prime basi dell'organizzazione: ed oggi si può dire che tutto è pronto: i parchi chiusi, i controlli fissi, i posti di rifornimento in ogni parte d'Italia. E pronta è anche la falange dei concorrenti, impazienti di lanciarsi alla conquista della *coppa*.... e delle annesse 25,000 lire. Tutte le principali case italiane ed estere, vogliono cimentare i loro prodotti preferiti, sul nuovo percorso, ricco di tutte le difficoltà che l'automobile si propone di superare, vera sessione di esami di nuovo genere, per costruttori e conduttori. Ed ai migliori conduttori loro le case si sono rivolte: cosicché avremo anche una vera élite di chauffeurs, da Vincenzo Lancia a Gianfranco Tommaselli, da Lionel De Dion a A. E. Macdonald, da Alessandro Cagno a W. Schlosshauer. Élite composta non solo di veri professionisti del genere, ma ricca altresì di dilettanti del miglior mondo, desiderosi di portare alla vittoria la macchina da loro liberamente prescelta, la *marca* del loro cuore.

Le iscrizioni, che si sono chiuse il 20 aprile, mostrano quale stia per

Val dunque la pena di riprodurre qui integralmente gli iscritti alla Coppa d'oro:

N.	MARCA DELLA VETTURA	FORZA HORSE	LOCALITÀ	CONDUTTORE	PROPRIETARIO
1	Fiat 1	24	Torino	Lancia Vincenzo	Fiat
2	Fiat 2	24	Torino	Nazzaro Felice	Fiat
3	Fiat 3	24	Torino	—	Fiat
4	Isotta & Fraschini 1	28	Milano	Vincenzo Trucco	Isotta & Fraschini
5	Isotta & Fraschini 2	28	Milano	Vittorio Giovanzani	Isotta & Fraschini
6	Isotta & Fraschini 3	28	Milano	Vittorio Gremo	Isotta & Fraschini
7	Isotta & Fraschini 4	28	Milano	Ferdinando Minoia	Isotta & Fraschini
8	Isotta & Fraschini 5	28	Milano	Vincenzo Fraschini	Isotta & Fraschini
9	Diatto A. Clément 1	20-24	Torino	Giacomo Bussolotti	Soc. Diatto-Clément
10	Diatto A. Clément 2	20-24	Torino	Henry Nasi	Soc. Diatto-Clément
11	Diatto A. Clément 3	20-24	Torino	Gregorio Vercellone	Soc. Diatto-Clément
12	Diatto A. Clément 4	20-24	Torino	W. Schlosshauer	W. Schlosshauer
13	Benz Parsifal 1	35-40	Mannheim	Clemente De Boiano	Benz & C.
14	Benz Parsifal 2	35-40	Mannheim	Jean Pfanz	Benz & C.
15	Benz Parsifal 3	35-40	Mannheim	R. De Pasquali	Benz & C.
16	Bianchi & C. 1	24	Milano	G. Tommaselli	Tommaselli
17	Itala 1	24	Torino	Fabry Maurice	Itala
18	Itala 2	24	Torino	Alessandro Cagno	Itala
19	Itala 3	24	Torino	Ettore Graziani	Itala
20	Florentia 1	40-50	Firenze	Ing. Gino Galli	Florentia
21	Florentia 2	40-50	Firenze	Cav. Spinelli	Florentia
22	Züst 1	28	Intra	Enrico Maggioni	Enrico Maggioni
23	Züst 2	28	Intra	Marco Conti	Marco Conti
24	Züst 3	28	Intra	Vincenzo Marsaglia	Vincenzo Marsaglia
25	Sangiorgio (Napier) 1	40	Genova	A. E. Macdonald	Sangiorgio
26	Sangiorgio (Napier) 2	40	Genova	Clifford Earp	Sangiorgio
27	Marchand 1	18-32	Piacenza	G. B. Raggio	Marchand
28	Marchand 2	28-32	Piacenza	G. Tamagni	Marchand
29	Marchand 3	28-32	Piacenza	C. San Donnino	Marchand
30	De Dion & Bouton 1	24	Puteaux	Lionel De Dion	De Dion & Bouton
31	De Dion & Bouton 2	24	Puteaux	Cormier	De Dion & Bouton
32	De Dion & Bouton 3	24	Puteaux	—	De Dion & Bouton
33	Aries 1	30-40	Villeneuve	Coquard	Aries
34	Daimler Motor Ltd. 1	35	Coventry	Allen D. Grigg	Allen D. Grigg
35	Soc. A. Lomb. (Sal) 1	—	Bergamo	—	L. A. L.
36	Soc. It. Krieger 1	—	Torino	Ing. Giov. Canova	Soc. It. Aut. Krieger
37	Martini 1	30-40	St. Blaise	G. Beutler	Martini Ltd.
38	Martini 2	30-40	St. Blaise	A. Von Lüde	Martini Ltd.
39	Martini 3	30-40	St. Blaise	—	Martini Ltd.
40	Diatto A. Clément 5	24-30	Torino	Conte la Manna	Diatto A. Clément
41	Diatto A. Clément 6	35-45	Torino	Achille Basevi	Diatto A. Clément
42	Diatto A. Clément 7	12-16	Torino	Giovanni Gagliardi	Diatto A. Clément
43	Diatto A. Clément 8	35-45	Torino	Léon Colenet	Francesco Arbitrio
44	Mercédès 1	—	Untertürkheim	—	—

15-25/5/1906

L'AUTO D'ITALIA

327



MACCHINA DIATTO-CLEMENT GUIDATA DA VERCCELLONE - PNEUMATICI **PIRELLI**  
(Foto, dell'Auto d'Italia — Riproduzione vietata)

LA DIATTO CLEMENT ALLA COPPA D'ORO



ING. DIATTO CON MACCHINA "DIATTO CLEMENT".

## Il banchetto della "Diatto Clement,"

1906

Torino, 12 giugno.

Ieri gli addetti della Casa Fabbricante Automobili Diatto Clement si sono riuniti in sontuoso banchetto al nuovo e lussuoso Hôtel du Parc, sito in una incantevole posizione presso il Valentino.

La Casa Diatto Clement, giovane e già tanto gagliarda e molto innanzi nella via della celebrità mondiale, ha voluto in questo modo, esprimere la sua soddisfazione a quei benemeriti che l'aiutarono nei successi della Corsa della Coppa d'oro dove la marcia *Diatto Clement* fu una vera trionfatrice.

Tra gli intervenuti ho notato: il cav. Pietro Diatto, il cav. Vittorio Diatto, avv. Capponi Treca, Aventino Biglioni, Magni, Marcellino, ing. Gonella, avv. Paolo Cattaneo, ingegnere Silvio Bertola, Bosco, Brusolotti, ing. Prata, ing. Donati, ing. Marino, avv. Battista Vercellone, ing. Falletto, Bazio, Gagliardi, Gregorio Vercellone, Baschi, Fabbre, Schossman, conte Camanna, Ugo Beireti, ed altri dei quali mi sfuggono il nome ed ai quali domando scusa.

Inutile dirvi che regnò la più grande cordialità e la più viva festevolezza. Il menu era ricco e scelto, i vini squisiti, lo champagne di prima marca. Geniale anche il cartoncino del menu con un automobile gastronomico di effetto irresistibilmente comico.

Allo champagne, rivolgendosi ai 111... coperti che costituivano il banchetto, prese la parola il cav. Vittorio Diatto, il quale, con frasi immaginose e commoventi, ringraziò i vincitori della grande gara e annunziò che il presidente della società, signor Clement, trattessuto a Parigi da imperiose necessità, offriva a tutti i corridori della casa Diatto una grande medaglia d'oro. Ricordò con legittimo orgoglio il magnifico piazzamento dell'equippe Diatto Clement, le cui macchine — sia detta la verità — hanno con eccessiva probità osservato i regolamenti della corsa....

Applausi formidabili accolsero il discorso del cav. Vittorio Diatto.

A lui succedette Vercellone, il trionfatore, colui che seppe acquistarsi una enorme quantità d'invidiati premi con la macchina « Torino » *Diatto Clement*, uscite in tanta goria che gli veniva trionfata, Vercellone ringraziò per conto proprio e dei suoi colleghi.

Il conte Lamanna parlò per ricordare la proposta da lui lanciata e approvata da tutti, di offrire una medaglia d'Oro all'A. C. di Milano, così benemerito dell'automobilismo nazionale.

Fu quindi mandato il seguente telegramma:

On. Silvio Crespi. Presidente dell'A. C.  
MILANO.

Raiuniti per festeggiare il successo delle vetture Diatto Clement alla Coppa d'Oro, mandiamo all'on. Crespi, magnifico donatore della Coppa, ambito nostro trofeo, ringraziamenti vivissimi e saluti cordiali.

Vercellone ».

Vivissimi applausi accolsero la lettura del telegramma.

Un applauso speciale fu pure tributato al sig. Schlossman presente al banchetto, valoroso e simpatico rappresentante in Italia della gloriosa marca germanica "Peter's Union".

Così finì la serata, che resterà a lungo nella memoria degli intervenuti. Noi dal canto nostro mandiamo alla casa Diatto Clement i più sinceri auguri dell'*Auto d'Italia*.



L'ING. DIATTO A ROMA



I SIGNORES FARÀ, CONTE LAMANNA  
ING. DIATTO A ROMA

Le Macchine che hanno **trionfato** nella grande

## CORSA DELLA COPPA D'ORO

sono, a giudizio di tutti i competenti, le Vetture marca

# "TORINO,"

DELLA SOCIETÀ AUTOMOBILI

## DIATTO - A. CLÉMENT

Vetture di **metà potenzialità** delle altre concorrenti

FELICE BUZIO guidando una Diatto - Clément di soli 12 cavalli guadagna il

## GRAN PREMIO della CITTÀ di MILANO

GREGORIO VERCELLONE guidando una Diatto-Clément di soli 20 cavalli guadagna

- 1.<sup>a</sup> Premio unico di lire cinquemila.
- 2.<sup>a</sup> Coppa del Presidente dell'A. C. di Milano.
- 3.<sup>a</sup> Medaglia d'Oro del Presidente dell'A. C. di Napoli.
- 4.<sup>a</sup> Premio della Società Darracq Italiane.
- 5.<sup>a</sup> Premio dell'Automobile Club di Roma.
- 6.<sup>a</sup> Premio del Veloce Club di Perugia.

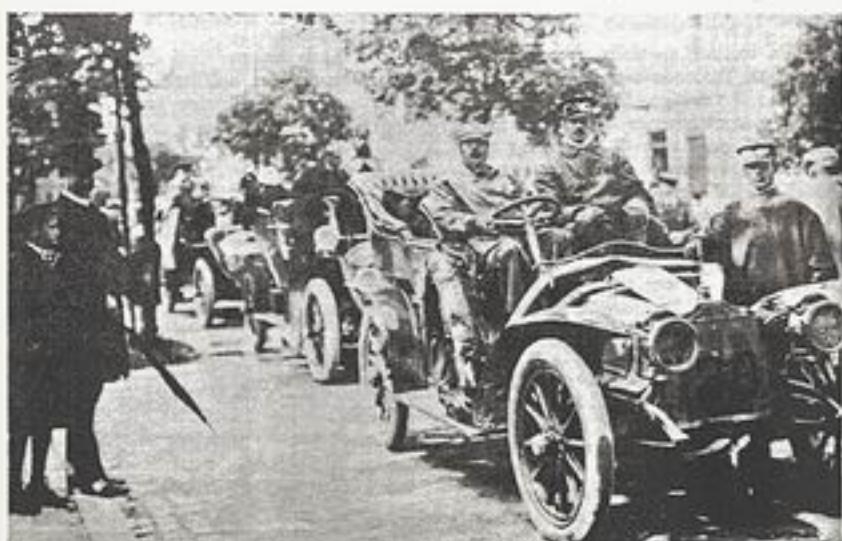
Vetture montate con Pneumatici **PIRELLI**

AGENZIA GENERALE DI VENDITA PER L'ITALIA

SOCIETÀ FABBRE & GAGLIARDI

Garages a Milano, Torino, Roma e Genova

## ECHI DELLA COPPA HERKOMER



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



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

# Fonderie Officine Frejus

TORINO

Vetturetta

# DIATTO

12-15 HP a 4 cilindri monobloc

**LA RIVELAZIONE DEL SALON 1910**



La vetturetta DIATTO al ritorno della corsa Milano-Sanremo.

La vetturetta Diatto di soli 12-15 HP malgrado la bufera di neve e le strade orribili ha compiuto l'intero percorso della Milano-Sanremo alla pari delle grosse vetture di 40 e 50 HP.

Agente per la Vendita: E. MAURELLI

TATTERSALL AUTOMOBILISTICO - MILANO  
Via Gian Battista Vico, 14

# COPPA DI TURISMO

(CHILOMETRI 3120 - DAL 19 AL 29 APRILE)

CLASSIFICA INTERCATEGORIE DI RENDIMENTO

1<sup>a</sup>

# DIATTO

Alesaggio mm. 80, corsa mm. 120, cilindrata l. 2.500.

Forza 16-20 HP - Peso in ordine di marcia 1150 kg.

È stata riconosciuta la vettura **più economica**  
come spesa chilometrica (benzina, olio, pneumatici) in  
proporzione alla cilindrata e alla velocità . . . . .

80 CHILOMETRI ALL'ORA

AUTOMOBILI **DIATTO**

Fonderie Officine Freyus - Via Freyus - TORINO

nella Corsa in Salita di Barcellona - 24 Maggio  
 (La più importante corsa della Spagna)

# **1<sup>A</sup> DIATTO**

(cmc. 2500  
di cilindrata)

nella Coppa di Tourismo in Francia (km. 3120) - 19-29 Aprile

# **1<sup>A</sup> DIATTO**

(cmc. 2500  
di cilindrata)

nella Targa Florio - Giro di Sicilia (km. 1000)

# **DIATTO**

(cmc. 2500  
di  
cilindrata)

**la più piccola macchina iscritta**

*Unica partita, si classifica 8<sup>a</sup> su 31 partenti di cilindrata fino a 6500 cmc. facendo il percorso senza il minimo incidente.*

**Società Automobili DIATTO**  
**TORINO - VIA FREJUS. 21 - TORINO**

## Vittoriosa rivincita della "CÆSAR"

Cæsar per la seconda corsa cui partecipa ottiene la grande vittoria, ottiene la giusta la splendida rivalsa contro la sorte che tanto aveva contrariato la giovane marca al suo debutto nel Giro di Sicilia.

Io comprendiamo il legittimo compiacimento in cui deve essere apprezzata ora di vittoria quell'eccellente uomo magistrale costruttore delle vetture Cæsar che è lo Scacchi Vassalli, e con lui saranno altresì compiaciuti i suoi numerosi fedeli clienti, i suoi ammiratori i buoni *sportsmen* intenditori della fine meccanica.

È giusto che per lo Scacchi e per la sua ottima macchina così studiata, così amorosamente eseguita e curata suona la parola vittoria!

Questa ora è suonata con rintocchi accesi.

La vettura Cæsar è la insigne rivelazione del Circuito Toscano. Essa è la prima in ordine di arrivo e la prima della sua categoria (5 litri di cilindrata) per il suo tempo di 5 ore 59' e 54" e la prima di ogni categoria perché ha il peso massimo (200), e vince il premio di 500 lire dell'Automobile Club, la guida d'oro del Re, la medaglia d'oro del Ministro di A.I.C. I pesi nelle salite hanno ostacolato la vittoria a Cæsar.

## Vittoria trionfale dell' "AQUILA ITALIANA"

L'Aquila Italiana, la valorosa Casa Torinese, riprende in Circuito Toscano il suo volo vittorioso, in una guisa così efficace e grandiosa da suscitare un plauso entusiastico.

Suscitata dalla sfortuna che l'aveva bersagliata in Sicilia, l'Aquila è lasciata punto abbattere, e mentre i suoi dirigenti e i tecnici erano assorbiti dalla preparazione delle macchine per il Grand Prix essa con un generoso ardore si lanciava nuovamente sotto sulle strade del Circuito Toscano, con ben 4 vetture.

Le 4 Aquila partite, tutte si ritrovano all'arrivo in perfetto e con tale precisione e regolarità di tempi e di marcia inverso del prodigioso.

Il tempo prescritto dal regolamento è di 6 ore, ed ecco le 4 di Brazzetti che impiega essattamente 6 ore 0 minuti e 0", prendendo il 1° posto assoluto e vincendo la coppa del Principe Giori; ecco l'Aquila di Pastore che impiega 6 ore 0' e 3 secondi, prendendo il 2° posto nella sua categoria e la coppa del Principe Borghese, la medaglia d'oro del Comune di Firenzuola, la medaglia d'oro del Municipio di San Giuliano; ecco l'Aquila di Sassoli che impiega 5 ore 59' minuti e 28 secondi ed ecco infine l'Aquila di Berti che impiega 6 ore 1' e 28 secondi.

I tempi delle 4 vetture non passa il divario che di un'ora e 50 secondi! Neanche 4 cronometri accordati al secondo avrebbero dopo 6 ore così sincroni e precisi!

Questa una prova di perfezione e di precisione che non ha fatto nei fasti dell'automobilismo e che ben si conviene alla Italia.

## La duplice vittoria della "DIATTO"

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

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

Orbene la meravigliosa Diatto condotta Silvani, che ha ottenuto questa Coppa ha marciato con tale stupefacente regolarità su quel percorso accidentatissimo tortuoso, con continue salite a scese, compreso il passo della Futa, da far sì che che le differenze dei quattro giri sommate assieme, in confronto del tempo di 1 ora e 30 minuti, danno complessivamente 7 secondi e 1/2.

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

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

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

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

Anche questa ha marciato con perfetta regolarità, ha fatto il suo percorso nel tempo prestabilito di 5 ore 59'28" e 1/2 e perciò è prima alla pari con le altre della sua categoria che hanno mantenuto la stessa media regolare, ma passa al quarto posto per il minor peso che però raggiungeva i klg. 1182.

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

## Il campione della regolarità su ruote SANKEY

Per ottenere quello straordinario risultato che ha conseguito la vettura Diatto guidata da Silvani nel circuito Toscano, per poter compiere cioè per ben 4 volte un giro di 65 chilometri in montagna, con un totale di differenze, da tempo prestabilito, di 1 ora e 30 minuti per giro, di soli 7 secondi, occorre non soltanto che non siano avvenute panne di nessuna specie, ma che non ve ne fosse neanche la possibilità, neanche la preoccupazione.

Per mettersi in questa condizione di ideale sicurezza, la Diatto non ha durato una grande fatica. Ha fatto quello che

Gomme Piene per Autobus-Camions

**PNEUMATICI STOECHICKT**

Albert Carotta

Foro Bonaparte 48

MILANO

Cercasi Agenti  
in ogni Comune.

Lagove (peso: 500 a 650 chili cilindrata, da 1,100 a 1,400 cc) 4,71. — Penalizzata di 1 punto 2. Gep (Granvaud) 4,71. — Penalizzata di 2 punti 3. Sigma (Dutel) 4,87 4. Autobus (Chabot) 5,05.

RE (peso: 650 a 1,000 chili cilindrata da 1,100 a 1,400 cc) 3,89. Penalizzata di 4 punti 1. Alfa (Bassaut) 3,89. Semir (Semir) 4,01. Cilindrata da 1 litro e 500 a 2 litri. Atlanzia (Mathis) 5,32 2. S. C. A. P. (Génaut) 6,16 3. 6,42 4. Humber (Mora) 7,19 cilindrata da 2 litri. 1. S. C. A. P. (de Fommervault) 5,35 2. Hurtu (Dicito) (Matbys) 5,49 4. Arrian (Ricard) 5,71 5. 2 litri 500 a 3 litri. 1. Hispano-Suiza (Abit) 7,82

ECHI

**IFICATIVA VITTORIA DELLA DIATTO  
— al rendimento —**

mettere in rilievo specialmente per le persone pratica-  
tico i magnifici risultati dati dalla vettura Diatto  
inga e severa prova della Coppa di Turismo. Qui  
a di una di quelle vittorie che sono tutta apparenza  
sono ancora illudere qualche profano non hanno  
to per gli intenditori. No, la vittoria che vi ha  
Diatto è una vittoria di sostanza, una vittoria su  
i competenti i veri automobilisti si fermano a  
riche ne comprendono l'intimo valore.

o è stata classificata prima nella classifica (inter-  
rendimento globale.  
o i debiti calcoli stabiliti dal regolamento la Datto  
la vettura più economica come spesa chilometrica  
e, pneumatici) in proporzione alla cilindrata e alla

voi dire che la bella e ottima vettura costruita dalla *Fréjus* di Torino è quella che sa tenere la sua forma, è quella che consuma meno, è quella un funzionamento più armonioso, più agile, cioè di attriti e di disperdimenti.

parole ciò si traduce in pregi tecnici di costruzione e specie di indiscutibile dimostrazione data dai testare la felice concezione, la perfetta ascensione a registrazione della vettura *Diatto*, che per queste qualità ha saputo farsi così pronta ed estesa a Parigi e in Francia.

un po' questa macchina *Diatto* che ha 80 mm di  
er 120 mm di corsa, che pesa in ordine di marcia.

quasi 1200 chilogrammi che arriva a una velocità di Km. 80 all'ora ha consumato su un percorso di Km. 3120 solo 290 litri di benzina, cioè 9 litri ogni 200 chilometri rigorosamente misurati.

Vi è davvero di che fare le felicitazioni agli egregi costruttori della *Diatto* per un tale rendimento che supera quello delle più economiche vetture francesi stabilite espressamente per la corsa.

#### IL CONCORSO IN SALITA SUA - MONGENISIO

L'Automobile Club di Torino si è fatto iniziatore di un Concorso in salita Susa Moncenisio (km. 22.300) da disputarsi il 19 luglio 1914. Al concorso potranno partecipare le vetture aventi le seguenti cilindrate: Categoria A: da 3 a 5 litri, Categoria B: da 2 a 3 litri, Categoria C: meno di 2 litri, e la classifica verrà stabilita in base ad una formula speciale nella quale sarà tenuto conto del peso della vettura, della velocità, pendenza della strada, ecc.

Ogni categoria sarà dotata di numerosi premi, tra cui quelli di S. M. la Regina Madre, di S. A. R. il Duca di Genova, del Municipio di Torino, dell'Automobile Club d'Italia ecc.

Le vetture dovranno essere occupate durante la gara da quattro persone, conduttore compreso, del peso complessivo minimo di 260 kg.

Le iscrizioni si ricevono presso l'A. C. di Torino (Via Bogino, 13), fino alle ore 17 del giorno **30 Maggio 1914**, a tassa semplice, e fino alle ore 17 del **30 Giugno 1914** a tassa doppia.

Esse non saranno valide se non accompagnate dalla relativa tassa, cioè: Categoria A: L. 100, per vettura, Categoria B: L. 75, per vettura, Categoria C: L. 50 per vettura.

Lé iscrizioni fatte per telegramma saranno accettate, purchè esse siano confermate con lettera raccomandata in data dello stesso giorno.

Il 1 luglio, alle ore 18, avrà luogo presso la sede dell'A.C. di Torino il sorteggio dei numeri di partenza, e le vetture iscritte dovranno essere presentate ai Commissari in Sussa nei giorni 17 e 18 luglio.

Le partenze avranno luogo, salvo imprevisti, ogni due minuti. Il percorso sarà accuratamente segnalato. L'Automobile Club di Torino spedisce agli interessati che ne faranno richiesta il Regolamento completo della gara, alla quale è riservato il più lusinghiero successo.



Automobili *Studebaker* LONDRA

La più grande fabbrica di Automobili del mondo - Capitale 280 milioni di lire

**TIPO A. 15-25 HP** - Torpedo di lusso a 5 posti  
ed accessori di lusso :: ::

**L. 5500**

D.B. 35-35 HR (6 cilindri) a 6 - 7 posti L. 8800 - v. 110 TIPO C 39-40 HR (6 cilindri) a 6 - 7 posti L. 10.200

**'ORRO** - Concessionario esclusivo per l'Italia - Via xx Settembre, 42 - Genova

uso aperto e ingombro. E il merito ne spetta al Club di Sicilia, sotto il cui patronato si disputa la Targa e al suo presidente, il cav. Vincenzo, che è l'anima e il cuore della magnifica e grande fiera e all'Automobile Club di Sicilia giungano in modo di vittoria le nostre felicitazioni.

### LA CLASSIFICA GENERALE

CONDUTTORE	1. TAPPA Km. 435		2. TAPPA Km. 547		GIRO COMPLETO Km. 582	
	Tempo	Media Km.	Tempo	Media Km.	Tempo totale	Media complessiva
E. Ceirano	7.40.31	26.414	9.10.59	29.457	16.51.31	26.671
Gloria	8.20.—	26.056	10.02.16	24.394	18.41.16	23.287
Lopez	8.25.16	25.358	10.50.10	20.287	19.45.36	24.51
Colombo	8.35.36	26.355	11.09.37	28.869	19.45.33	24.516
Cortese	7.57.38	24.464	12.03.29	25.279	19.58.11	24.624
Lucca	9.04.43	27.265	10.52.30	26.063	19.58.12	24.603
Trovobello	8.25.25	26.999	11.33.11	27.369	20. L. 6	25.905
De Prosp.	9.22.18	26.395	12.55.43	24.467	21.49. 1	24.873

### Strepitosa vittoria di DUNLOP

so ottenuto da Dunlop a Palermo riveste un carattere speciale ed ha tale significato che non potrebbe essere sotto silenzio. In periodo di calma, di lavoro commerciale e amministrativo, la grande Casa Dunlop, attesta in Italia la sua esistente organizzazione, con l'istituzione della Soma Dunlop in Roma, presieduta da quell'eminente signore sir Repton, con filiali a Milano e a Bologna, con giovanile slancio e con prodotti superattivati ottime sportive. Si è gettata nella mischia con la imbattibile che sa di poter contare sulle sue armi diritto alla vittoria.

La baldanzosa ripresa è stata segnalata dalla più brillante e smagliante serie di vittorie che si possa desiderare: erano le grandi vittorie motociclistiche nel 1913, oggi è la splendida vittoria automobilistica in Sicilia e ciclistica nel Giro d'Italia.

I campi, Motociclismo - Automobilismo - Ciclismo con i suoi pneumatici da motocicletta, da automobile, afferma un brillante e indiscutibile una enorme vittoria sui concorrenti. E la vittoria nel Giro di Sicilia è tanto più insigne, tanto più grande, in quanto questa corsa per il durissimo percorso della sua lunghezza e per il caldo costituisce la severa in cui possa essere misurata la buona qualità del pneumatico. Bisogna pensare che i più forti sono ceduti per le scosse e gli urti della strada, i hanno ceduto gli inflessibili pneumatici Dunlop alla vittoriosa Scaf di Ceirano.

Aveva in corsa pochissime vetture, era la prima partecipava al Giro di Sicilia, ed eccolo al primo posto del triomfatore! Contento del primo prende il quarto e quinto posto. Resistenza dei suoi Dunlop se Ceirano nella seconda ha potuto sostenere senza intoppi la sua marcia su Palermo.

### Le BOSCH l'universale trionfatore

all'automobile un organo decisivo sull'andamento scita di una macchina, ed è il magnete. È l'organo antico, più delicato di un motore, è il supremo favorito.

Una volta di più la Targa Florio è stata vinta da Bosch, l'invincibile. È il magnete Bosch che ha uribilmente la miracolosa scintilla di vita che ha per due giorni consecutivi, la macchina del 1° arrivato vincitore, la Scaf di Ceirano, quella del 2°, la Gloria, quella del 3° la Fid di Lopez, quella di Colombo e quella del 5° la Nazzaro di Cortese. La conclusione è semplice: si può anche non vincere col per vincere occorre il magnete Bosch.

### Chi ha sfiorato più da vicino la vittoria

LA SUPERBA CORSA DELLA "DE VECCHI"

Non soltanto noi, ma quanti hanno assistito allo svolgimento delle due tappe del Giro di Sicilia e ne hanno fatto il palpitante racconto, sono unanimi nell'esprimere l'ansiosa commozione provata ai due superbi slanci di Sivocci e di Gloria. I due valenti corridori della De Vecchi e nel dichiarare come la De Vecchi di Sivocci sia la vettura che più è andata vicina alla vittoria e che più appariva in grado di conquistarla.

Tra la massa dei concorrenti la De Vecchi di Sivocci emerge fin dalla prima tappa classificandosi seconda a Siracusa; e nella seconda tappa le energie della forte vettura sono così sane che in breve tratto prende il comando della corsa e procede tutti i rivali di quasi trenta minuti.

Malauguratamente una specie di voragine aperta nella strada ne stronca la corsa vittoriosa.

L'altra De Vecchi di Gloria che aveva fatto da prima una marcia di prudenza, si avanza allora e le è sufficiente la metà dell'ultima tappa per portarsi dal nono al secondo posto, dando così la dimostrazione decisiva che ambedue le De Vecchi erano le vetture più atte a contendere la vittoria al vincitore e a dominare gli altri concorrenti.

Il fatto deve essere registrato e ricordato a titolo d'onore dell'antica e proba Casa Milanese, la quale ha conseguito tale importantissimo successo anche in questo anno, con due vetture normalissime, assolutamente di serie, due vetture identiche, del tipo 20-30 HP con motore a 4 cilindri di soli 90 mm. di alesaggio per 140 mm. di corsa, fornito di magnete Bosch e carburatore Zenith.

La De Vecchi è una Casa che accoppia la serietà alla modestia, rifiuga dalle chiassose esteriorità per lavorare con raccoglimento e con iscrupolo a tutto vantaggio della sua clientela, e la prova ne è che da due sue vetture comuni da consegna si trovano ad avere la più perfetta e sicura misura per vincere una corsa come il Giro di Sicilia.

### La prova di valore della DIATTO

La più piccola vettura nell'imponente gruppo e tra le formidabili équipes della Targa Florio, era la Diatto la robusta e nervosa macchina della Società Automobili Diatto di Torino.

Orbene questa valorosissima vettura è stata l'eroina del Giro di Sicilia.

Unica partita della sua marca, affidata alla guida di uno spartano signor De Prosp., essa, mentre le squadre dei concorrenti venivano decimate dallo sforzo della corsa, mentre le più forti e veloci équipes composte di tre e di quattro vetture scomparivano dalla gara, essa la più piccola, che nulla aveva di speciale, che era del tipo ordinario di serie, compiva senza alcun incidente, senza alcun intoppo, senza bisogno della minima riparazione, il lungo e insidioso giro di 1000 chilometri, e si classificava all'ottavo posto su 31 partenti, nel tempo straordinario di ore 21 e 49 minuti.

Si consideri che questa Diatto ha un motore a 4 cilindri di 80 per 120 e cioè di soli litri 2,800 di cilindrata, mentre gli altri concorrenti arrivavano fino a litri 6,000 di cilindrata.

Essa era quindi la più piccola vettura della corsa, ma una tra le più animose e valide.

Si consideri che il tempo: 21 ore e 49 minuti, fatto dalla Diatto, implica una velocità media di circa 50 all'ora su quelle strade, e che esso batte di due ore il tempo del vincitore nel 1912.

Non si poteva far di più e di meglio.

Dopo la vittoria della Coppa di Turismo (km. 3120) in Francia, sul miglior rendimento, la Diatto ha dato ora nella Targa, la più splendida prova della sua regolarità e resistenza, e contemporaneamente nella Corsa in Salita di Barcellona, la dimostrazione della sua energia e della sua capacità di insuperabile tenacia prendendo il 1° posto della sua categoria.

**IL MASSIMO PREMIO  
del Circuito Automobilistico Toscano  
LA COPPA (CHALLENGE) DELL' AUTOMOBILE CLUB DI FIRENZE  
PER LA PRECISIONE E LA REGOLARITA'  
E' STATA VINTA DALLA VETTURA**

# DIATTO

— GUIDATA DA EUGENIO SILVANI —

mentre nella 2<sup>a</sup> categoria (cilindrata litri 3.500) si classificava PRIMA alla pari per velocità media e QUARTA per il peso l'altra **vettura**

# DIATTO

— GUIDATA DA SPADONI —

**VINCENDO LA MEDAGLIA D'ORO**

**Società Automobili DIATTO**

— TORINO - VIA FREJUS 21 - TORINO —

Primi successi 1919

# Puri sangue



# DIATTO

Corsa Parma - Poggio di Berceto

II<sup>o</sup> CATEGORIA

I<sup>o</sup> Classificato: **Tipo 30 (Bugatti)**

II<sup>o</sup> Classificato: **Tipo 4DC.**

Esclusiva di vendita per l'Italia

AGENZIA COMMERCIALE ITALIANA AUTOMOBILI DIATTO  
Sede Centrale: ROMA, Viale Castro Pretorio, 124

Filiali:

TORINO: VIA RUSTOLA, 21  
FIRENZE: PIAZZA SAN MARCO

MILANO: VIA BORGONDOVO, 20  
NAPOLI: PIAZZA VITTORIA, 11-12

GENOVA: VIA CESARE, 10  
BOLOGNA: VIA ARTIERI, 3

S.A.I. SOCIETÀ AUTO INDUSTRIALE, CASELLA POSTALE 26

a BOLOGNA S. Felice 76-77 VICENZA

AGENTE PER LE PROVINCE DI UDINE, BELLUNO, FRIULI E TERRE REDENTI  
ENRICO DE MICHELI - PIAZZA VITTORIO EMANUELE II, COPPARO

AGENTE PER LE PROVINCE DI TREVISO, PADOVA, VENEZIA E ROVIGO

# IL SUCCESSO DELLA DIATTO ALLA TARGA FLORIO

I<sup>o</sup> della sua categoria - III<sup>o</sup> della classifica generale  
Non ha rivali nella sua categoria e anche in altre più forti

205

Gi siamo calorosamente e sinceramente rallegrati con i costruttori della *Diatto* per il loro insigne successo nella Targa Florio. Ci siamo anzi duplamente rallegrati con loro sia per il successo nella corsa sia per il successo che hanno avuto rispetto a noi stessi.

Non esitiamo a riconoscerlo. Quando abbiamo inteso parlare per la prima volta della partecipazione delle vetture *Diatto* alla corsa, non abbiamo potuto a meno di far rimarcare il grande handicap in cui si sarebbero trovate queste due vetture in confronto a parecchie altre macchine già iscritte assai più potenti e costruite espressamente per corsa.

Dicevamo allora: Le vostre sono due vetture ottime, senza alcun dubbio, veloci, eccellenti arrampicate, dotate di un motore straordinariamente energico e redditizio, ma sono vetture da turismo, con un motore di 85 cm. di alesaggio. Mentre vi troverete di fronte a motori di 100, di 105, di 110 mm. di alesaggio e fabbricati esclusivamente per corsa.

Come è possibile lottare ad armi così ineguali?

E questo dicevamo non già per dissuadere gli animosi dalla competizione, ma per indurli a parteciparvi a semplice scopo dimostrativo.

Ci risposero fermamente ed arditamente che le difficoltà della corsa e del percorso erano tali da costituire una specie di pareggio tra le macchine da corsa più grosse e le *Diatto*, dato che se quelle emergevano per certe qualità inerenti alla loro speciale costruzione, le *Diatto* a loro volta possedevano in guisa così rilevante certe altre qualità da stabilire una specie di compenso.

E hanno avuto ragione, più ragione di noi, piena ragione.

L'esito della corsa mostra che la *Diatto* aveva il più serio fondamento non solo di porgere una dimostrazione della valentia delle sue vetture da turismo, ma di confidare nella vittoria.

Non era temerario lo schierarle contro le più possenti macchine da corsa. La corsa ha mostrato che esse possono degnamente affrontare ogni rivale.

Come si è detto la *Diatto* è prima della sua categoria e terza della classifica generale in cui non ha davanti a sé che una vettura da corsa e una vettura di 105 mm. di alesaggio.

I suoi tempi sono sorprendenti. Partita diciottesima è terza alla fine del primo giro in 2 ore 8' e 10" subito dopo l'impetuosa *Ballot* a 3 cilindri di Thomas che può filare fino a 180 all'ora.

Pensate, la piccola *Diatto* da turismo col suo motore comune da 85 mm. che incalza a qualche minuto su quel fantastico percorso delle Madonie, la vertiginosa *Ballot*, la più moderna delle attuali vetture da corsa!

Terza al 1<sup>o</sup> giro in 2, 8' e 11" è terza al quarto ed ultimo in 2, 8' e 20". Su 108 chilometri, poiché tale è il percorso di ogni giro, la *Diatto*, dopo 8 ore di corsa, non segna che una differenza di 9 secondi. Non è un'automobile, è un orologio che cammina.

Traenne una, la *Diatto* batte tutte le vetture della quinta, della quarta e della terza categoria. Ed è una macchina pulsa da turismo, una macchina rigorosamente di serie, del tipo 4 DC che tutti conoscono, e a cui non si è modificata che qualche particolare dell'aspetto esterno.

Quando la *Diatto* dichiara che la sua vettura tipo 4 DC è la 25 HP più veloce ed economica di tal tipo non afferma che la verità, anzi meno della verità, perché ora si è ben visto che essa non solo è la più veloce della sua categoria, ma anche di varie categorie superiori.

Bisogna poi non dimenticare che la *Diatto* è una vettura leggera e che, se la strada pesante e possima poteva in certa guisa favorire le vetture grosse con motori potenti, contrariava invece la *Diatto* e sottoponeva il suo motore ad uno sforzo eccessivo in proporzione alle sue dimensioni.

Valutate queste considerazioni la classifica della *Diatto* in simile corsa costituisce una bella e grande vittoria tanto più onorifica quando si ricordi altresì che questa della Targa è la prima corsa internazionale a cui essa partecipa. È quasi un debutto, dato che la sua prima corsa è stata la Parno-Poggio di Berceto.

L'altra vettura *Diatto*, guidata dal sig. Ghia, un valentissimo che ne avrebbe certo fatto brillare la qualità, è stata vittima di un incidente fino dal principio del primo giro. A Polizzi per scansare un imprudente ragazzo che gli attraversava la strada il signor Ghia generosamente ha sterzato tutta la macchina bruscamente arrischiano se stesso, e andando a battere contro un muro. E non ha potuto continuare.

Per un altro anno con questo tipo 4 DC e col nuovo tipo 30 licenza Bugatti la *Diatto* avrà le migliori chances, il che è quanto dire le migliori macchine per presentarsi a ogni corsa e per aspirare a ogni successo.

# UNA VIRTU' CHE NON SI SMENTISCE MAI

## La DIATTO alla TARGA FLORIO

La corsa avrà l'esito che forse il destino ha già segnato. La vittoria della Targa Florio spetterà a questa o a quella Casa. L'insigne trofeo sarà conquistato con un colpo di fortuna o guadagnato con una vera superiorità di valore. Noi non lo sappiamo, ed al momento in cui scriviamo nessuno certo potrebbe dirlo.

Ma qualunque sia l'esito, qualunque sia il vincitore, ciò non può e non deve diminuire o offuscare il merito reale di chi ha bene operato, di chi si è preparato con costanza.

E che vetture da corsa! Due vetture che l'amatore più appassionato, più esigente, più meticoloso e di gusto più raffinato non riuscirebbe a escogitar di meglio.

Ecco qui la tipica prerogativa della Diatto, quella che tanto piace e che consiste nell'improntare di stile, di eleganza, di attraente decoro ogni suo atto, ogni sua cosa, in che tutto ciò che si chiama Diatto porta il segno di quella cura vigile ed esperia che lo ha accompagnato fino in fondo al definitivo allestimento.



La vettura Diatto tipo 4 DC, preparata per la Targa Florio.

La Diatto non partecipa ufficialmente come Casa alla corsa, non ha una *équipe* di corsa, non ha corridori suoi propri, non ha costruito né vetture, né motori da corsa.

Due privati, i signori Ghia e Gamboni, hanno iscritto due vetture Diatto tipo 4 D-C alla Targa Florio.

E poiché il suo nome figura per tanto nella lista delle iscrizioni e sulle vetture, la Diatto da quella scrupolosa ed eletta Casa che è, e con quella cura mirabile che essa pone sempre in ogni sua manifestazione, anche se non vi è implicata direttamente e per azione propria, ha tenuto subito a dare la sua caratteristica e pregevolissima distinzione alle due macchine che portano il suo nome nella gara siciliana.

Come lo abbiamo detto, così ripetiamo ancora che le Diatto sono due semplici e normali vetture da turismo, meccanicamente uguali a quelli che si consegnano ai clienti. Chassis, motore, frizione, cambio e tutti gli altri organi sono rigorosamente quelli di serie. Eppure si guardino nelle fotografie qui pubblicate che due belle, che due attraenti vetture da corsa ne sono venute fuori! Sono qualche cosa di straordinariamente indovinato, grazioso e invogliante. C'è da scommettere che solo la fotografia basterà a suscitare più che l'ammirazione la cupidigia di tutti gli *sportmen*.

La trasformazione è riuscita splendida. Non si direbbero due magnifiche vetture da corsa nel pieno senso della parola?

Nulla è men signorile del provvisorio, del ripiego frettoloso, ed è proprio questo che è escluso da ogni macchina Diatto.

Qui nel caso di queste due vetture, poiché si trattava di due chassis da turismo inalterati, bastava mettervi al meglio due seggiolini di amiera e la macchina sarebbe stata pronta. Guardate invece che due squisite carrozzerie sportive, eleganti, curate e finite in ogni particolare ha elaborato la Diatto! Guardate che bel cruscotto inclinato! Guardate che armoniosa e fluente linea formano i sedili con la coda retrostante della vettura in cui è sagacemente disposta la vasca della benzina!

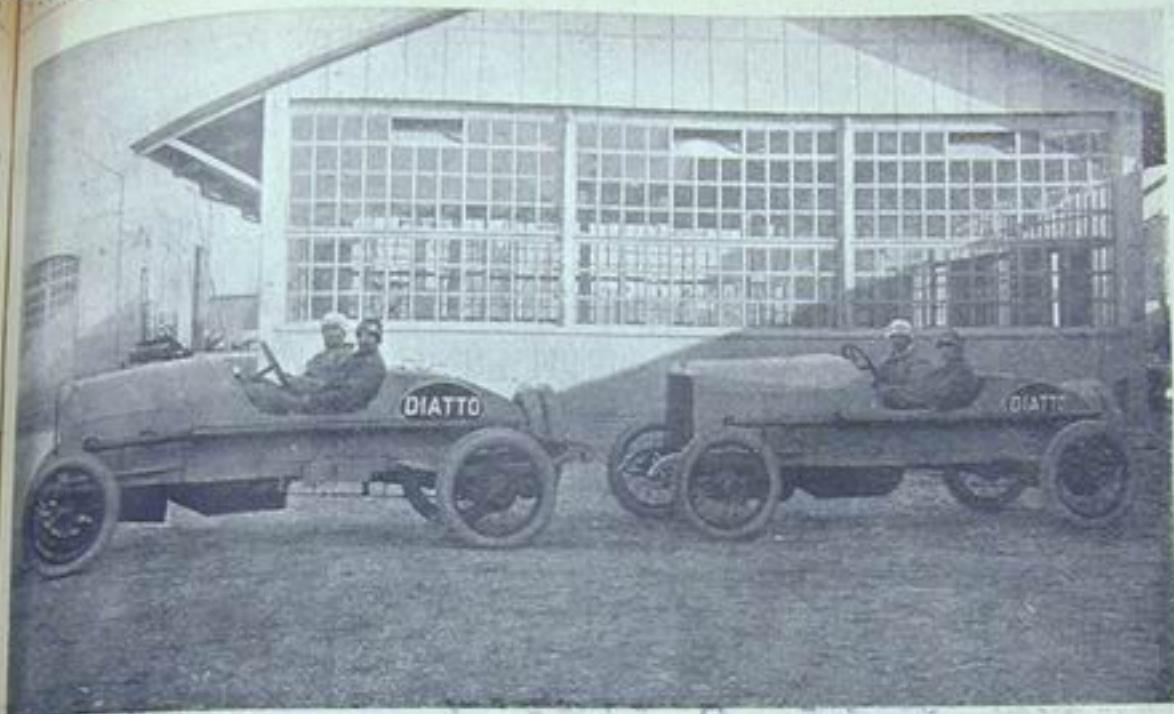
Guardate ancora come è bella, imponente la forma del radiatore e del cofano, come è ben collocato e sagomato il tubo esterno di scarappamento.

Guardate infine come tutta la vettura si mostra salientemente basata sulle sue agili ruote.

E' una bellezza.

Raramente si è visto una più piacente vettura da corsa. Tanto che ne vogliamo esprimere le più schiette congratulazioni ai costruttori.

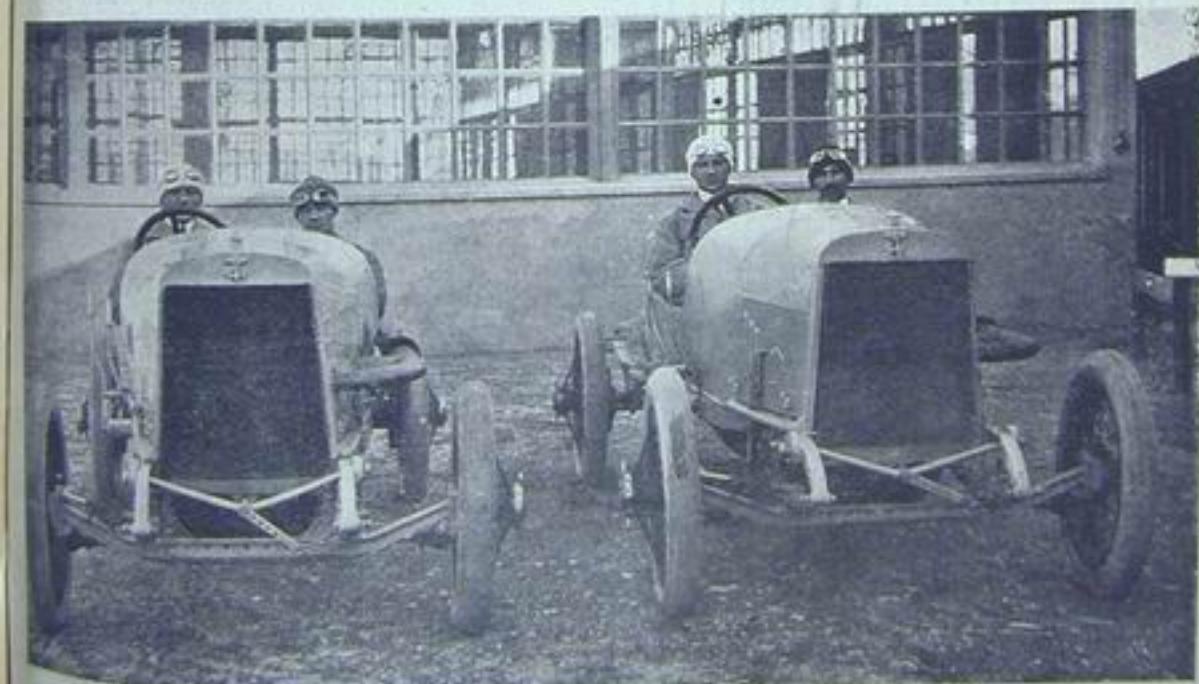
Ne siamo rimasti colpiti in modo speciale a causa anche di un confronto che invincibilmente si è presentato al nostro spirito.



Le due vetture Diatto mosse da Ghia e Gamboi in partenza dalla Fabblica per la Targa Florio.

In una parte l'aristocratico a lussuoso coupé che su  
una Diatto 4 D C era esposto al Salón di Parigi e dal-  
la questa civiltà vettura da corsa ricavata dallo  
stesso. Due estremi e rispettivamente due perfe-

zioni, che ne rivelano una terza, quella dello chassis che,  
prezzo raro inverno in un tipo leggero come il 4 D C, si pre-  
sta a formare la più sfarzosa vettura chiusa di lusso e la  
più sportiva vettura da sport.



L'ammirevole aspetto delle due vetture Diatto per la Targa Florio.

# LA SFOLGORANTE E MOLTEPLICE VITTORIA DELLA DIATTO



La vittoria della vettura *Diatto* nel *Gran Premio d'Inverno* è così superba e complessa che merita di essere illustrata e analizzata nei suoi particolari, ognuno dei quali le attribuisce un titolo di elogio in più.

Lasciamo stare le condizioni del percorso difficile ed aspro per pendenze e svolte, del terreno pesante e faticoso per il fango e dell'atmosfera sfavorevole perché umida e fredda, condizioni tanto più avverse per una vettura di peso e di struttura normale e di forza media in confronto alle possenti macchine da corsa.

Ma insistiamo invece sul tipo della vettura. È questo l'importante. La *Diatto* pilotata dal valente Gambosi è uno chassis normale di serie del solito tipo 25 HP con motore a

La *Diatto* ha vinto nella sua categoria di 3 litri di cilindrata ma in un tempo tale che la mette in primissima linea tra le più cospicue macchine della giornata. Il suo tempo straordinario di 13' 56", batte di circa 3 minuti il secondo arrivato della stessa categoria, batte i vincitori della prima e della seconda categoria e avvicina a pochi secondi i vincitori con forti macchine da corsa delle due categorie superiori.

La *Diatto* normale è al 3º posto della classifica generale, ma un terzo posto specialissimo e gloriosissimo perché dista solo 1' e 7" dal primo assoluto preso da una vettura esclusivamente da corsa e da records a 12 cilindri e di oltre 5 litri di cilindrata, e soli 28" da un'altra vettura da corsa di 4 li-



Gambosi su vettura *Diatto* - 25 HP prima della sua categoria e prima assoluta delle vetture da turismo.

4 cilindri di 80 mm. di alesaggio per 120 di corsa. Tranne per qualche lieve ritocco alla registrazione e allo scappamento reso esterno, e alla vasca della benzina posta dietro i sedili, la macchina è identica a quelle consegnate alla clientela. Per tanto la sua vittoria si deve unicamente alle sue splendide qualità caratteristiche e intrinseche, comuni a tutte le vetture *Diatto*, e che noi appunto abbiamo illustrato ancora pochi giorni or sono. Da anni la *Diatto* è designata come la più veloce e la più economica per consumo tra le vetture del suo tipo, ed è apprezzata come una delle più famose ed energetiche arrampicatrici. Il che significa la superiorità del suo rendimento. Sicuro questo motore *Diatto* 25 HP ha una prestigiosa invidiabile, ha uno scatto, un brio, una gagliardia senza pari, non conosce sfianchezze, più è lo sforzo più tira. E tutta la vettura è così opportunamente stabilita e proporzionata da assegnare questo energico impulso e da trarne il miglior profitto. Così è che se la *Diatto* sia rapidamente al piano, si arrampica con meravigliosa velocità in salita.

E questa sua fama ormai consolidata, una qualità universalmente riconosciuta, che si è affermata in infinite prove e che questa gara di Roma ha poeta in nuova ed abbagliante luce.

Di fatto la *Diatto* con la sua vittoria ha vinto parecchie magnifiche vittorie ne ha raccolto un vero fascio sfogliante,

e mezzo di cilindrata. Tutte le altre vetture sia da corsa sia da turismo appartengono anche alle due categorie superiori di cilindrata e di forza sono state superate e con notevole distacco dalla *Diatto*, talché spetta a questa vettura oltreché la vittoria nella sua categoria, anche la vittoria assoluta per le vetture da turismo.

Più ancora che dal confronto dei tempi è dal confronto della velocità che risulta in tutto il suo valore la marcia della *Diatto*.

La velocità massima raggiunta nel *Gran Premio d'Inverno* è stata di km. 67,802, con la *Packard* da corsa a 12 cilindri, viene poi la *Fiat* del *Gran Prix* a una media di Km. 64, 604, e terza la *Diatto* 25 HP da turismo a km. 63,440. Poco più di 5 chilometri all'ora separano la modesta vettura da 25 HP da turismo dall'impetuosa macchina da corsa!

63 chilometri e mezzo di media all'ora su strada fangosa in piena salita e a fumisquette, ecco la performance della *Diatto* in tutta la sua semplicità, ma in tutta la sua sorprendente realtà!

Quantunque consapevoli delle qualità dell'ottima macchina torinese, questa sua ultima corsa appare anche a noi come una rivelazione, la rivelazione di una vittoria che quanto più l'esplica tanto più si dimostra insigne, e di cui siamo i primi a congratularci con i valentissimi suoi costruttori.

## Le vetture Diatto della Targa Florio



GAMBONI SU VETTURA DIATTO TIPO 4 DC - 25 HP PER LA TAROA FLORIO.



GHIA SU VETTURA DIATTO TIPO 4 DC - 25 HP PER LA TAROA FLORIO.

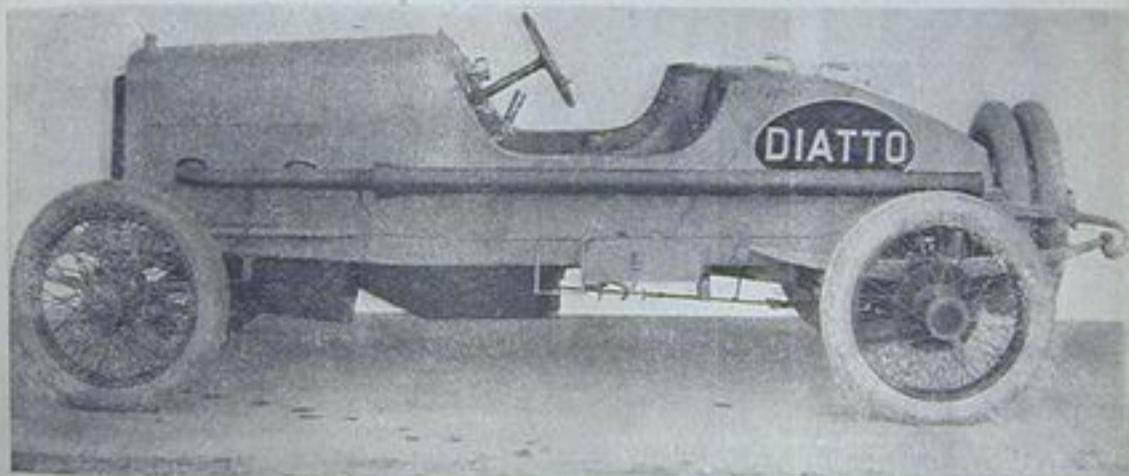
## ECHI DELLA TARGA FLORIO

# Ancora sulla corsa e sulla vittoria della "Diatto",

Negli ambienti automobilistici e sportivi ha cagionato una impressione e lusingheri commenti la prova eccellente fatta dalla *Diatto* nella corsa della Targa Florio.

Gli apprezzamenti e gli elogi che noi abbiamo scritto subito dopo la corsa, appena conosciuto il risultato per cui la *Diatto* prendeva il primo posto nella sua categoria e il

Questo motore *Diatto* da 25 HP ha un bel ritmo deciso, nitido, energico che rivela subito la sua sana natura, ha una ripresa pronta, velocissima, e al regime più spinto non accusa la più piccola vibrazione o anomalia. La curva della sua potenza ascende gradatamente giustificando il suo elevato rendimento. È un motore che consuma poco e rende il mas-



La vettura *Diatto* tipo 4 DC, che ha corso e vinto nella sua categoria alla Targa Florio

lento della classifica generale, l'hanno poi sentiti ripetere un piacere da molti *sportsmen*, intenditori e costruttori stessi.

Un valente tecnico, che per il suo lavoro abituale, è solito a esaminare e a conoscere nelle più intime fibre i vari tipi delle nostre macchine, da lui smontate e rimontate innumerevoli volte, ci diceva giorni sopra, sottolineando appunto il successo della *Diatto*, che la vettura *Diatto* era appunto una delle meglio costruite, e che l'intima struttura del suo motore si rivelava al confronto con altri motori anche famosi assai superiore per giuste soluzioni, per logica insegnatura, per robustezza e precisione d'assestare.

Che questo piccolo ma valorosissimo motore da turismo, di soli 50 mm. di alesaggio, così seriamente calcolato e strettamente lavorato contro un numeroso gruppo di motori assai più forti, e di agguerriti motori da corsa, abbia potuto resistere per 8 ore a quello sforzo titanico e lavorare a pieno regime senza interruzione e senza il più lieve segno di stanchezza, non è affatto sorprendente.

Può solo sorprendere chi non lo conosce, chi non lo ha mai adoperato. Ogni automobilista che abbia camminato su una *Diatto* guidandola egli stesso ha avuto modo di capire da che scalo e senso cuore era animata.

simo. Le sue qualità di gagliardia, la sua franca audacia esplicano specialmente in salita e in piena velocità, allorché il motore si apposta nello sforzo o si allunga nella corsa.

Noi che personalmente ne abbiamo fatto a lungo l'esperimento sappiamo quanto vale.

Indubbiamente a questa sua meravigliosa complessità e resistenza è dovuta la sua gloriosa vittoria nella Targa.

I concorrenti erano 21, vi erano macchine da corsa, macchine ben più potenti, motori da 50, da 70, da 100 e più HP. Di questi 21: alla fine della corsa la *Diatto* ne trova solo due davanti a sé, uno è una vettura da corsa, l'altra una vettura con motore di 105 mm. di alesaggio; gli altri 18 tra cui appunto vi sono motori a 6 e a 8 cilindri, da 70 fino a 110 mm. di alesaggio sono regolarmente battuti.

Ma non è solo lo slancio e la resistenza del motore *Diatto* che ci pongono argomento di ammirazione ma anche la sua cronometrica regolarità, che non si smentisce mai durante quell'inaudito travaglio.

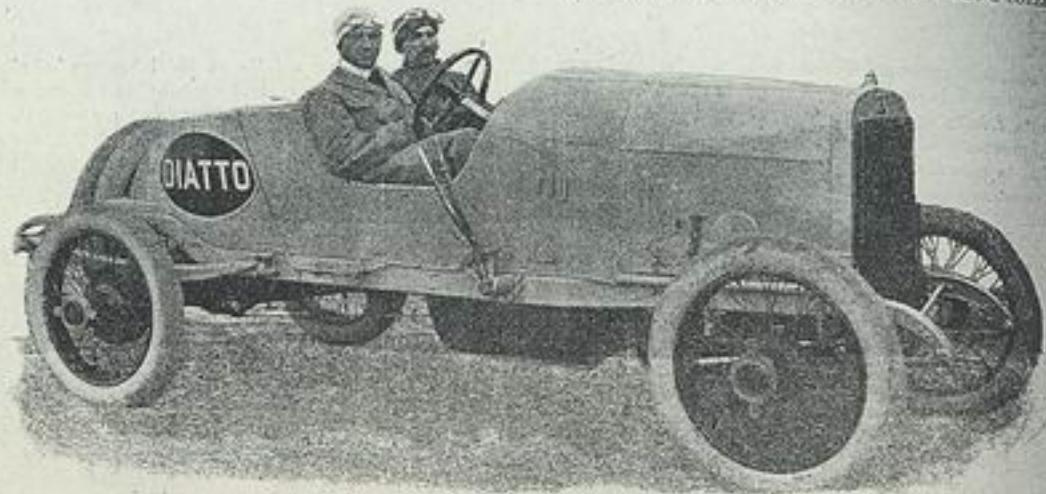
È stato notato che fra il tempo impiegato nel primo giro, 2 ore 8 minuti e 11 secondi, e quello impiegato nel quarto giro, 2 ore 8 minuti e 30 secondi non passa che un divario di 9 secondi e ciò dopo otto ore di marcia e di quella marcia è su un percorso di 108 chilometri!

Ecco quello che è veramente stupefacente, non per il piccolo motore Diatto ma per qualsiasi anche ben più potente motore. È una regolarità incomparabile, non si direbbe un motore, una vettura che corre in quelle condizioni e alla mercé di tutti gli incidenti della strada, ma un cronometro che cammina dentro la sua custodia di cristallo.

E che cosa si dovrebbe dire appunto della inflessibile resistenza di tutta la vettura su quel tremendo circuito delle Madonie!

Nella Diatto, semplice vettura da turismo, vettura primitivamente di serie nulla ha ceduto, nulla si è mosso, la vettura è arrivata in perfetto ordine. La buona meccanica che è nella tradizione Diatto ha palesemente tutta la sua vita.

E se delle due vetture Diatto partite, una solava ammirabile, ciò non è imputabile affatto alla vettura mancante. L'incidente è noto. Fino dal primo giro per non investire un imprudente che attraversava la strada, lo sfortunato e temerario Ghia, che procedeva velocissimo, andò a correre contro



Gambosi su vettura Diatto tipo 4 DC - 25 HP 1<sup>o</sup> della sua categoria e 3<sup>o</sup> della classifica nella Targa Florio

La cronaca della corsa ha registrato numerose rotture di molle, di assali, di ponti posteriori per lo stato incredibile delle strade. Anche macchine costruite espressamente per corsa con ogni cura, con materiali speciali, come la Ballot Thomas, ne sono rimaste vittime.

Il muro di una casa e non poté proseguire oltre.

Nella Targa Florio la Diatto si presentava per la prima volta a una grande corsa internazionale.

E il suo debutto si illumina di una brillante e significativa vittoria, il migliore degli auguri per l'avvenire.



Gambosi su vettura Diatto e pneumatici Pirelli 3 arrivato nella Targa Florio

per cui hanno vinto alla velocità media meravigliosa  
di 30 chilometri all'ora.

Qualcuno potrebbe osservare che se i pneumatici fossero meno resistenti, il guaio non sarebbe stato grande, se

o in una frenata, chi sa dove e chi sa come.

Ballot ha avuto quasi una ventina fra scarti, abbandoni, scivolate. A Polizzi fra l'altro, mezzo accecato dal fango e dalla neve, ha scambiato una casa bianca per la

## DUE SUCCESSI

**La 25 HP DIATTO al "Salon di Bruxelles,"  
La 10 HP DIATTO al "Concorso di Ginevra,"**

Foto

Le vetture Diatto hanno certi pregi loro propri di costruzione e di funzionamento, e i secondi in derivazione dei primi, a cui noi abbiamo altra volta cercato di dare una definizione precisa, ma che gli intenditori e gli automobilisti tutti conoscono e indicano di solito con le seguenti espressioni generiche: « La Diatto è una vettura simpatica, robusta, sale bene, cammina forte, ha slancio, consuma poco ». Noi per esperienza diretta sappiamo che queste espressioni significano assai più di quanto dicano, hanno un valore reale più elevato del loro valore verbale. Le Diatto sono vetture costruite da veri tecnici meccanici, da costruttori che sono meccanici per tradizione, per vocazione e per arte. In esse quindi l'architettura della macchina vi è realizzata nel modo più schietto e sicuro. Qualunque ne sia il tipo, grosso o piccolo, la Diatto ha sempre l'aspetto di una vera macchina, e non ne ha soltanto l'aspetto e l'estetica, ma anche la natura e le virtù: potenza e robustezza, semplicità e regolarità. A prima vista la Diatto ce ne dà la sensazione nel suo stile sobrio vigoroso senza cineschiature né complicazioni. Si capisce immediatamente che questa macchina a benzina come le buone e solide macchine a vapore ed elettriche è fatta per l'uso pratico, per fornire il lavoro più energico e continuativo, per funzionare da sé col minimo di disturbo, di dispendio, di consumo. E alla prova le vetture Diatto risultano veramente così, resistenti, instancabili, gagliarde, vanno sempre animose, senza richiedere cure speciali, e consumano quasi niente. La loro genuina costruzione meccanica è la fonte copiosa delle loro eccellenti qualità meccaniche.

Questa costruzione è stata particolarmente rimarcata in Belgio al Salone di Bruxelles, dove la Diatto esponeva una delle sue classiche 25 HP, carrozzata con un elegante torpedo leggero. I belgi in fatto di meccanica sono dei fini conoscitori, e per ciò mentre non è loro sfoggiata la qualità eminentissima della Diatto su cui si sono a lungo intrattenuti e interessati,

la loro approvazione ha un significato altamente elogiativo e costituisce un giudizio di un'indiscutibile competenza.

Nel 1919 la Diatto aveva fatto una magnifica comparizione al Salone di Parigi, si



La vettura Diatto 25 HP esposta al Salone di Bruxelles.

sono apparsi e sono state giustamente apprezzati i pregi costruttivi della Diatto, nel recente classico concorso del *bidon de 5 litres*, concorso turistico e pratico, di resistenza di consumo tenutosi a Ginevra al 20 Novembre scorso si sono manifestati luminosamente i

pregi funzionali della macchina stessa. A Bruxelles l'esponente ne era la Diatto 25 HP, a Ginevra la nuova piccola Diatto 10 HP.

I due successi si corrispondono, il primo ha trovato la sua consistenza nell'ammirazione dei competenti, il secondo in una importantissima vittoria, che mette la piccola Diatto in prima linea, tra le vetture oggi più convenienti e vantaggiose.

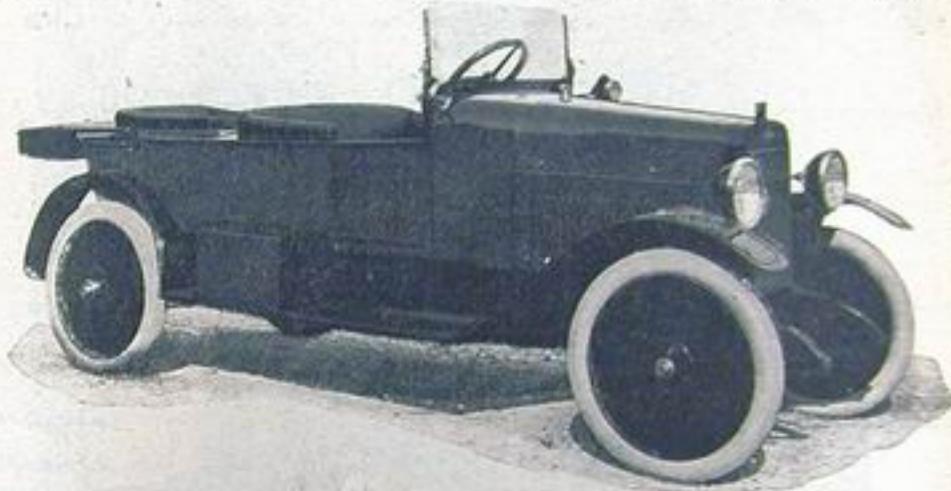
Come lo dice il suo titolo il Concorso di Ginevra che si ripete da più anni, è essenzialmente un criterio di rendimento il quale viene a mostrare la vettura che sa meglio utilizzare l'energia rappresentata dal carburante. E se questa prima era soltanto una misura del progresso tecnico oggi ai prezzi elevati della benzina diventa la più preziosa indicazione del progresso e dell'utilità pratica.

Il concorso di Ginevra si disputava su un circuito di circa 30 chilometri su strade piuttosto difficili e con frequenti dislivelli. Vi hanno partecipato 28 vetture di ogni marca e paese, italiane, belghe, francesi, americane. Le partenze sono cominciate alle 8 e mezza del mattino, con temperatura assai fredda e non quindi troppo favorevole alla prova, la quale però si è compiuta regolarmente e senza incidenti. Ogni corrente disponeva di una provvista di benzina di 5 litri nel serbatoio debitamente controllato e piombato.

Una sola vettura *Diatto*, a tre posti la piccola *Diatto* 10 HP partecipa alla gara ed essa si è brillantemente clas-

Ma la *Diatto* 10 HP, come la sua maggiore consorella da 25 HP ha un motore a 4 cilindri che è un piccolo gioiello ammirabilmente disegnato e costruito, e trattato con cura e modernità, come del resto tutti gli altri suoi organi. Esso ha un rendimento eccellente pari a quello divenuto proverbiale del 25 HP.

La *Diatto* 10 HP per le ridotte dimensioni del suo motore era già la vettura più economica e ricercata, come quella che tra le vere vetture paga la minor tassa, adesso questo primato di più economia si conferma e si estende anche rispetto al consumo, facendo della *Diatto* 10 HP una delle



La vettura *Diatto* 10 HP vittoriosa nel Concorso di Ginevra del bando de 5 litres

vittoria prima con un percorso di Km. 88.151 compiuto con soli 5 litri di benzina superando di ben 10 Km. la vettura classificata seconda con un percorso di Km. 78.300.

Il risultato è più che incoraggiante meraviglioso. Esso ci offre rispetto alla *Diatto*, una percorrenza di 18 chilometri per ogni litro di benzina e con tre posti occupati. Il che significa un consumo di meno di 6 litri per ogni cento chilometri.

E' un record di economia. Un record tanto più significativo quando si tenga presente che la *Diatto* 10 HP è una vera vettura di aspetto e di sostanza, con tutti gli organi di un automobile completo e col peso relativo, non è una vettura o un quadriciclo di struttura estremamente semplificata e di peso minimo.

vetture assolutamente più convenienti e pratiche da tutti i punti di vista. È il modello del giorno.

E infatti di giorno in giorno essa viene spessoaggianto nelle vie delle nostre città, tanto sotto forma di elegante vettura quanto di piacente furgoccino.

La *Diatto* fornisce questo suo modello con carrozzerie in serie aperte e chiuse a 2 a 3 a 4 posti e anche a furgoccino, ora in seguito precisamente ai rilevanti risultati di economia sta mettendo in serie anche il tipo taxi per servizi pubblici urbani. In questo campo dove il rendimento e l'economia d'esercizio costituiscono con la resistenza il requisito principale la *Diatto* 10 HP si presenta come il tipo più idoneo, quello che può sostituire con maggior vantaggio e perfettamente le vetture a cavalli.

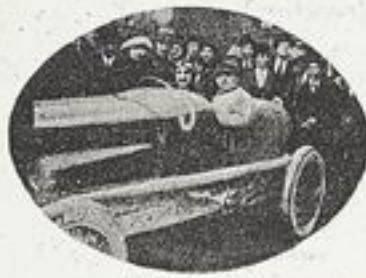
## IL "GRAN PREMIO D'INVERNO" A ROMA

DAL NOSTRO INVIAUTO SPECIALE - ROMA, 17 gennaio 1921.

**L**a vita sportiva nazionale, dopo un brevissimo periodo di raccoglimento e di inattività, ha ripreso nuovamente impulso, in una forma veramente magnifica, in questa prima manifestazione motoristica dell'annata, indetta, organizzata e curata minuziosamente dall'A. C. di Roma. Che la nuova scintilla di vita sia partita da Roma è veramente significativo, poiché dimostra come anche nel-

Frascati, Squarciafelli, Rocca di Papa, presso cui, alla Madonna del Tufo, era fissato il traguardo: il percorso stesso di Km. 14,500, era tutto cintato di filo di ferro spinoso, onde renderlo completamente libero e sgombro.

Notati al traguardo il direttore della Fiat, cav. Luciani, il direttore della filiale Pirelli di Roma, Ing. La Guidara, il cavalier Fornari e Sloesser della Diatto, Sabarin della Scat, Nencini della Buick, i fratelli Fracassi della Ford e della In-



SILVANI su Packard.

l'Italia centrale e meridionale la vita sportiva comincia a diffondersi, rafforzando gli sfiduciati e facendo nuovi proseliti realmente entusiasti.

Infatti il « Gran Premio di Roma » ha visto lungo tutto il suo percorso, ammesso per bellezze naturali e per la gaia festosità dei magnifici castelli, una calca



AVIZZENE su Ansaldo.

immensa di popolo plaudente al passaggio delle vetture e delle motociclette lanciate a velocità fantastiche. Il percorso da Vermicino, sulla via Tuscolana, su strada a curve ed a dislivelli sensibili specialmente nell'ultimo tratto, passava per



Il servizio d'ordine e di sicurezza era magnifico per esuberanza, tanto che i punti non sbarrabili con filo spinoso erano occupati da agenti e carabinieri, che vietavano in modo assoluto il transito a chiunque.

Ottimo il servizio telefonico, fornito dal genio militare.

Funzionarono da cronometristi, gli ingegneri Theoli di Roma e Carlo Legnazzi di Milano.

Ottima l'organizzazione diretta da Mario Tuccimei, coadiuvato dai Principe Carlo del Drago e Carlo Caffarelli, commissari di corsa per il servizio di ordine a Frascati, e il prof. Tisi, l'avv. Favia, il conte Suardi e il Principe Barberini, per il resto del percorso.

dian, Trivellato ed Orlando per la Harley Davidson, Urgesi per la B.S.A., il cay. Chiribiri, molti giornalisti romani e



GAMBONI su Diatto.

## ACCESSORI PER AUTOVEICOLI

FORNITURE GENERALI PER OFFICINE E GARAGES

“I MIGLIORI ARTICOLI AI MIGLIORI PREZZI”

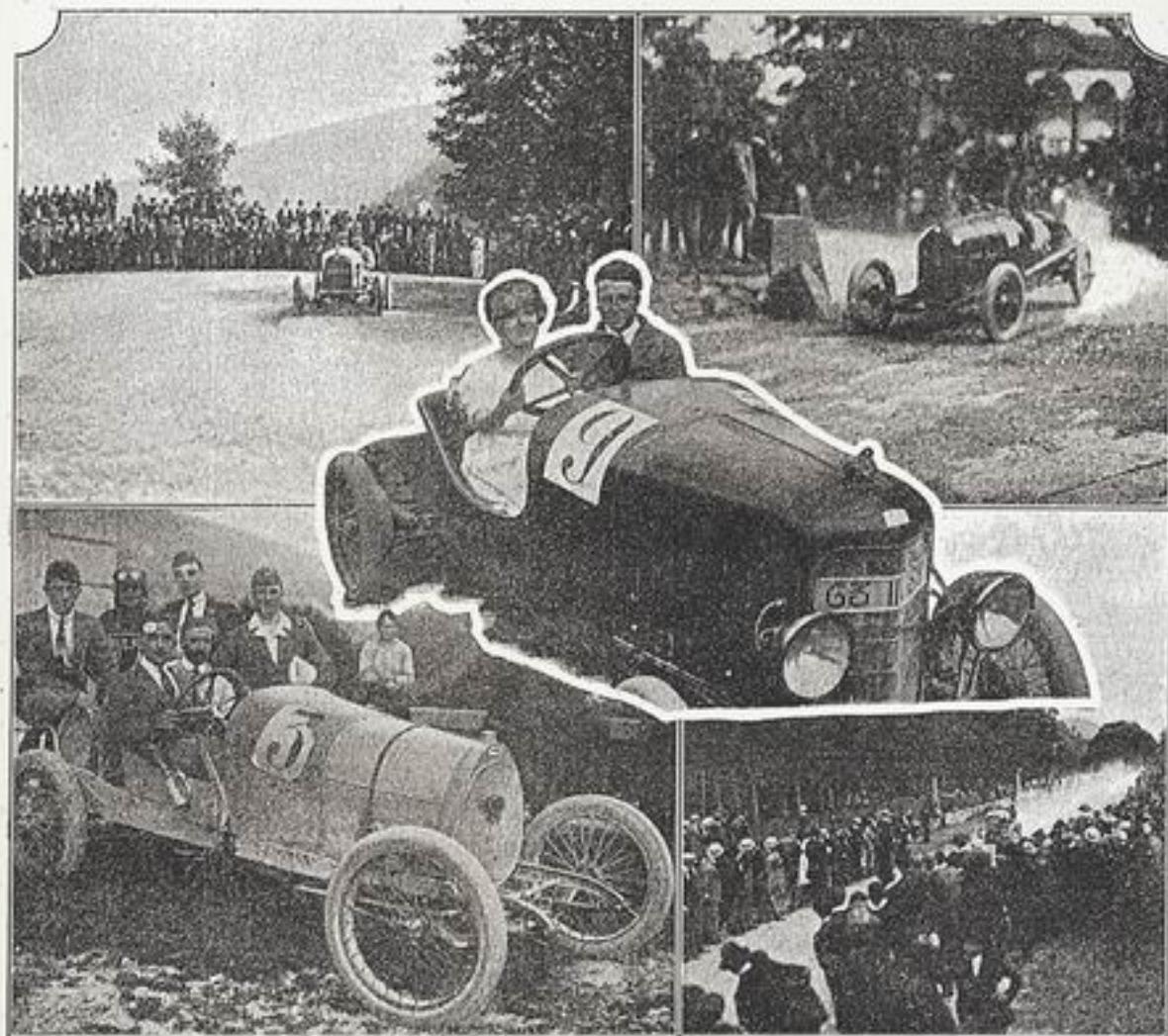
Richiedere: Offerte e Listino confidenziale A.

M. BALSAMO - MILANO Via Moscova, 39  
TELEFONO 45-36

### Categoria 3000 cinc.

1. GAMBONI Domenico (Diatto) in 13'56'' (media Km. 62,440).
2. Fracassi Pietro (Ford), 16'35''/1/5.
3. Avanzo M. Antonietta (Diatto), 17'16''4/5;
4. Martini Giuseppe, 17'24''; 5. Lancellotti 18'20''1/5; 6. Crabbendan Enrico 18'52''3/5;
7. Tattini Luigi 19'38''.  
Ritirato: Santucci.

## LA CORSA AUTOMOBILISTICA



In alto a sinistra: l'arrivo del vincitore assoluto GAMBONI sulla «Diatto». — A destra: TESTONI sulla «Fast» in voga.  
In basso a sinistra: CLERICI su «Bugatti», primo arrivato della categoria 2.000. — A destra: al traguardo d'arrivo.  
Al centro: La Signorina CIRILLINI su «Chirillo».

Ducro & Chirillo

MILANO  
VIALE GARIBOLDI, 6  
OFFICINA

AUTO MOTO GARAGE  
VIA PALESTRINA, 6

NEGOZIO DI VENDITA  
VIA TOMMASO GROSSI, 3

Automobili.

Cat. 3000 c.c.

- 1° GAMBONI (Diatto) in 11'41" 3/5.
- 2° Testoni (Fast) in 13'7" 4/5.
- 3° Morano (Ford) in 17'1" 2/5.

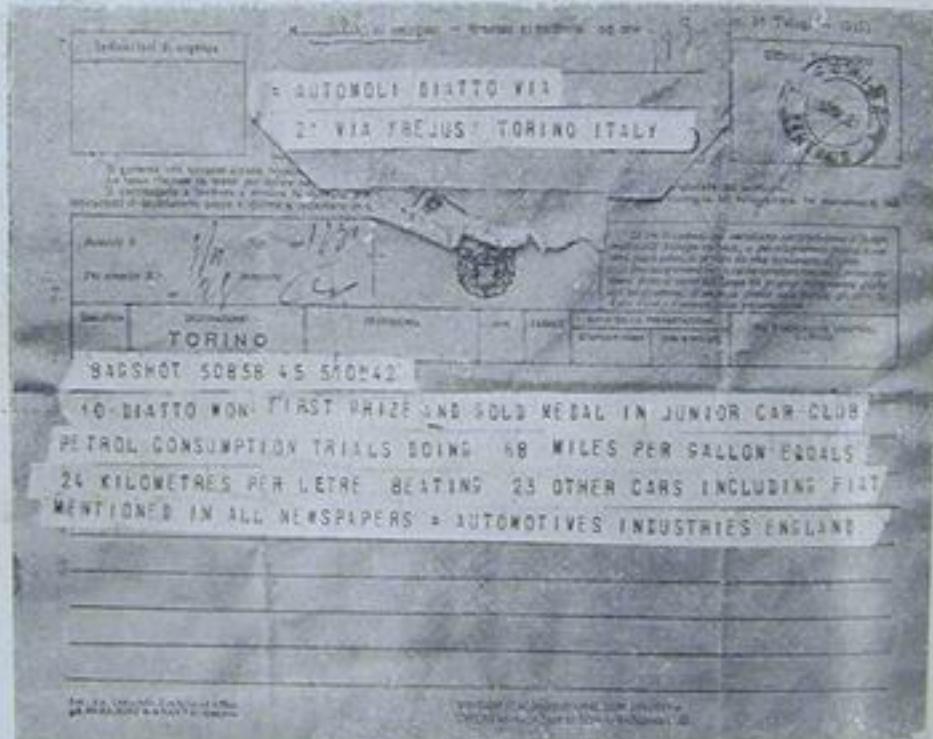
# DUE GRANDI SUCCESSI della DIATTO alla FIERA di MILANO

e al Concorso di consumo in Inghilterra

## LA NUOVA "DIATTO", TIPO 4 DS SPOR

Mentre lo stand *Diatto* desta sensazione nel Padiglione dell'Automobile alla Fiera Campionaria di Milano non minor sensazione destava in Inghilterra una vettura *Diatto* per la sua vittoria nella importante prova di con-

sumo. Tra questi una piccola *Diatto* 10, la quale temono se ne era venuta da Torino su strada per rendendo oltre 1200 miglia, proprio in tempo per un così insigne successo compiendo nella gara di



Fac-simile del telegramma che annuncia la vittoria della Diatto 10 nel Concorso inglese per il minor consumo.

sumo organizzata dall'*Junior Car Club* a Stanmore, il 5 aprile. I due successi a tanta distanza di spazio e in così differenti condizioni si corrispondono e si completano.

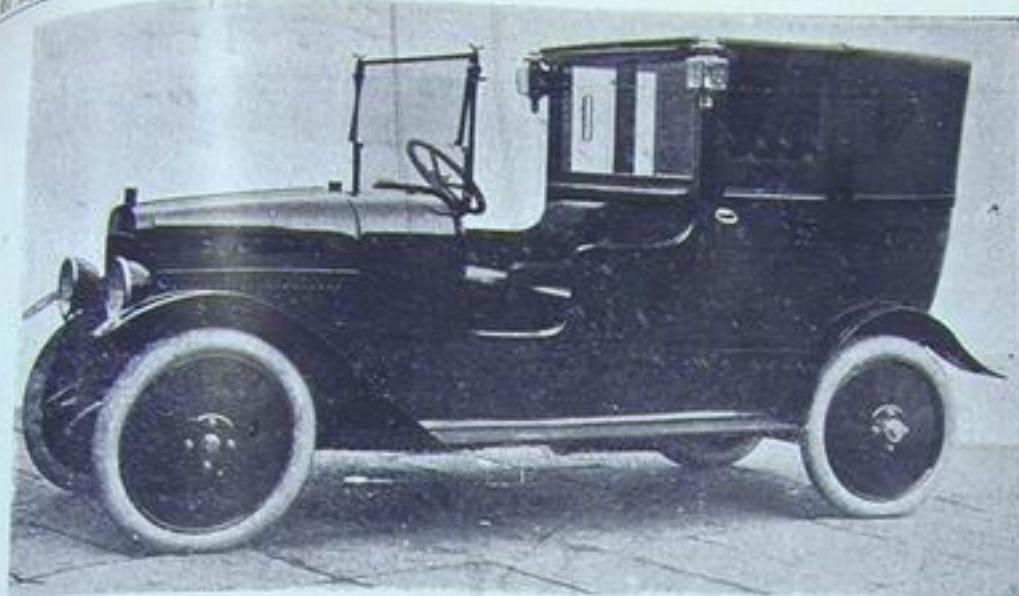
Qui a Milano si ammirano le vetture *Diatto* esposte nella loro persuasiva meccanica nella loro irreprendibile esecuzione nelle loro bellissime e pratiche carrozzerie, qui si ammirano nella loro struttura e nella loro estetica; in Inghilterra si ammirano in funzione all'opera, nel preciso e perfetto svolgimento delle loro qualità. All'eccellenza statica che qui si vede corrisponde una pari eccellenza dinamica e funzionale.

Nella gara inglese, come lo annuncia il telegramma di cui pubblichiamo qui il facsimile, erano intervenuti 24 concorrenti a disputarsi l'ambita palma del minor con-

corso di 68 miglia con 1 gallone di benzina per 2 chilometri per ogni litro.

Se si aggiunge questo all'altro sorprendente record ottenuto a Ginevra con un percorso di 100 metri per 5 litri bisogna riconoscere che la *Diatto* ha qualche diritto al record dell'economia. Un veicolo prezioso oggi più che mai, e che la impone alla attenzione della clientela specialmente per l'uso pubblico per i servizi pubblici.

Nello stand *Diatto* si nota appunto un fascinoso modello di tazza con una elegante carrozzeria a due posti su questo tipo 10, e adesso ci si può rendere conto e della straordinaria convenienza di questa particolare vettura. E' il fascino più vasto sempre nello stand *Diatto*, che è uno di quelli che prenderà



Economia nel consumo comoda ed elegante la Fiat 10 offre uno dei tipi più convenienti per taxi da servizi pubblici.

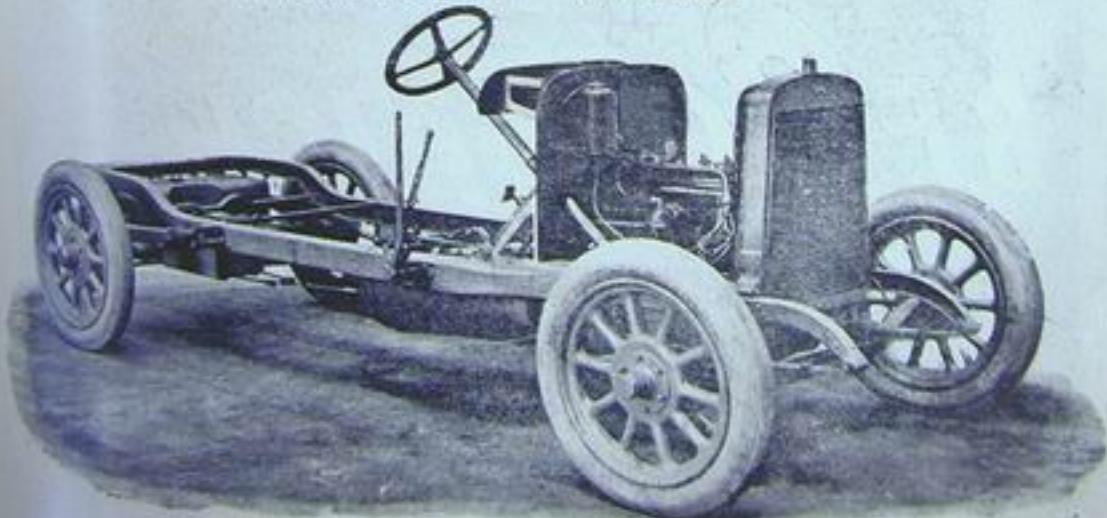
ai suoi alzamenti, si nota altresì una delle più belle e spaziose vetture di tutta l'Esposizione, come lo stesso scritto dichiarare dagli stessi carrozzieri speciali delle vetture di lusso.

Un magnifico torpedo su *chassis* 4 DA e cioè su *chassis* Fiat 25 allungato, imbottito in pelle marcia, rivestito in ebanisteria ma con una finezza, con un gusto, con una ricchezza superlativi.

L'altra palpitante dello stand è costituita da un modello Fiat sport il 4DS, l'unica vettura da corsa, la grande novità della Mostra. Una vettura che esalta irresistibilmente per gli *sportsmen* i quali non ben lieti di apprendere che se ne sta preparando una serie. È ancora il classico motore Fiat 6 nm. di alesaggio per 130 di corsa ma montato in modo speciale così da spingersi a 3000

giri con un rendimento di oltre 50 HP e una velocità da 140 a 150 chilometri all'ora. Chassis corto con molle a *cantilever*, carrozzeria a fuso studiata in tutti i particolari per offrire la minor resistenza all'aria, questa vettura che correrà alla *Targa Florio* ha in sè qualche cosa di insolito che interessa e colpisce e di cui abbiamo avuto la spiegazione nel fatto che essa è stata eseguita e curata con fervido e concorde ardore dalle maestranze Fiat e Gnome che hanno pienamente corrisposto al genio ardito e creativo del Direttore tecnico della Gnome signor Tirassa Elison, a cui rivolgiamo i nostri complimenti.

Alla clientela pratica e industriale col suo *taxis*, alla clientela di lusso con il suo *torpedo*, alla clientela sportiva con la sua vettura da corsa la Fiat ha saputo porgere nel suo stand la visione più attrattiva e interessante.



Lo chassis Fiat 25 HP modello 1921 nella sua agile e poderosa modellatura.

Campari (22'45" 1<sup>o</sup>), Ascari (23'18" 3<sup>o</sup>), Cattaneo (24'16" 2<sup>o</sup>), F. Conelli (24'20" 4<sup>o</sup>), Sivocci (24'26" 2<sup>o</sup>), Costantini (25'3" 3<sup>o</sup>), C. Conelli (25'9" 2<sup>o</sup>), Silvani (25'30"), Caiselli (25'30" 3<sup>o</sup>), Galleani (25'41" 4<sup>o</sup>), Ardizzone (27'8" 3<sup>o</sup>), Martinelli (28'34" 2<sup>o</sup>), Matetti (28'50" 3<sup>o</sup>), Griffini (29'33" 1<sup>o</sup>), Alberti (29'45" 4<sup>o</sup>).

La selezione si compie rapida.

Nella prima categoria Maserati ha tre minuti di vantaggio in confronto di Sivocci che precede Cattaneo, Costantini, C. Conelli, Silvani.

Nella seconda Brilli Peri ha 45 secondi di vantaggio su

Da qui comincia il tenace inseguimento di Maserati, fermatosi una seconda volta non riesce subito, per quanti si faccia, a ripartire, e perde oltre 8 minuti. Sivocci lo supera di oltre due minuti e mezzo, ed anche Cattaneo lo precede di qualche secondo, ma Maserati è superiore di velocità: ed ad ogni giro ricupera terreno, vede Cattaneo ritrarsi, guadagna secondi su secondi finché giunge alle calcagne di Sivocci e lo supera riconquistando il primo posto della classifica nella prima categoria. Nella seconda invece Dubonnet procede in testa, Niccolini ha rallentato, dal tubo d'accelerazione della sua vettura escono talvolta lunghe fiamme.



Maserati con vettura Diatto, pneumatici Pirelli, magneeti Bosch. 1. arrivo della prima categoria

Dubonnet che Campari minaccia dopo aver superato Niccolini uscito con la sola paura da un impressionante giravolta alla curvatura che ha temuto per un istante in angoscia gli spettatori. Al quattordicesimo giro Brilli-Peri rallenta, così che al giro successivo, che sarà il suo ultimo, dal primo è passato al dodicesimo posto. Dubonnet ha in tal modo afferrato il comando continuando nella sua regolare marcia, senza un arresto né per rifornimenti, né per incidenti. Lo insegue Niccolini che, profittando di un arresto breve di Maserati gli ha tolto il secondo posto nella classifica generale, seguito da F. Conelli sulla Ballot e Campari il quale, dopo aver fornito il giro più veloce (4.14' 1<sup>o</sup> media 141.613), colpito da qualche incidente, si ritira. Sivocci è uscito incolumi da una scivolata alla curvatura ed è ripartito. C. Conelli sulla Bianchi si è rovesciato sul tratto stradale senza danni alla persona, ma impossibilitato a proseguire.

A metà corsa, 200 chilometri, le posizioni sono le seguenti: Dubonnet (1.30'27" 2<sup>o</sup>); Niccolini (1.33'19" 4<sup>o</sup>); F. Conelli (1.34'30"); Sivocci (1.35'53" 2<sup>o</sup>); Cattaneo (1.37'7" 2<sup>o</sup>); Maserati (1.37'38" 3<sup>o</sup>); Costantini (1.38'29" 1<sup>o</sup>); Silvani (1.39'3" 4<sup>o</sup>); Ascari (1.40'0" 1<sup>o</sup>); Galleani (1.40'59" 2<sup>o</sup>); Alberti (1.50'59"); Matetti (2.074" 2<sup>o</sup>); Griffini (2.1'50"); Ardizzone (2.2'47" 4<sup>o</sup>); Martinelli (2.4'26" 1<sup>o</sup>); Caiselli (2.7'55" 3<sup>o</sup>).

Conelli sulla Ballot viene gradatamente accelerando, conquistare il secondo posto.

A pochi chilometri dalla fine della corsa l'inseguimento di Maserati ottiene il suo successo nonostante la marcia golarissima di Sivocci, e mentre Dubonnet taglia vittorioso traguardo, Maserati riesce per pochi secondi a prendere il primo posto nella sua categoria.

Ed ora l'ordine dei tempi e degli arrivi.

Prima categoria: 1. Maserati (Diatto) in ore 3.11'19" (media 125.439); 2. Sivocci (Alfa Romeo) in 3.11'23" 3<sup>o</sup> (media 125.330); 3. Costantini (Bianchi) in 3.22'20" 1<sup>o</sup> (media 118.555). Fuori tempo: Matetti in ore 4.14'42". Giro più veloce: 30' di Maserati in 4'15" 4<sup>o</sup> (140.734).

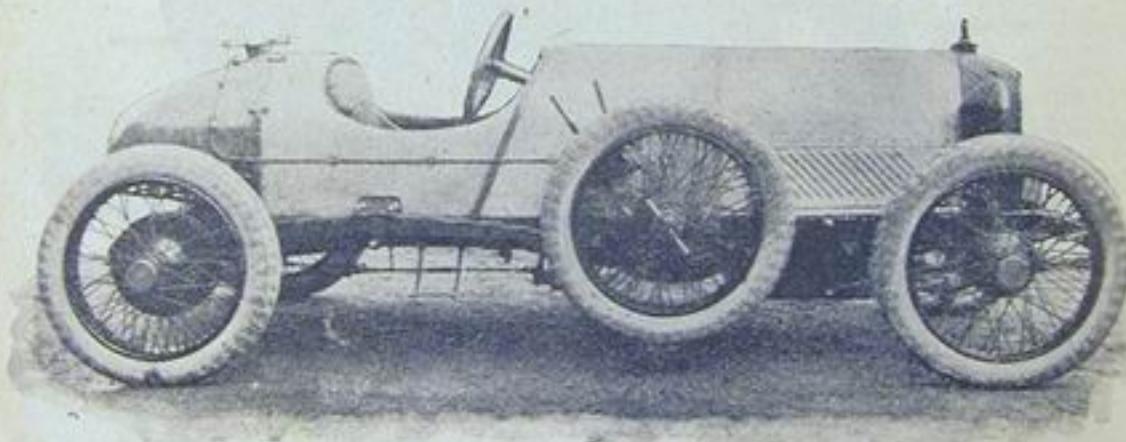
Seconda categoria: 1. Dubonnet (Hispano Suiza) in 3.20'15" (media 131.180); 2. F. Conelli, in 3.5'23" 2<sup>o</sup> (media 124.456); 3. Niccolini in 3.11'53" 3<sup>o</sup> (media 125.045); 4. Galleani (Maserati) in 3.27'30"; 5. Ardizzone (Piat) in 3.48'56" 3<sup>o</sup>. Giro più veloce: 30' di Maserati in 4.8'37" 1<sup>o</sup>; Martinelli in 4.8'37" tempo massimo: Caiselli in 4.8'37" 1<sup>o</sup>; Martinelli in 4.8'37"

L'Hispano Suiza vittoriosa, di cui nell'articolo di fondo abbiamo accennato al tipo, ha un motore a 6 cilindri, a valvole in testa di 100 mm. di alesaggio per 140 di corsa, una cilindrata quindi di oltre 6 litri e mezzo; pistoni in alluminio camicele in acciaio riportate, accensione doppia.

ECONOMIA E CONVENIENZA

# DIATTO

offre nella sua produzione del 1921  
la vettura leggera più veloce e di maggior rendimento  
nel suo tipo **25 HP**  
e la vettura più vantaggiosa e pratica  
nel suo tipo **10 HP**



La vettura Diatto tipo 25 HP sport vittoriosa nelle corse del 1921.

Vittoriosa nei due ultimi Concorsi per il minor consumo  
in Inghilterra e Svizzera

**Automobili Diatto**

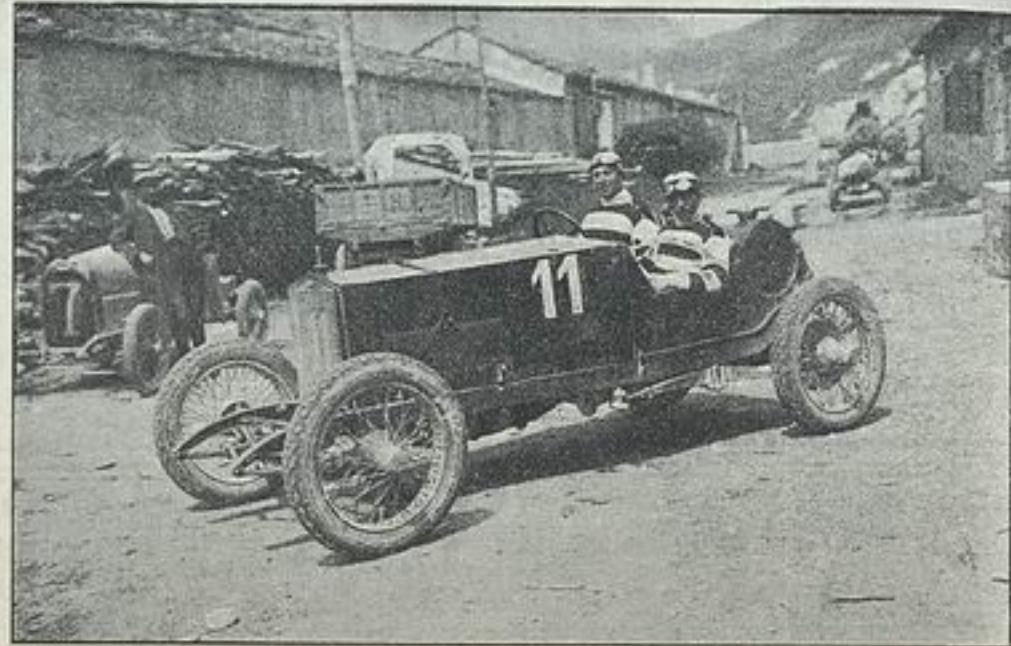
VIA FREYUS, 21 - **TORINO** - VIA FREYUS, 21

lati del rettilineo di arrivo, ansioso nella febbre di conoscere subito dal cronometrista la classifica ufficiale. Augusto Rossi che ha trionfato nella prima categoria per l'eccellente abilità della sua guida (lo ricordiamo alle scale, unico a non poggiare il piede a terra, ma a piegare la macchina nel senso delle curve rimanendo ritto sui pedali) non ha potuto abbattere il record che un suo connazionale, Lavanchy detiene fin dal 1914 con 23 minuti 26 secondi e 2 quinti, né il francese Joly sull'Alcyon vincitore della seconda categoria, il quale ha beneficiato degli incidenti che hanno reso durissima la marcia al bravo Leoni il campione di Delta Ferrera riuscito ad egualare la performance di Bordino. Il record che questi stabilì otto anni fa con una motocicletta da mezzo litro è crollato ed opera del fiorentino Mancini, sceso in linea con la

i momenti di ansiosa passione che caratterizzarono il duello tra Samy Réville ed Alfieri Maserati, perché i due padroni che meglio ora si sono impressi nell'animo della folla la velocità con cui hanno dato la scalata alla montagna. Ferdinando Minoia ed Alfieri Maserati troppo interrotti, ed è quindi mancata la sensazione del confronto. In secondo luogo il ritiro di Masetti e di Ascari per togliere l'ansia di una possibile vittoria con macchina.

Ma procediamo con ordine, e diciamo subito che non si è avuto in ultimo, il senso palpante della battaglia indecisa, lo si è avuto in principio insieme alla rivelazione di una nuova creazione meccanica, di un nuovo valore tecnico: la piccola Chiribiri da 1500 cc. di cilindrata.

Tra le vetture infatti di ogni categoria il tempo



Possirelli sulla nuova Fiat 20, secondo arrivato a soli 3 secondi dal primo nella categoria da 2000 cc.

rossa Indian, la macchina che Biaggio Nazzaro ha portato tante volte alla vittoria, e che pareva sentisse il comando dell'atleta invitò e volesse compiere una fantastica caccia al più bel record che i grimpeurs italiani possono mai sognare di abbattere. Mancini ha sconfitto di poco il bolognese Ruggeri, che è caduto in curva nei pressi del Molaretto, ma per la sua valentia s'è posto in prima linea tra i gli specialisti della salita.

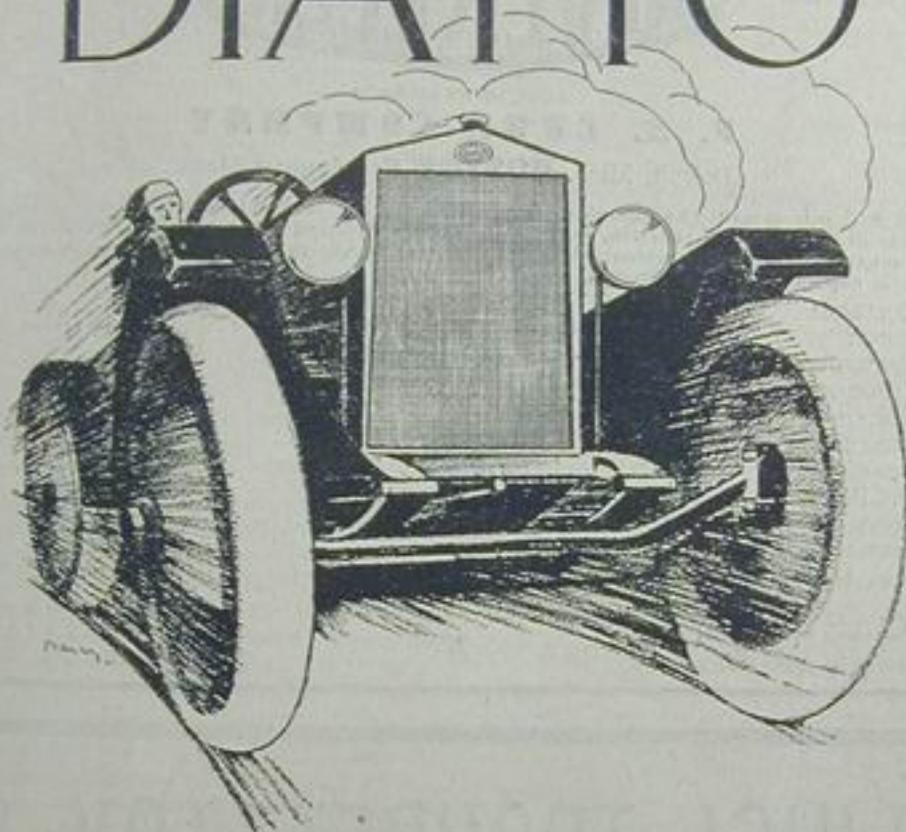
Più ardua si presentava la battaglia contro i 19'18" 5/10 forniti da Felice Nazzaro sui 22 chilometri e 100 metri che si snodano da Susa al Moncenisio. Era finita per aleggiare sul tempo stabilito nel 1905 come una leggenda di imbattibilità non tanto per la potenza della macchina, quanto per la fredda audacia e la sicurezza di polso del guidatore. Per la prima volta forse, sulla strada del Moncenisio, il grande guidatore diede netta impressione della sua classe eccelsa, e inerpicandosi fino alle cime del colle, su quelle stesse strade che svelarono nell'arringo internazionale il valore dei nomi di Lancia, di Cagno e di Nazzaro, i concorrenti degli ultimi anni dovevano sentirsi i nervi mozzati di fronte al superbo tempo del 1905 che si ergeva contro i loro sforzi maggiori, nella sua bronzea inattaccabilità. La prova delle vetture non ha avuto quest'anno

sui primi 500 metri è segnato da Deo sulla nuova Fiat Chiribiri. Soltanto Masetti sulla grossa Mercedes tipo Grand Prix è riuscito ad egualarlo. La Chiribiri di Deo è il tipo nuovo di macchina comparso alla Susa-Moncenisio: questa il primo esemplare del tipo che il valente costruttore veneto, il cav. Chiribiri sta preparando per il Gran Premio Vetturelle sul Circuito di Milano. Se ne è fatto un gran parlare nei giorni scorsi negli ambienti automobilistici lombardi. Intorno al suo motore, un 4 cilindri a valvole in testa e ad altissimo regime sono corse le più svariate dicerie: non sono divulgate le prodezze, il regime superiore ai 5000, la potenza oltre 80 HP, e cioè più di 50 HP per litro, velocità della vettura in piano circa 170 Km. all'ora.

Ciò aveva suscitato straordinariamente la curiosità, e molti si erano recati al Moncenisio per vedere da vicino alla prova la nuova macchina.

Meravigliosa anche la partenza di Minoia, sulla 0. Tornielli con la stessa macchina che vinse a Brescia con guida di Conelli ebbe un incidente nel cambio della marcia a 300 metri circa dalla parteira, e perde quasi un millesimo Giulio Masetti sulla Mercedes è partito gran favorito; il gentiluomo fiorentino è stato incerto sino all'ultimo momen-

# DIATTO



Ancora nell'ultima corsa del 1921  
la **DIATTO** emerse classificandosi

*Prima assoluta nella Rocca di Papa*

e **PRIMA** nella sua categoria (3 litri) bat-  
tendo macchine di qualsiasi cilindrata com-  
prese quelle di oltre 4500 centimetri cubi.

**Automobili Diatto**

VIA FREYUS, 21 - **TORINO** - VIA FREYUS, 21

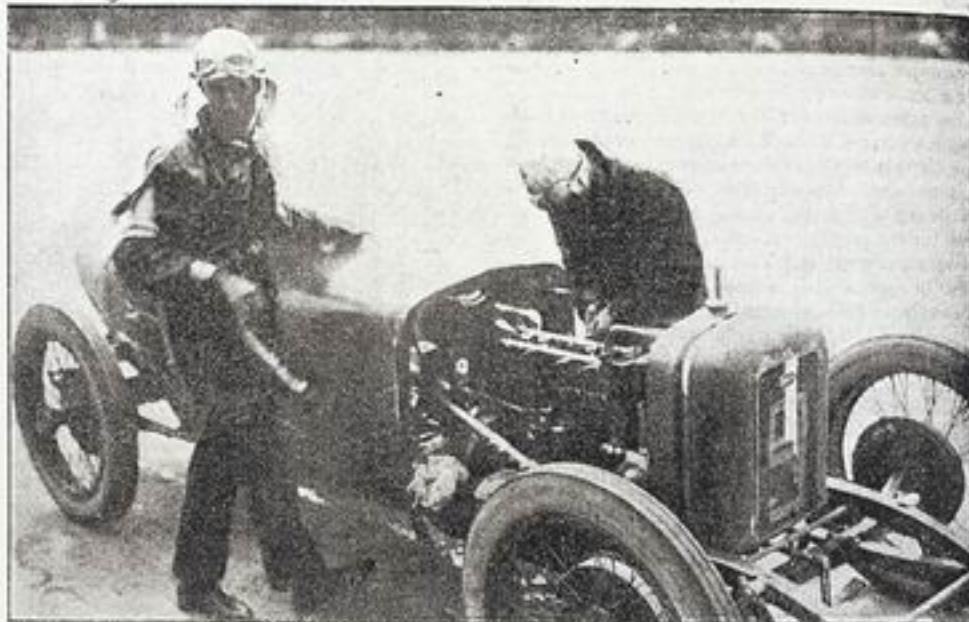
ufficiale hanno implicitamente riconosciuto la regolarità del fatto compiuto. Ma forse la faccenda non è così semplice, se tutti saranno di questo parere.

\*\*

Avvenuta la partenza la corsa si è svolta con perfetta regolarità almeno fino all'arrivo di Bordino e di Nazzaro.

Le due Fiat imbattibili, inarrivabili, insuperabili, hanno preso immediatamente il comando, in testa Bordino e al secondo posto Nazzaro, e non lo hanno più lasciato fino in ultimo. Per queste due macchine infallibili la corsa non ha storia. I giri di Bordino si alternano tra un massimo di 4' e 28" e un minimo di 4' e 5"; quelli di Nazzaro tra un massimo di 5' e 8" e un minimo di 4' e 7". Soltanto al 49<sup>o</sup> giro

Le due Diatto guidate da Maserati e Meregalli hanno volentieri preso il secondo posto, e la loro marcia regolare e sostenuta ha conciliato loro vive simpatie. Maserati, camionista veloce e impavido non lasciandosi distaccare troppo da Nazzaro. Dopo 50 km. (in 23' e 31") era a un secondo da Nazzaro; faceva i 100 km. in 16' e 22" e i 200 in 1 ora 38' e 33" a soli due minuti da Nazzaro ma con un anticipo di oltre 6 minuti sulla Bugatti. Malaugurialmente al 27<sup>o</sup> giro, mentre procedeva sempre regolare, ma accelerando, nella curva di Lesino ha urtato contro i sacchetti posti all'orlo della pista, ha fatto tre giravolte e se egli col meccanico sopra rimasti incolumi, la vettura però non ha più potuto proseguire. Meregalli ha continuato un po' meno veloce del compagno fino a 300 km. da lui compiuti in 4 ore 10' e 28".



La vettura Diatto di Meregalli che dopo una buona marcia di oltre 300 km. ha dovuto fermarsi per un lieve incidente a una valvola.

Bordino impiega 6' e 16" perché si ferma a fare il rifornimento di benzina e al 71<sup>o</sup> 6' 33" perché si ferma a cambiare le ruote posteriori. Nazzaro fa una sola fermata al 48<sup>o</sup> giro per il rifornimento e il suo tempo è di 7' 46". La marcia delle due macchine è stata quella di due cronometri. E non vi è altro da dire. Cioè no, vi è qualche cosa di importante da dire, il rilievo di un fatto che si verifica per la prima volta e che solo la eccezionale perfezione e resistenza di queste Fiat ha potuto porre in essere. Questo fatto unico è il progressivo elevamento della velocità media dal principio alla fine della corsa, durante il percorso degli 800 chilometri. In tutte le corse a misura che i chilometri si sommano, la velocità media cala, qui invece aumenta. Nei primi 20 giri 200 km. è di km. 139,380, su 300 chilometri è di km. 139,878 su 600 è di km. 140,481, su 700 di km. 140,900. E se poi negli ultimi 100 chilometri la media è lievemente discesa si è perché, sicuro ormai della vittoria, Bordino non ha più forzato la marcia. Anbedue le macchine, come due congegni magici non hanno avuto il minimo incidente, nulla. E su 800 chilometri è prodigioso.

Un qualche movimento è avvenuto al seguito delle Fiat.

che dimostra la eccellente andatura della sua Diatto ma al 50<sup>o</sup> giro anche lui doveva abbandonare la gara per un futile incidente a una valvola.

Le Diatto oltre alla troppo breve e affrettata preparazione hanno avuto la fortuna contraria, ma viceversa, lo ripetiamo, molto favorevoli l'impressione e il giudizio del pubblico.

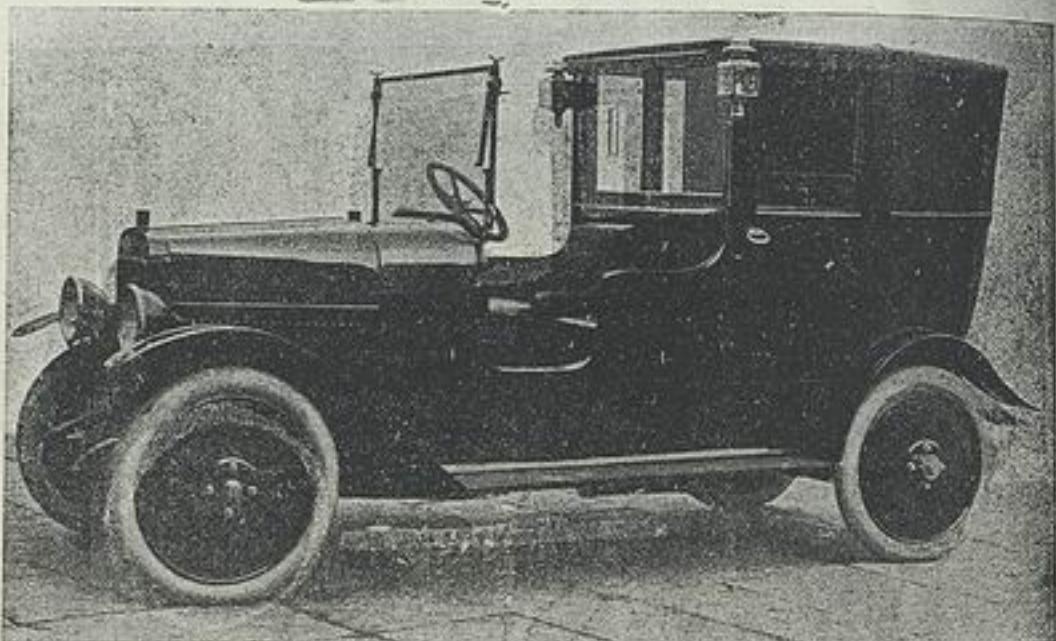
La Bugatti, che è la 8 cilindri con magnete Bosch, già veduta a Strasburgo interamente modificata come carrozzeria, avendo ripreso il solito normale aspetto delle vetturette Bugatti, e revisionata nella parte meccanica, ha dato prova di notevole velocità. Ha guadagnato assai dopo Strasburgo e avrebbe anche potuto far meglio se non avesse dovuto nella prima metà della corsa fermarsi varie volte per riparare alcuni piccoli inconvenienti. E' da notare però che nonostante il suo miglioramento, il distacco che la separa dalla Fiat resta quello di Strasburgo. Dopo 700 Km. la Bugatti è indietro di 33 minuti dalla Fiat, e non si dimentichi che la Fiat non si è mai impegnata a fondo.

Le Heslin non sono mai esistite in corsa. Dopo il 6<sup>o</sup> giro una di esse è irrimediabilmente ferma; l'altra prosegue calma a 90 all'ora fino al 19<sup>o</sup> giro, dopo il quale si arresta.

ECONOMIA E CONVENIENZA

# DIATTO

offre nella sua produzione del 1921  
la vettura leggera più veloce e di maggior rendimento  
nel suo tipo **25 HP**  
e la vettura più vantaggiosa e pratica  
nel suo tipo **10 HP**



Vittoriosa nei due ultimi Concorsi per il minor consumo  
in Inghilterra e Svizzera

Automobili Diatto

VIA FREYUS, 21 - TORINO - VIA FREYUS, 21

Nazzaro, 1<sup>o</sup> in macchina da turismo.

**M**a la corsa più importante della riunione fu il Circuito del Mugello. Questa corsa, pur essendo solamente alla sua terza edizione, deve essere annoverata fra le più quotate prove italiane e gli organizzatori fiorentini possono vantarsi di aver ottenuto la sua iscrizione nel calendario internazionale.

Il percorso non la cede in difficoltà a quello conoscitissimo della Targa Florio, ma essa vanta sulla corsa siciliana il vantaggio di richiedere minori spese di

Il Commissario Generale  
Cav. Avv. Luigi Lodi Focardi

spostamento ai concorrenti ed agli appassionati che da ogni parte d'Italia convennero in quest'occasione sulle strade di Toscana. Quest'anno il pubblico era ancor più numeroso degli scorsi anni su ogni parte dell'interessantissimo percorso.

La pioggia, caduta abbondantemente

fino alla vigilia, ha reso ancor più difficile la marcia dei concorrenti ed ostacolato l'assalto ai record, ciò nonostante dobbiamo registrare delle ottime performances che tornano a tutto onore dei vincitori.

E' mancata alla prova l'importanza internazionale, perché nessuna casa straniera è venuta a tentare la sorte, ma la presenza della Mercedes del campione italiano Giulio Masetti, poteva far temere in una nuova affermazione della marca teutonica.

Si attendeva con passione di vedere se gli altri nostri ottimi gentilmesi montanti vetture italiane sarebbero finalmente riusciti a battere il fortissimo binomio Masetti-Mercedes ed assicurare ad una nostra marca il primato assoluto. E l'attesa non fu vana. Dopo un inizio velocissimo, nel quale riusciva a battere il record sul giro col tempo magnifico di 53'44" 1/5, il campione italiano fu costretto al ritiro da una piovra irrimediabile, che gli toglieva le molte probabilità di vittoria sulle strade a lui più familiari.

I risultati sportivi della manifestazione sono stati regolari e superbi. Battuto il record del giro, battuto il record assol-

Masetti, 1<sup>o</sup> in macchina da corsa.Guido Meregalli, 1<sup>o</sup> categoria 2000.

Il quadro dei tempi che pubblichiamo, servirà a dare un'idea precisa dello svolgimento della corsa e delle posizioni mantenute dai concorrenti giro per giro.

Dopo la scomparsa di Masetti e Campari, protagonisti del duello iniziale, il primato è stato vivamente contestato tra Brilli-Peri e Maserati che ha avuto la meglio. Il brillante pilota bolognese, che già fece trionfare i colori italiani in una Sosa-Moncenisio, ha compiuto una corsa regolarissima, mantenendosi sempre nelle prime posizioni. Ma la rivelazione della giornata — se rivelazione si può chiamare — fu Felice Nazzaro, l'unico guidatore nostro a cui si addica il titolo di Re del volante. Dopo una corsa condotta con la massima calma ai primi giri, egli migliaiò costantemente la propria posizione fino a minacciare colla sua vettura di serie inferiore ai quattro litri di cilindrata, i colossi da corsa. Se si tiene conto della enorme differenza di potenza fra la macchina del vincitore e quella di Nazzaro, il tempo del nostro grande guidatore appare ancora migliore.

luto di Campari (6.13'26") per parte dei primi 8 classificati, la maggior parte dei quali montava macchine di cilindrata inferiore, battuti tutti i records di categoria. Le medie ottenute dalle macchine di serie attestano che ogni tipo ha dato la prova migliore, ad ogni aumento di cilindrata corrisponde un aumento di velocità. Ottime le cose della Nazzaro, giunta ai primi posti ed « au grand complet » col suo nuovo tipo sport e della Cerrano portata alla vittoria dal bravo Cattaneo nella categoria dove più contestata era la vittoria. La Dazio, la O. M. e la Fiat non hanno avuto campo di far risaltare meglio le loro qualità per mancanza di concorrenti temibili nelle loro rispettive categorie.

L'organizzazione fu ottima ed il successo mendano ha completato il successo sportivo. Ne va data lode ai soci dell'A. C. Firenze ed al solerte segretario avv. Lodi Focardi. Presenziava alla manifestazione il segretario della C. I. A. C. I. dott. cav. Moldenhauer. Il servizio di cronometraggio fu disimpegnato dal cav. Legnazzi.



**GOMME PIRELLI**

Dopo le nette vittorie della  
PARMA-POGGIO e della CONSUMA

AL

# CIRCUITO DEL MUGELLO

Km. 389,400

si **CLASSIFICA PRIMA** della Cat. 2000 cmc.

con GUIDO MEREGALLI

Soc. An. DIATTO

VIA FREIUS, 21 - TELEFONI 24-94 - 61-80  
TORINO

Soc. An. PIRELLI

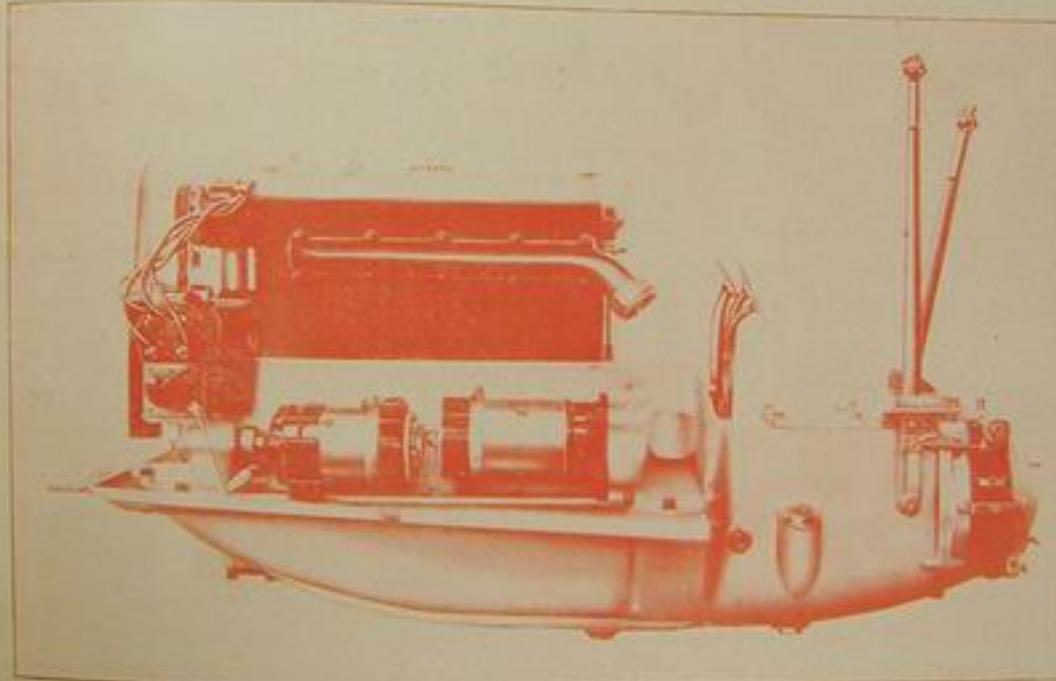
VIA PONTE SEVESO  
MILANO

# LE VITTORIE DELLA DIATTO

Dopo la Parma - Bereeto e la Coppa della Consuma  
sul difficile e severo percorso del

## CIRCUITO DEL MUGELLO

la nuova DIATTO tipo 20 di serie  
si classifica prima della sua categoria



Il magnifico gruppo « motore Frizione e cambio » del nuovo tipo DIATTO 20 sport

*Unica vettura partita e prima arrivata*

**Automobili Diatto**

VIA FREYUS, 21 - TORINO - VIA FREYUS, 21

# LA DIATTO AL GRAN PREMIO D'ITALIA

## LA SUA DUE LITRI DA CORSA

Tra le case italiane concorrenti al Gran Premio d'Italia figura la Diatto di Torino, e se qualche tempo addietro si dubitava del suo effettivo intervento, oggi il dubbio sembra essersi dileguato, data tutta l'appassionata e fervidissima opera di preparazione a cui l'antica gloriosa casa torinese si è dedicata per approntare le sue vetture alla data del Gran Premio.

La Diatto porterà due vetture sul Circuito di Milano guidate da Alfieri Maserati, il vincitore del Mugello, della Sisa Moncenisio, dell'Aosta Gras S. Bernardo e Guido Meggelli. Ed è con vero compiacimento che notiamo l'esitata alla Diatto di un lavoratore e di un tecnico serio e valente e di un espertissimo corridore come il Maserati, il quale arrecherà certamente un proficuo contributo all'allestimento e alla riuscita delle vetture da corsa.

Ci congratuliamo di questa scelta felice con i dirigenti della Diatto ed in particolare con l'ottimo rag. Pozzi cui si deve oltre ad un'altra scelta non meno oculata, quella del talentosissimo tecnico, signor Coda, l'attuale rigogliosa restaurazione e rianovazione e l'ardente risveglio sportivo della Diatto, brillantemente segnato e affermato dalla creazione della nuova vettura Diatto tipo 20 con motore da 2 litri di cilindrata e valvole in testa, tanto ammirata alla prima apparizione nell'Aprile all'esposizione di Milano e alle vittorie che già nelle gare disputate fin qui, dalla Parma-Berredo in poi la nuova macchina ha rapidamente conseguito.

E' ben naturale che disponendo di un tipo nuovo di vettura egregiamente riuscito, dotato, di ogni più moderno pregio, e proprio di 2 litri di cilindrata, incoraggiata dai successi riportati dal tipo stesso fin dalle sue prime prove, la Diatto abbia deciso la sua partecipazione al Gran Premio d'Italia. Ma appunto dai motivi che la hanno determinata a disegnare altresì l'intento quasi pratico della partecipazione della Diatto, nel senso che vuole essere tenuta nell'ordine di quelle che si dicono prove di dimostrazione, prove comunque al carattere della vettura posta in gara, non tanto che una vettura assolutamente da corsa e mirante unica-

mente alla vittoria, ma una vettura derivata dal fondo e dal tipo comune di serie e adattata con opportuni ritocchi al compito speciale della corsa. In altre parole non una vettura speciale ma una vettura del tipo normale, modificata per il compito speciale della corsa come la si modificherebbe per un compito diverso. Talcché il risultato che essa darà non andrà tanto a merito delle modifiche occasionali quanto della sostanza non mutata del tipo normale.

Si intende con ciò che la Diatto concorrerà nel Gran Premio con vetture ricavate dal suo nuovo tipo 20 da 2 litri espressamente ritoccate più che nel motore nello chassis (per ottenere il massimo alleggerimento) e nella carrozzeria.

Il peso dello chassis è stato ridotto a 700 chilogrammi.

In quanto al motore le sue caratteristiche sono le seguenti: 4 cilindri di mm. 79, 7 di alesaggio per 100 mm. di corsa — 2 valvole in testa per cilindro, del diametro di 40 mm. e dell'altezza di 9 mm. comandate da un albero a cames per mezzo di bilanciere; bielle tubolari; pistoni d'alluminio; diametro del collo d'oca 40 mm.

In confronto al motore normale questo per il Gran Premio, di diverso, presenta solo i pistoni più alleggeriti. Con questo alleggerimento e con qualche più spinto accorgimento di montaggio i 3500 giri normali raggiungono i 4500, elevandosi così la potenza da 63 HP a 75 HP o poco più. Non è il limite massimo già raggiunto da altre Case, con motori specialissimi, ma qui dato il punto di partenza il risultato è già notevole.

L'accensione è assicurata da un magnete semplice. E vi è una candela per cilindro. Il carburatore è unico e orizzontale. Per la lubrificazione questa 2 litri è munita di doppia pompa, dispositivo che ormai tende a generalizzarsi sui motori moderni di buona costruzione ed alto rendimento.

Frizione a disco unico di Ferodo. Cambio a 4 velocità e marcia indietro. Trasmissione a spina centrale. Passo m. 2,50; carreggiata m. 1,30. Ruote Rudge; gomme straight side.

I freni sono sulle 4 ruote, compensati, brevetto Diatto, comandati a pedale. Quelli posteriori possono venir comandati, indipendentemente, a leva.

# TUBI

ACCIAIO SENZA SALDATURA TRAFILATI A FREDDO  
"MANNESMANN" di precisione per  
"AUTOMOBILI" - costruzioni AUTORUTTICHE

(in tutti i diametri e spessori)

mm. 10 x 7 — 10 x 8 — 12 x 10 — 14 x 10 — 14 x 12 — 15 x 14 — 15 x 13 —  
mm. 20 x 18 — 20 x 15 — 20 x 13 — 20 x 10 x — 21 x 15 — 21 x 10 —  
mm. 22 x 18 — 25 x 21 — 25 x 24 — 25 x 15 — 25 x 16 — 27 x 21 — 28 x 22 —  
mm. 28 x 25 — 30 x 20 — 30 x 25 — 33 x 25 — 35 x 25 — 35 x 28 — 35 x 29 —  
mm. 38 x 30 — 38 x 32 — 38 x 33 — 40 x 35 — 44 x 39 — 45 x 40 — 50 x 48 ecc.  
sino a 300 mm.

**FRANCESCO MOSCHENI & C.**

(Agenti per il Piemonte Soc. della An. Stabilimenti di Dalmine)

OFFICIO — Corso Re Umberto, 44 — TELEFONO N. 40-220  
DEPOSITO — Via Carmagnola, 16

TORINO

# Alla II COPPA DELLE ALPI

L'unica vettura

# DIATTO

(Tipo 4 D.A. rigorosamente di serie)

che vi ha partecipato pilotata da

## CESARE SCHIEPPATI

senza scorte nè macchine di rifornimento  
ha compiuto egregiamente il duro per-  
corso di Km. 2730.

*arrivando a soli 40' dal primo classificato*

*Al gran Premio dell'Automobile Club di Milano  
(Circuito di Monza) la "DIATTO", concorre con  
motore di serie*

Società Anonima Automobili "DIATTO",

Via Frejus, N. 21 - TORINO - Telet. 24-94 - 61-30

Rappresentanza per Milano: CARROZZERIA SCHIEPPATI - Via Lazzaro Papini, 14



# Risultati e Classifica del Gran Premio d'Autunno

## ORGANIZZATO DALL'A. C. DI MILANO

Per avvertire i lettori troppo sparsi in questo numero del giornale i lettori trovano oggi più ampia relazione della corsa per il Gran Premio d'Autunno svolta sull'Autodromo di Monza il 22 settembre.

Nella questa rubrica invece diamo, come viene comunicato il bollettino di classifica generale redatto dai Commissari Sportivi dello stesso.

I Commissari Sportivi del Gran Premio d'Autunno, inviati dall'A. C. M. comunicano i seguenti risultati della

giornata costantemente piovoso — strada bagnata per tutto il tempo della corsa.

Per corso km. 400 pari a giri 40 del Circuito.

Presentatisi regolarmente alla partenza.

Prima categoria: 1. Cattaneo Pietro (Ceirano), 2. Costanzo Bartolomeo (Bianchi), 3. Conelli Caberto (Bianchi), 4. Antonini (Alfa Romeo), 5. Maserati Alfieri (Diatto), 6. Vassalli Luigi (Scat), 7. Merzagalli Guido (Diatto), 8. Scalesi (Cinque), 9. Sivocci Alfredo (Alfa Romeo), 10. Ceirano Ernesto (Ceirano), 11. Silvani Eugenio (Bianchi), 12. Alberti Guido (Bianchi).

Seconda categoria: 13. Dubonnet André (Hispano Suiza) 14. Conelli Franz (Ballot), 15. Campari Giuseppe (Alfa Romeo) 16. Belli Piero (Fiat), 18. Ardizzone Filippo (Piat), 20. Niccolini Paolo (Piat), 21. Griffini Achille (Fiat), 22. Galleani Mario (Fiat), 23. Martinelli Luigi (Isotta Fraschini), 24. Caiselli Franco (Lancia). — Totale: N° 19 partiti della prima categoria, N° 10 partiti della seconda categoria.

Totale complessivamente partiti: N° 22

Nessun reclamo, essendo stato presentato né prima della classifica dei concorrenti e dei veicoli, né dopo la stessa, relativamente allo svolgimento della stessa, sulle risultanze dei tempi comunicati dai cronometristi ufficiali, la classifica ufficiale viene stabilita come segue:

Prima categoria:  
1. Maserati Alfieri (Diatto cmc. 2367) in ore 3.11'19"35  
— media oraria km. 125.439.

2. Sivocci Ugo (Alfa Romeo cmc. 2292) in ore 3.11'29"35  
— media oraria km. 125.230.

3. Costanzo Bart. (Bianchi cmc. 1994) in ore 3.22'26"15  
— media oraria km. 118.555.

Seconda categoria:  
1. Dubonnet André (Hispano Suiza cmc. 6000) in ore 3.11'19"35  
— media oraria km. 132.180.

2. Conelli Franz. (Ballot cmc. 4800 in ore 3.5'23"25  
— media oraria 129.456.

3. Niccolini Paolo (Fiat cmc. 4826) in ore 3.11'55"35  
— media oraria km. 125.040.

4. N. 22 Galleani Mario (Mercedes cmc. 7500) in ore 3.21'44"  
— media oraria 115.662
5. N. 18 Ardizzone Filippo (Piat cmc. 4000) in ore 3.48'54"

Giro più veloce — Campari Giuseppe (Alfa Romeo) km. 10 in 4'14"15 alla media oraria di km. 141.613.

Giro più veloce della prima categoria. — Maserati Alfieri (Diatto) in 4'15"45 alla media oraria di km. 140.734.

I premi di cui all'Art. 9 del Regolamento, vengono distribuiti come segue:

Gran Premio Gentlemen, challenge in argento, istituito dall'A. C. M. al N. 13 Dubonnet André. Titolo e distintivo in oro di Campione Italiano di Velocità 1922 al N. 16 Conelli Franz.

Premi in danaro: Prima categoria

1. al N. 5 Maserati Alfieri . . . . .	Lire 10.000.
2. " " 9 Sivocci Ugo . . . . .	= 5.000.
3. " " 2 Costanzo Bart. . . . .	= 3.000

Seconda categoria:

1. al N. 13 Dubonnet André . . . . .	Lire 10.000.
2. " " 15 Conelli Franz . . . . .	= 5.000
3. " " 20 Niccolini Paolo . . . . .	= 3.000
4. " " 22 Galleani Mario . . . . .	= 2.000

Il Commissario Generale  
f. to) ARTURO MERCANTI

## RIPARAZIONI DI RUOTE R. WITHWORTH A RAGGI

Centratura con apparecchio su

Cuscinetto a sfere

Raggi di scorta di qualunque lunghezza per dette ruote

M. PORTA

MILANO - Telef. 89 34 - Via Victor Hugo, 1.

# LA PROVA DI CHIUSURA SULLA PISTA DI MONZA

MASERATI SU « DIATTO » E DUBONNET SU « HISPANO-SUIZA » VINCONO IL  
GRAN PREMIO D'AUTUNNO

I ciclo delle manifestazioni inaugurali dell'Autodromo di Milano è terminato con una prova molto ben riuscita e che ha tenuto vivo l'entusiasmo degli spettatori

Nella categoria superiore le macchine più interessanti erano: la Ballot 8 cilindri di Franz Conelli, la sei cilindri Hispano di Dubonnet, le due Fiat Indianapolis di

fermazione per la Diatto che in questa settimana ha raccolto larga messe di allori vincendo al Circuito del Garda, alla Rocca di Papa ed alla Coppa Turistica del



Maserati Alfredo



Dubonnet André



Sivocci Ugo

dal primo all'ultimo giro. Malgrado il tempo pessimo non abbia voluto favorire questa corsa di chiusura, pure il pubblico non ha fatto difetto, si può dire anzi che tutti gli automobilisti appassionati, e non quelli di Milano soltanto, non hanno voluto mancare all'ultima contesa di velocità della stagione. Il regolamento della gara divideva i concorrenti in due categorie: fino a tre ed oltre i tre litri di cilindrata. La lotta è stata molto più interessante nella prima che nella seconda categoria, dove in maggioranza erano iscritte vecchie macchine di gentlemen desiderosi di provarsi sul veloce cemento del Parco di Monza. Nella prima categoria troviamo alla partenza cinque Case italiane, una Scat ed una Bugatti pilotate da privati. La Chiribiri con una macchina tipo G. P. Vetturette, la Bianchi colle tre «due litri» che non furono pronte per il Gran Premio d'Italia, la Diatto, la Ceirano e l'Alfa con due macchine ciascuna da tre litri di cilindrata. In totale un agguerrito lotto di dodici partenti decisi a vendere cara la vittoria.

Brilli-Peri e Ciccolini, la vecchia 40-60 Alfa di Campari e la Mercedes 6 cilindri sport di Galleani.

La corsa ha segnato un'altra bella af-



Contestisti dopo l'arrivo.

Lazio. In questo G. P. d'Autunno ha dato l'impressione di essere notevolmente superiore in velocità alle rivali. Condotta magistralmente da quell'eccellente pilota che è Alfredo Maserati che ha riconfermato co' una nuova brillante vittoria le sue precedenti affermazioni dell'annata, la Diatto ha dimostrato di saper ben resistere agli sforzi più prolungati. Durante due inseguimenti il bravo Maserati ha dovuto tutto chiedere alla sua macchina per raggiungere Sivocci che manteneva la testa a grande andatura. In questi inseguimenti abbiamo potuto rilevare che i tempi sul giro di Maserati erano uguali se non inferiori a quelli del vincitore Dubonnet, che pilotava una macchina molto più potente. Si è potuto anche calcolare che se il Maserati avesse potuto compiere tutta la corsa come il francese, senza mai arrendersi, fosse avrebbe mantenuto il primo posto in classifica generale. Ad ogni modo questo motore creato dall'ing. Coda per le grandi velocità non avrebbe potuto rivelarsi meglio che in questa corsa.

Al secondo posto troviamo l'Alfa-Ro-



La partenza della prima categoria.



La partenza della seconda categoria.



L'équipe - Alfa-Romeo.



Maserati si rilancia per la seconda volta.

meo, battuta di misura proprio negli ultimi giri. La sei cilindri R. L. dell'ing. Merosi molto ben disegnata e costruita, ha superato brillantemente la prova del fuoco per merito di un ottimo e modesto pilota: Ugo Sivocci. Questo nuovo tipo di macchina ha compiuto una corsa meravigliosa di 400 chilometri senza fermarsi, con una regolarità di marcia stupefacente. Basta questa affermazione per demolire molte dicerie sul tipo R. L. che ha affrontato la lotta con macchine che già erano state studiate e collaudate per il G. P. I. L'altra macchina, guidata da Ascari, non ha potuto pugnare bene perché provata da numerose ponnes di gomme ed alla fine costretta a ritirarsi per guasti.

La Bianchi, piazzatasi al terzo posto per merito di Meo Costantini, ha debuttato felicemente coi suoi tipi da corsa. Leggermente inferiore in velocità alle rivale avrebbe potuto affermarsi molto meglio se Conelli non fosse stato colpito dalla sfortuna e davesse presentato tre macchine identiche. Ma Cahier Conelli può dirsi sfortunato fino ad un certo punto, perché uscire di strada in piena velocità, ribaltarsi e cavarsela col solo spavento è una fortuna che capita rare volte.

La Ceirano colpita duramente dalla guine dopo 20 giri di aspra contesa colla Diatto e Alfa non ha potuto dare una misura esatta del valore dei suoi nuovi motori a valvole laterali.

Nella categoria delle macchine grosse abbiamo visto i boldi marciare a velocità inaspettate. Più che nella vittoria di Dubonnet credevamo in quella di Conelli perché lo stesso sig. Merosi aveva espresso dei dubbi circa la vecchia Alfa con la quale Campari ha saputo battere il record del giro. Forse Franz Conelli non ha chiesto tutta la velocità di cui era capace la sua potente Ballot, oppure la macchina non era a punto bene. Questa ipotesi però è la meno fondata perché negli ultimi giri la velocità dell'Hispano è stata sempre inferiore a quella della macchina di Conelli. Il duello fra queste due macchine è stato interessante tanto quanto quelli svolgosi tra Maserati e Sivocci.

Speravamo in una miglior corsa di Niccolini, ma si è visto che la sua potente Fiat non era ben registrata e quindi non poteva dare il massimo rendimento. Brillante su una macchina uguale ha fatto fin che è rimasto in gara dei giri velocissimi ed impressionanti. Una buona prova di regolarità ad alta andatura ha compiuto Galleani sulla Mercedes 6 cilindri tipo Sport.

Non vale la pena di parlare delle altre macchine che hanno fatto da riempitivo perché o troppo vecchie o notevolmente inferiori a quelle a cui abbiamo fin qui accennato. Non si può passare sotto silenzio la bella prova fatta dal carburatore Menini applicato sulla Diatto di Maserati.

L'organizzazione, curata personalmente

dal Grand'Uff. Mercanti, condiviso dai Commissari cav. Meno e Vaccarossi e comm. rag. Galli, e di Nino Besana, è stata ottima.

H. P.

#### CLASSIFICA

Categoria fino a 3000 ccmc.

1. Maserati Alfieri (Diatto) che copre i 40 giri del Circuito, pari a Km. 400 in ore 3.11'19" 3/5 alla media di Km. 125.439.

2. Sivocci Ugo (Alfa-Romeo) in ore 3.11'29" 3/5 alla media di Km. 125.330.

3. Costantini Meo (Bianchi) in ore 3.22' 26" 1/5 alla media di Km. 118.555; 4. Masetti (Scat) in ore 4.14'42" (fuori tempo massimo).

Giro più veloce: Maserati (30) in 4'15" e 4/5 alla media di Km. 140.737.

Categoria oltre 3000 ccmc.

1. Dubonnet André (Hispano-Suiza) in ore 3.2'57" 1/5 alla media di Km. 131.180.

2. Conelli Franz (Ballot) in ore 3.5'23" e 2/5 alla media di Km. 129.456.

3. Niccolini P. C. (Fiat) in ore 3.11'55" e 3/5 alla media di Km. 125.045; 4. Galleani Mario (Mercedes) in 3.27'30" alla media di 115.662; 5. Ardizzone (Fiat) in 3.48'54" 3/5 alla media di 104.844.

Giro più veloce: Campari (10) in 4'14" e 1/5 alla media di Km. 141.605.



Maserati complimentato dalla sua signora dopo la vittoria.

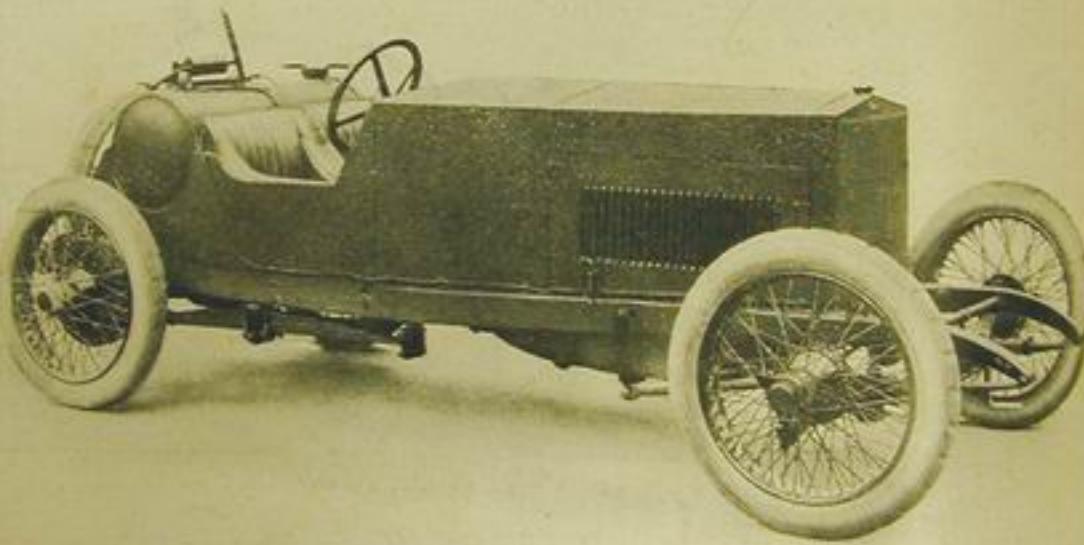


U. Sivocci che ha portato alla vittoria l'Alfa-Romeo - tipo R. L.

# DIATTO

ha partecipato al Gran Premio d'Italia  
con 2 vetture del tipo 20  
motore da 2 litri di serie

dimostrando ai veri intenditori le sue serie qualità  
di velocità e di buona costruzione



Vettura Diatto tipo 20 con motore da 2 litri a 4 cilindri a valvole in testa.

La Vettura **Diatto** guidata da Maserati ha percorso i 100 Km. in 46' e 22" e i 200 in 1 ora 32' e 33"

La Vettura **Diatto** guidata da Meregalli ha percorso i 500 Km. in 4 ore 10' e 26"

## Automobili Diatto

VIA FREYUS, 21 - TORINO - VIA FREYUS, 21

# Nel II CIRCUITO del GARDA

KM. 247

uno dei più severi circuiti-misti - atto a porre a dura prova ogni organo della macchina - la 2 litri

# DIATTO

Gomme PIRELLI - Olio OLEOBILTZ - Magnete BOSCH

intervenuta ufficialmente in corsa con UNA SOLA MACCHINA, afferma la propria superiorità su tutte le vettinette e vetture leggere in gara, classificandosi

## Prima Assoluta

con Guido Meregalli alla media oraria di Km 80,835



Anche sulla classica salita di ROCCA di PAPA nella categoria 2000 cmc. la

# DIATTO

è portata PRIMA alla VITTORIA da Domenico Gamboni alla media oraria di Km 73,228

**Automobili Diatto**

VIA FREYUS, 21

TORINO

- VIA FREYUS, 21

# Il Circuito del Garda

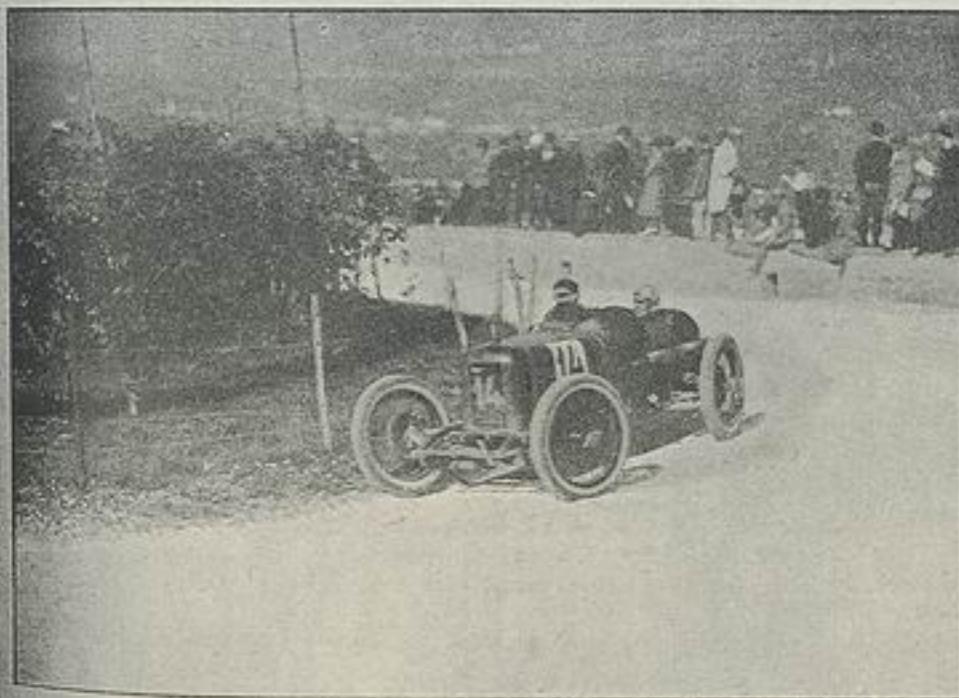
vinto dalla vettura DIATTO con gomme PIRELLI magnete BOSCH olio OLEOBLITZ :: ::

La O.M. prima delle vetturette

Domenica 15 ottobre si è svolta favorita da un tempo magnifico nel più incantevole dei paesaggi la II Coppa del Garda per vetture leggere e vetturette, promossa dall'Ente turistico Garda-Bardonecchia e accolta con tanto favore dal pubblico e dai concorrenti, come lo dimostra prima ancora dell'interessante esito della corsa, un fatto oggi più che mai degnio di essere segnalato e meditato. La gara aveva riunito 17 iscritti nelle due categorie, orbene senza bisogno di misure coercitive.

16 — Zette — Tormini — Canettone — Salò, 12 chilometri con un percorso totale di 247 chilometri

Tribune, posti di rifornimento, quadri di segnalazione, sono stati eretti nella angusta piazza Roma, dove si può aver soltanto una pallida impressione di cosa è questa corsa interessante e difficile nel suo percorso. Alle 9.30 i sedici partecipanti sono allineati: i cronometristi stabiliscono di dare la partenza di 30 in 30 secondi con l'intervalleto di un minuto.



Maregalli vincitore del Circuito del Garda su vettura D'Addio, pneumatici Pirelli, manette Bosch, olio Oleoblitz.

energici, di manecce, di malf. (sempre inefficaci nocive in questo campo) dei 17 iscritti ben presenti alla partenza; un solo *forfait* vi è stato Petromill. Il che dimostra che in via normale è una rara eccezione, e che quando invece diventa, vuol dire che l'eccezione consiste nella causa determinata.

fra le due categorie. L'inizio della gara subisce un ritardo di 20 minuti, perché alle 10 le strade non sono completamente sbarrate. Soltanto alle 10.20 parte il primo e alle 10.28 i concorrenti hanno lasciato il traguardo in quest'ordine:

Cat. 1500 cmc: Ricci Aurea; Masperi O. M.; Testoni Fiat; Tornielli Bugatti; Bertoli Fiat; Deo Chiribiri; Maggi O. M.; Minoia O. M.; Morandi O. M.; Lombardi Fiat; Franz Conelli Fiat.

# LA COPPA DEL GARDA



Deo - Chiribiri -  
(7) la curva.



Gigi Plate la  
curva.



Al centro: lungo la tortuosa salita.



Guido Mere-  
galli (14), in  
curva, 1<sup>o</sup> cat-  
goria 2000, su  
« Diatto ».



Bertoli su  
« Fiat 501 ».

Nell'ovale: l'arrivo di Meregalli al  
traguardo.



Meregalli insorgolo da Miozia.



Miozia, 1<sup>o</sup> cat. 1500 m. « O. M. ».

I Circuito del Garda è senza dubbio una corsa indovinata, una piccola grande corsa alla quale è riservato un brillante avvenire. Nata senza grandi pretese, portata a compimento con l'attività e la competenza indiscussa degli organizzatori bresciani riunitisi, dopo la rotissima questione del Gran Premio, nell'Ente Sportivo Bresciano, essa ha avuto un lusinghiero successo.

Come non potrebbe sortire buon esito una manifestazione che si svolge in un angolo d'Italia fra i più incantevoli per bellezza paesistica, a poca distanza da importantissime città, che può disporre di un percorso breve ed interessantissimo? Si ritorna sempre volentieri sul Garda perché non si può restare insensibili al soavissimo di questi luoghi deliziosi, e quando si riparte è forte la nostalgia di abbandonare questo lago profumato. Il Garda sportivo è nato, ora deve vivere. Sia-

mo sicuri che gli sportmen della Leonessa non mancheranno al loro impegno.

■ ■

Questo secolo circuito benacense non ha avuto un lotto numeroso di iscritti, ma i pochi che han dato il loro nome alla corsa erano fra i nostri migliori elementi. Si contavano nei sedici partenti: 4 O. M., 4 Fiat 501 S., 1 Bugatti, 1 Chiribiri ed 1 Aureo nella prima categoria e nella seconda 3 Ansaldi e 2 Diatto. A quattro fra queste era stato accordato il favore del pronostico, sia per le qualità speciali delle macchine sia per le guide alle quali erano affidate. Intendiamo accennare alla Diatto tipo Gran Premio 1922 di Meregalli, alla Chiribiri tipo Gran Premio Vettorette 1922 di Deo ed alle O. M. di Minoia e Morandi.

Due di queste non hanno potuto terminare la corsa per incidenti, la Chiribiri e la O. M. di Morandi, mentre le altre due hanno vinto le loro categorie.

biri e la O. M. di Morandi, mentre le altre due hanno vinto le loro categorie.

La vittoria perciò è stata regolarissima e meritata sia dagli uomini che dalle macchine. Fra i due vincitori, nella classifica generale, Nuvolari è riuscito a piazzare la sua Ansaldi facendo appello a tutta la sua abilità ed alla sua audacia senza limiti.

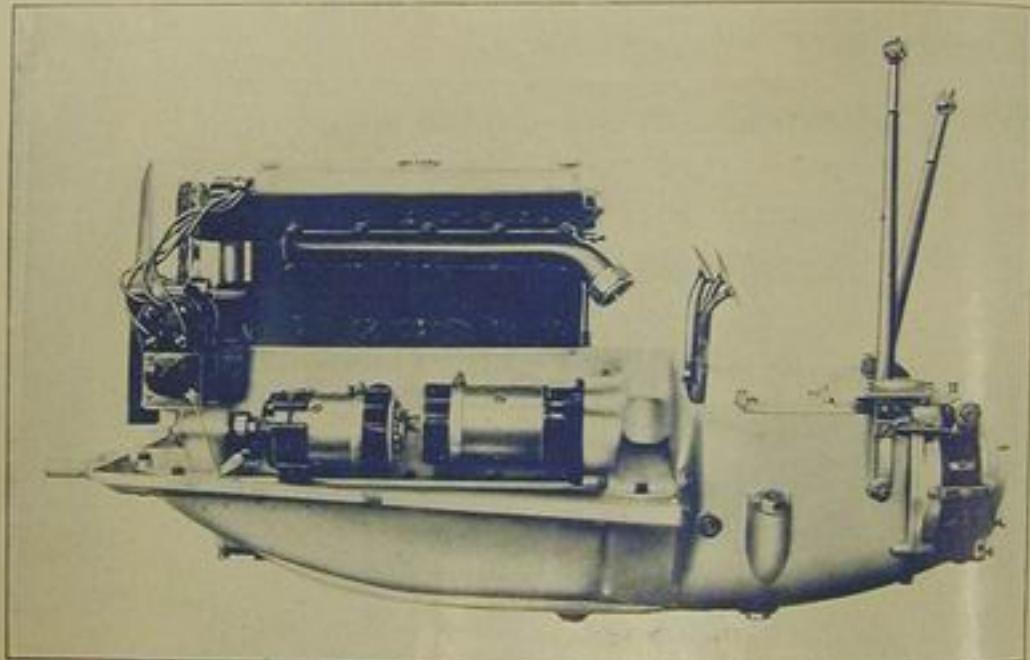
Il miglior guidatore che noi abbiamo visto in corsa è stato certamente Ferdinando Minoia del quale non è certamente il caso di tessere lelogio. Ma egli sapeva bene fin dalla partenza che non avrebbe potuto aspirare al primato assoluto, data la differenza di potenza che esisteva tra la sua macchina e la « due litri » Diatto. Meregalli invece ha fatto la sua corsa. Fornito del mezzo più veloce e più adatto alle caratteristiche del percorso, egli ha sorpassato giro per giro i suoi avversari facendo rifuggere le

# LE VITTORIE DELLA DIATTO

Dopo la Parma - Berceto e la Coppa della Consuma  
dopo la brillante vittoria nel Circuito del Mugello  
... Anche nell'aspro percorso della ...

## SUSA - MONCENISIO

la nuova DIATTO tipo 20 di serie  
riaffirma le sue magnifiche qualità di rendimento



Il magnifico gruppo - motore frizione e cambio - del nuovo tipo DIATTO 20 sport

Tempo impiegato dalla **DIATTO 20** nella salita 22' e 5"  
... battendo di 1' e 42" il record precedente ...

**Automobili Diatto**

VIA FREYUS, 21 - **TORINO** - VIA FREYUS, 21

Cat. sino a 2000 cme.

1. Meregalli (Diatto) in 46'18", media km. 63.209; 2. Schieppati (Diatto) in 48'37" 1/5; 3. Melloni (Ansaldo) in 50'18" 1/5.

Partiti 3. Miglior tempo sul tratto Casalecchio-Vergato: Meregalli in 23'41", media km. 76.722.

in 45'49" 1/5; 4. Ipsilon (Spa) in 47'44".

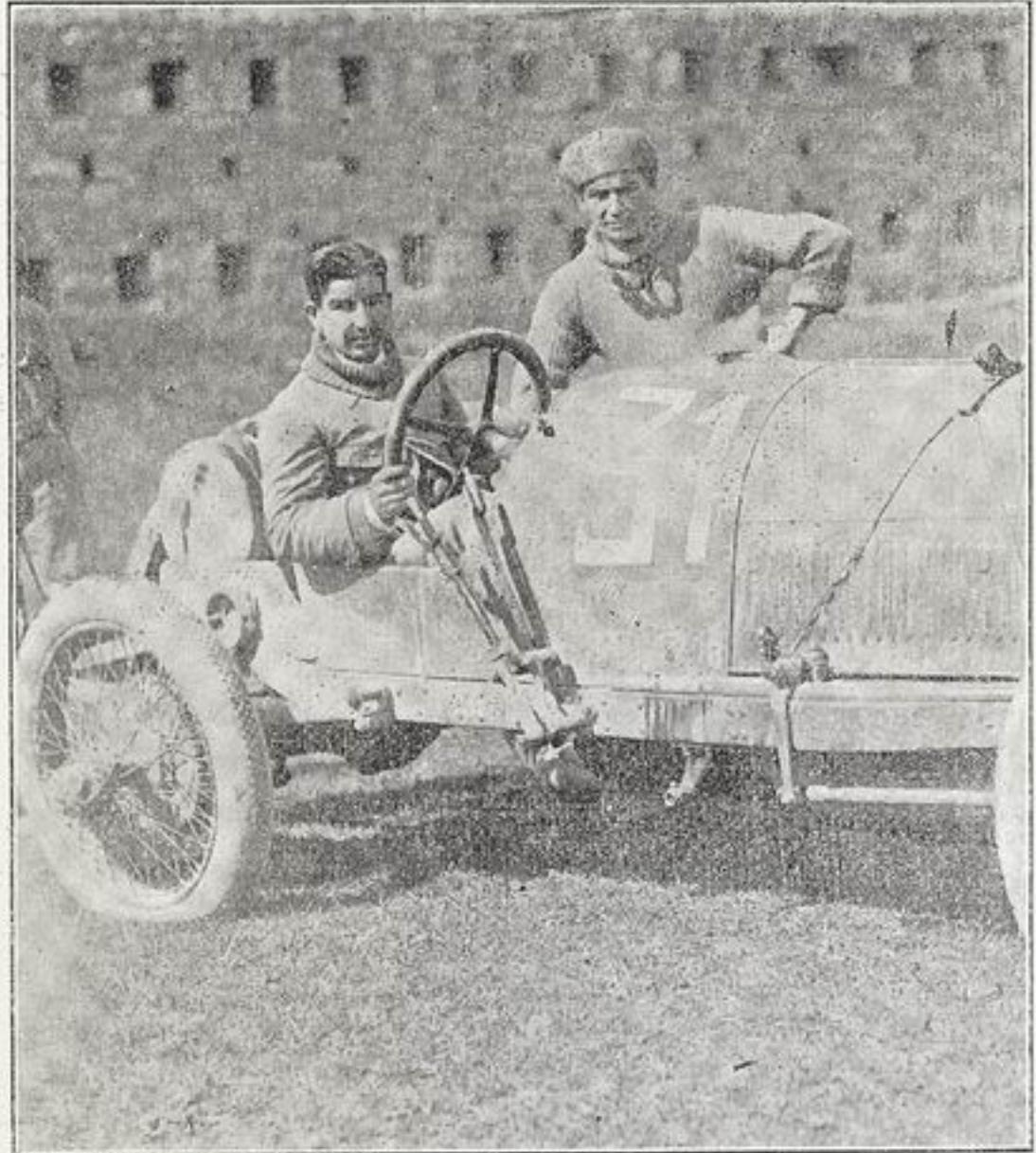
Partiti 7. Miglior tempo sul tratto Casalecchio-Vergato: Maserati in 20'17", media km. 89.582.

Cat. fino a 2000 cme.

1. Spadoni (Ansaldo) in 46'37" 3/5,

## La gara motociclistica

La corsa motociclette non ha ottenuto il numero dei partenti che gli organizzatori speravano, e questo certamente per la coincidenza del 1. Circuito di Busto che ha raccolto il fior fiore del



ALFIERI MASERATI  
vincitore della Bologna-Rocca di Roffeno

### AUTOMOBILI DA CORSA

Cat. oltre 3000 cme.

1. Foroni (x) in 42'35" alla media di km. 60.467; 2. Allegri (Nazaro) in 44'16" 1/5; 3. Steffanelli (Fiat) in 50'34" 2/5.

Partiti 8. Miglior tempo sul tratto Casalecchio-Vergato (km. 20.284): Brilli-Peri in 19'28" 1/5, media chilometri 93.303.

Cat. fino a 3000 cme.

1. Maserati (Diatto) in 39'56" 3/5, media km. 73.848; 2. Saccocciani (Ceirano) in 43'34"; 3. Pagani (Ceirano)

media km. 63.267; 2. Corà (Ansaldo) in 53'29.

Partiti 2. Miglior tempo sul tratto Casalecchio-Vergato: Spadoni in 26'9" 3/5, media km. 75.320.

Cat. fino a 1500 cme.

1. Marconcelli (Chiribiri) in 42'27" 3/5, media km. 69.420; 2. Tebaldi (Bugatti) in 43'24"; 3. Weber (Fiat) in 44'91".

Partiti 4. Miglior tempo sul tratto Casalecchio-Vergato: Marconcelli in 21'43" 1/5, media km. 93.718.

nostro motociclismo specie nella categoria 500.

Nella 1000 cme. Ruggeri, che avrebbe desiderato il gruppo dei suoi numerosi rivali, per cercare di strappare una nuova vittoria in casa propria, ha dovuto invece vincere facile per mancanza di concorrenti. Tre furono i partiti e due gli arrivati. Il secondo poi, Cesari, è giunto a 15 minuti di distacco dal campione bolognese, che anche senza lotta è salito a Rocca di Roffeno in 42'45" alla media di km. 69 e 915.

La categoria 500 cme è stata di facil-

**4 GARE e 4 VITTORIE delle macchine**

# DIATTO

Pneumatici PIRELLI

MUTANO GLI UOMINI

ma le macchine DIATTO confermano sempre meravigliosi risultati :

CIRCUITO DEL GARDA

(Km. 247) Guido Meregalli si classifica primo della sua categoria e primo assoluto in ore 3,1'38" 3/5 alla velocità media di Km. 80,837 su DIATTO tipo 20, motore di serie 2000 cmc.

CRITERIUM DI ROMA

Sui 15 Km. di salita da Vermicino a Rocca di Papa, Gamboni su DIATTO vince la categoria fino a 2000 cmc. in 11'48" alla media oraria di Km. 75,285.

GRAN PREMIO D'AUTUNNO

Sul Circuito di Monza Km. 400 la DIATTO (gomme Pirelli) pilotata da Maserati Altieri si classifica prima nella categoria 3000 cmc. in ore 3,17'19" 3/5 alla velocità oraria di Km. 126,439, classificandosi inoltre prima assoluta delle macchine italiane.

CIRCUITO DELL'ITALIA CENTRALE

Gamboni su DIATTO è classificato primo della categoria fino a 3000 cmc.

Società Anonima "Automobili DIATTO,,

21 - Via Frejus - TORINO - Via Frejus - 21



1. Fornari su «Itala», in virage - 2. Maserati su «Diatto» - 3 e 4. Marconcelli su «Chiribiri» - 5. L'arrivo di Tebaldi su «Bogatti».

## LA BOLOGNA- ROCCA DI ROFFENO

Indetta dall'Automobile Club di Bologna ha avuto luogo il 31 maggio la corsa in salita da Bologna a Rocca di Roffeno, attraverso una delle regioni più varie e pittoresche dell'Appennino.

Dobbiamo compiacerci di questo ottimo risveglio sportivo della città che ha saputo organizzare nel passato corse rimaste famose negli annali dell'automobilismo italiano.

Come caratteristica del percorso rileviamo che la Rocca di Roffeno ha molti punti di somiglianza con la Parma-Poggio di Berceto: dapprima un falso piano con larghe curve, che s'inizia a Casalecchio, ov'è il traguardo di partenza, e prosegue fino a Vergato, per circa 30 km.; poi la salita e le Scale, con frequentissimi, anzi innumerevoli *tourniquets* per altri 20 km. fino alla Rocca di Roffeno.

Bisogna però rilevare che, nella salita, la strada è ancor più tormentata di quel che non sia la Parma-Poggio di Berceto dopo Fornovo: le curve si susseguono ininterrottamente e non lasciano respiro al conduttore, e in alcuni punti esse mettono a ben dura prova l'abilità dei correnti. Non sempre poi la strada è sufficientemente larga da permettere ai con-

correnti di sorpassarsi: per cui le partenze devono susseguirsi a intervalli piuttosto lunghi, ciò che rende lento lo svolgimento della gara.

L'esito della corsa fu ottimo sotto ogni riguardo: dei 24 partenti nella corsa automobilistica, 17 sono arrivati in tempo

mona come a Parma-Poggio di Berceto: questo valente, calmo e audace guidatore, ha riconfermato le sue qualità con una performance veramente superba.

Secondo assoluto nella categoria delle macchine da corsa, e primo della sua categoria (oltre i 3000 cmc.), s'è piazzato Foroni su Itala che ha pure fatto un ottimo tempo, mentre il terzo posto veniva preso da Marconcini sulla Chiribiri, primo classificato delle 1500 cmc.

Assai bene hanno corso Spadolini, che su Ansaldi ha conquistato il primo posto tra le due litri e Allegri su Nardi, che, secondo della categoria massima, ha vinto la Targa offerta dall'Auto Moto Ciclo.

Tra le macchine da turismo è stato vincitore assoluto Meregalli su Diatto due litri, e secondo assoluto l'omologo Trabusi, pure su Diatto, che al momento sostituisce il giovane Schioppa, attualmente militare e trattenuto a Milano per ragioni di servizio.

Meregalli ha fornito in questa gara una luminosa prova del suo valore: la bella vittoria di Bologna aggiunge naturalmente un nuovo titolo d'onore al popolare campione milanese; ma sarebbe giusto non associare al suo successo la bella macchina che, nervosa e veloce, ha portato il suo carico di ben quattro persone alla Rocca di Roffeno in poco più di 46 minuti!

Vincitore della categoria turismo con due litri, risultò Capirone su Nardi,



Alfierei Maserati, il vincitore assoluto categ. corsa massimo, e, tenendo conto delle difficoltà del percorso, le medie raggiunte sono state veramente altissime.

Il miglior tempo della giornata fu stabilito da Maserati, con la Diatto tre litri. Reduce dagli allori francesi, il bravo Alfierei Maserati ha riportato una nuova ben meritata vittoria, in quella Bologna dove egli ha oramai preso cittadinanza: dopo la guigna che lo ha perseguitato a Cre-

chi ha più coraggio e freni migliori. Vedremo ora come si sono comportati i singoli concorrenti nelle varie tratte.

Le partenze da Parma vennero date a partire dalle ore 10 al N. 1, Deo Chiribiri a distanza di due minuti e con cinque minuti di distacco tra ogni categoria.

Le macchine da Turismo erano divise in due categorie. In quella fino a 1500 cme. sono partite due Chiribiri con Deo e Cornero; in quelle da 1501 a 3000 cme. sono partiti Bucchetti su Ansaldo, Slavitz su Bianchi, Minozzi e Ferrari su Alfa Romeo.

Le macchine da corsa erano divise in quattro

Queste altissime medie sono ancora più importanti per il fatto che aveva piovuto tutta notte ed il tratto piano non era quindi nelle migliori condizioni.

Sulle Scale il tempo migliore 4'0"1,5 venne tenuto da Materassi su Itala con motore H. S. tipo aviazione di 3300 cme. che fa risaltare ancora di più i tempi bellissimi di 4'45" di Marconcini su Chiribiri da corsa 1500 cme., e di Clerici su Salmson 1100, e quello di 5'2" di Deo Chiribiri da turismo di 1500 cme.

La classifica generale è stata la seguente:  
Cat. 1500 cme. Turismo : 1. Chiribiri Deo su Chi-



L'arrivo di Maserati su «Diatto», vincitore della categ. corsa da 1500 a 3000 cme.

categorie: Cyclecars, con Silvani, Conelli e Binda su Amilcar, Clerici e Bonmartini su Salmson, Anzani su Anzani, e Brambilla su Gar.

1500 cme., con Marconcini su Chiribiri e Platè e Prete su Fiat; 1501 a 3000 cme., con Maserati, Trevisan e Beccati su Diatto, Canestrani su O. M., Bernardi su Itala, Lenti su Alfa Romeo e Bianchi su Ansaldo.

Oltre 3000 cme., con Ascari e Mussini su Alfa Romeo, Materassi e Foroni su Itala, e Tanzi su Nesseldorf.

Nei 22 Km. di pianura i tempi migliori sono stati fatti dalle due Chiribiri di Deo e Marconcini giungendo perfino alla media di 107.462, da Clerici che su Salmson ha raggiunto i 103.125, da Maserati su Diatto con 112.660 e da Ascari alla fulminea velocità di 135.338.

ribiri che compie il percorso in 43'54"2/5, alla media di Km. 69.438; 2. Cornero Luigi su Chiribiri, in 52'57".

Cat. 1501 a 3000 Turismo : 1. Bocchetti Carlo su Ansaldo, che compie il percorso in 44'8"4/5, alla media di Km. 69.076; 2. Slavitz Rienzo su Bianchi in 45'10"2/5; 3. Ferrari Gius. su Alfa Romeo in 45'30".

Cat. Cyclecars Corsa : 1. Clerici Abele su Salmson che compie il percorso in 39'39"3/5, alla media di Km. 76.891; 2. Conelli Caberto su Amilcar in 42'7"2/5; 3. Binda Giulio su Amilcar in 42'34"3/5; 4. Brambilla Cesare su Gar in 43'46"3/5; 5. Silvani Eugenio su Amilcar in 48'1"2/5.

Cat. 1500 cme. Corsa : 1. Marconcini Abele su Chiribiri che compie il percorso in 40'38" alla media di Km. 75.049; 2. Platè Gigi su Fiat in 43'

*Alcune fasi  
della Parma  
Poggio di  
Berceto*

1. - Becchi su Dazio.
2. - I concorrenti at-  
tendono l'apertura del percorso per il ritorno.
3. - L'arrivo di Sla-  
wits su Bianchi.
4. - Materassi su Itala.



1



2



4



3

Tre vetture partite

Tre vetture arrivate

# Il Gran Premio della Notte

**24 ore di corsa**

(Categoria 2000 cmc.)

*è vinto brillantemente dalla*

# DIATTO

**Tipo 20 - 2 litri**

con

## 1º SCHIEPPATI-FERRETTI

che compiono Km. 2272,391 alla media oraria di Km. 94,682

La DIATTO si piazza ancora 3º nella classifica generale con SCHIEPPATI-FERRETTI, e 3º e 4º nella categoria 2000 cmc. con MASERATI-BOTTA e MEREGALLI-CATTANEO.

### Impianto elettrico LUMA

### Olio OLEOBLITZ

### Gomme DUNLOP

Tre vetture partite

Tre vetture arrivate

---

Soc. Anon. Autocostruzioni DIATTO - Sede e Stabilimenti TORINO - Via Venaria, 73  
 (Casella Postale 378)

**Agenzia per la Lombardia** (Esclusa la Provincia di Mantova)

**Carrozzeria Schieppati** - Via Lazzaro Papi N. 14 - **Milano**

Agenzia per la Provincia di Mantova **ITALO GALLINA**, Via Concezione, 7 - **MANTOVA**

cambio a 4 velocità sospensione su molle semi-ellittiche anteriormente e cantilever posteriormente. Si noti a questo proposito la rottura in marcia di una di queste molle posteriori, ciò che però non ha impedito alla macchina, dopo una riparazione sommaria, e per quanto rimanesse un poco sbandata, di proseguire regolarmente sino alla fine.

A disputare la vittoria nella classifica generale alla macchina straniera non vi erano del resto che due vetture italiane di pari cilindrata (un'Alfa-Romeo e una Spa) oltre a una Nazzaro di 3720 cmc. Eliminate queste due ultime solo l'Alfa-Romeo (Ascarì-Marinoni) ha compiuto una egualmente magnifica performance nonostante qualche incidente e classificandosi ottimamente seconda.

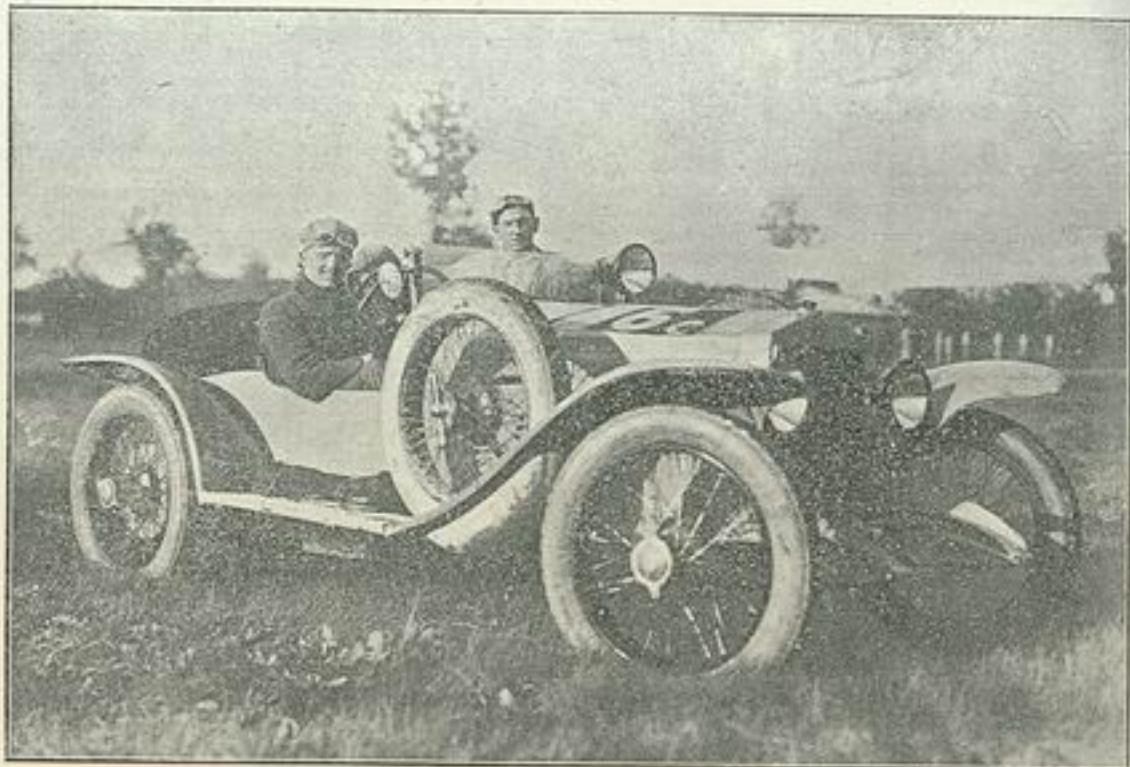
Le macchine italiane costituivano invece la totalità dei partenti nelle medie cilindratiche, 1500 e 2000 cmc, e due belle vittorie toccavano rispettivamente alla Diatto 2 litri a Km. 94.682 di media (équipe Schieppati-Ferretti) ed alla O. M. di 1500 (M. e T. Danieli) a 88.232 di media. Ma ci sia soprattutto consentito di soffermarci sul nuovo grande successo delle minime cilindratiche, anche se dovremo rammaricarci della solita assoluta prevalenza dell'industria francese in questo campo (su 7 cyclecars partiti, sei di costruzione francese ed uno solo italiano, l'ottimo Odetti).

—Ma non vorremo insistere in questa deplorazione cui già tante volte abbiamo accennato a costo di ripeterci continuamente: speriamo però che la nuova dimostrazione non vada perduta per l'industria automobilistica italiana. A questo « Premio della Notte » il successo dei cyclecars è veramen-

te grandioso sotto il duplice aspetto della velocità e della regolarità. La macchina vincitrice della categoria sino a 1100 cmc., una Salmson, (piloti R. Goldi e Biagioli) ha coperto in ventiquattro ore 2039 Km. alla media di quasi 85 Km. orari, ciò che costituisce un vero record. Si confrontino, nella tabella che prima abbiamo riportata, le medie dei vincitori nelle diverse categorie e quelle rispettivamente prescritte dal regolamento. Anche se per poco, rispetto alla Nag, il Salmson è la macchina che ha saputo segnare il maggior guadagno di velocità in confronto alle medie prescritte. E nessuno vorrà sostenere che i 56.250 di media prescritti per i cyclecars rappresentassero una prova meno severa degli 87 Km. a mezzo richiesti a macchine di cilindrata quasi tripla.

Torniamo alla regolarità: come risultati generali sono indubbiamente buoni ed appaiono favorevoli paragonati a quelli della corsa francese delle 24 ore organizzata per singolare coincidenza contemporaneamente a quella italiana: a Monza, su 20 macchine partite se ne sono classificate 12, il 60 per cento. Ma distinguiamo fra vetture medie e grosse, e cyclecars: delle prime, partite 13 ed arrivate 7 percentuale 54 circa; dei secondi, partiti 7 e arrivati 5: percentuale d'arrivi 71.

Il significato di queste cifre ci sembra altissimo, mentre su questa grandiosa affermazione delle minime cilindratiche generalmente i commenti della stampa all'indomani della prova hanno troppo poco parlato. Si pensi a tutte le ostilità ed alle prevenzioni che contro ai cyclecars gravavano sino a poco tempo addietro, e che forse in Italia non si



La "Diatto", vincitrice della categoria 2 litri (piloti Schieppati e Ferretti).

## Le manifestazioni romane: Il Circuito dei Monti Cimini



Domenica 30 marzo si è svolto il 1° Circuito per la Coppa della Casa dell'Auto, sul percorso Roma - Civitavecchia - Viterbo - Roma, Km. 225. Il regolamento prescriveva che la media oraria dovesse mantenersi sui 55 Km. ed in caso di ex-aequo venisse cronometrato il tratto in salita Civitavecchia - Tolfa (Km. 15).

I partenti furono sette e gli arrivati quattro. La classifica degli ex-aequo in base al tratto cronometrato è risultata la seguente: 1. Boni in 16'28"; 2. Ricci in 16'30"; 3. Dragonetto in 16'40".

Lungo tutto il percorso i concorrenti sono stati accolti coi segni della più grande simpatia e la gara (in unione a quella motociclistica che si è svolta contemporaneamente) è servita ad una buona e profusa opera di propaganda.

60



In alto: i concorrenti alla gara automobilistica linea per la partenza.

Nell'ovale in alto: un concorrente lungo il percorso.

Al centro: Dragonetto su "Diatto" che si è classificato ex-aequo.

Nell'ovale in basso: un concorrente all'arrivo.

# La XVI Corsa in salita Coppa della Consuma.

## VISIONI DI GARA:

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



cendo con la "Diatto" la sua categoria; 3. Materassi su "Itala" ha ottenuto un nuovo ambizioso trionfo; 4. Presenti su "Alfa Romeo" che ha vinto la categoria turismo; 5. Damiano Rogai in velocità in curva.

(Fot. Locchi).



La XVI Coppa della Consuma, Km. 14,930, si è svolta quest'anno il 22 corr. sotto una incessante pioggia che aveva reso il fondo stradale quasi impraticabile specialmente sui torniquets. Devesi a questo fatto se il record che appartiene al Conte Giulio Masetti ha potuto resistere al fiero attacco portato dal vincitore Materassi che su "Itala" ha ottenuto il miglior tempo della giornata.

Interessante è stato il debutto di Damiano Rogai che con la "Diatto", 3 litri ha vinto la sua categoria e si è classificato terzo assoluto.

Ecco la classifica:

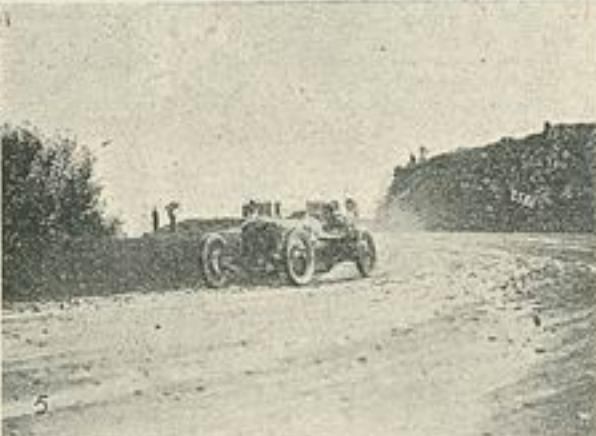
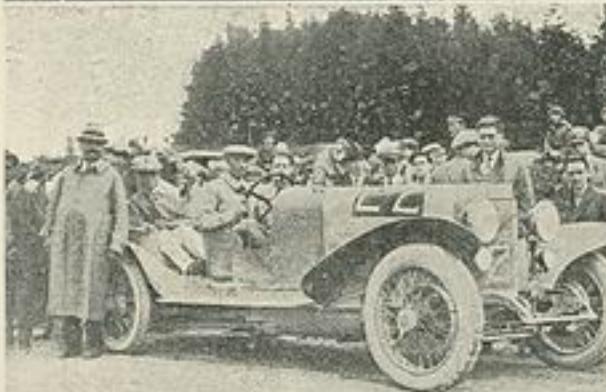
Cat. 1500 cmc.: 1. Marconcini (Chiribiri) in 14' 31" 2/5.

Cat. 2000 cmc.: 1. Antonelli (Bugatti) in 13' 19" 2/5; 2. Cat. 3000 cmc.: 1. Rogai (Diatto) in 13' 24" 1/5.

Categoria oltre 3000 cmc.: 1. Materassi (Itala) in 13' 17" 2/5.

Cat. Turismo fino a 2000 cmc.: 1. Cercignani (Diatto) in 16' 54" 2/5.

Cat. Turismo oltre i 2000 cmc.: 1. Presenti (Alfa Romeo) in 14' 37" 2/5.



# Alla Terni-Passo della Somma

- 1 - Il fascio dei cronometristi.
- 2 - Il gittore del percorso.
- 3 - L'arrivo di Mr. Sterlich su Fiat, primo assoluto.
- 4 - Moretti su Salmoia ad una curva.
- 5 - Nardioli su Giaribbi.
- 6 - Bettini su Fiat 509, all'arrivo.

(Foto Del Poco Auto Greci).



1



2



3



4



5



6

Corsa in salita

**COPPA DELLA COLLINA PISTOIESE**

6 Luglio 1924

I Pneumatici Straight - Side

**GOOD****YEAR**

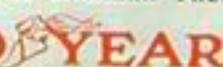
Il gentiluomo Amleto Orlandi

**AMLETO ORLANDI**

su Lancia tipo "LAMBDA" di 2000 cmc., che partecipava nella cat. 3000 cmc., classificandosi brillantemente **secondo** a pochi secondi dal primo (che pilotava una 3000 cmc.) e battendo diverse vetture di cilindrata superiore.

Domandatevi presso le nostre FILIALI preventivi per ruote (Rudge) e pneumatici Straight-Side GOOD-YEAR

AGENZIA GENERALE ITALIANA PNEUMATICI

**GOOD****YEAR**

ORLANDI, LANDUCCI &amp; LUPORI

LUCCA

MILANO



Damiano Rogai

Filiali in: BOLOGNA - FIRENZE - GENOVA - TORINO - MESSINA - ROMA - PADOVA UDINE.

Le vittorie più convincenti sono quelle che si ripetono!

## IL CIRCUITO DEL GARDA

è vinto per la TERZA VOLTA da  
**GUIDO MEREGALLI** su

# DIATTO

**TIPO 20 SPORT**

con Carburatore MEMINI - Magnete  
BOSCH - Candele KLG, che compie  
pure il GIRO PIÙ VELOCE

**e si aggiudica definitivamente la  
Coppa del Garda**

---

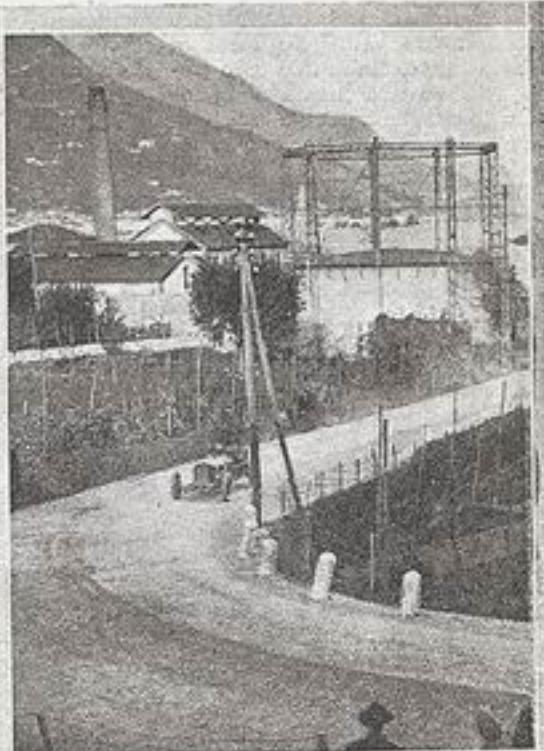
**Soc. Anon. Auto-Costruzioni DIATTO**

Sede e Stabilimenti: TORINO - Via Venaria N. 73

Agenzia per TORINO e Piemonte: Piazza S. Carlo, 11  
(Casella Postale 378)

Agenzia Lombarda: Via Lazzaro Papi, 14 - MILANO

## VISIONI DEL CIRCUITO DEL GARDA

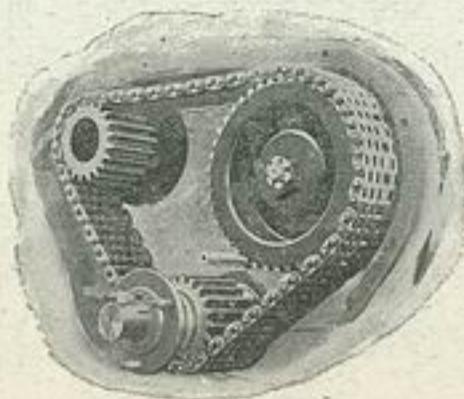


A sinistra e dall'alto in basso: Meregalli taglia vittorioso il traguardo posto nella piazza di Salò. - Clerici inseguiva Silvani alla svolta di Termine. - Morandi sulle Zette inseguito da Antonelli. - A destra, in alto: Meregalli inizia velocissimo la salita delle Zette. - In basso: Passaggio di un concorrente a Cunettone.



**Catene a rulli per**  
 AUTO  
 MOTO  
 CICLO

# RENOLD



Catene silenziose  
 per applicazioni  
 industriali per di-  
 stribuzione motori  
 d'automobili.

Rappresentanti Generali per  
 l'Italia e Colonie:

**G. Ruini & Figlio**

MILANO (5)  
 Corso Italia, 1 - Telef. 12-750

Nella  
**COPPA AUTOMOBILISTICA**  
 .. FIERA DI MILANO ..  
 LA NUOVA

# DIATTO

**Tipo 30**

Gomme DUNLOP · Freni DIATTO PERROT  
 Carburatore ZENITH · Magnete OSCU

dimostra le sue doti di  
 velocità e poco con-  
 sumo, raggiungendo  
 la maggiore velocità  
 fra tutti i concorrenti  
 (Km. 107,376 in 1 ora)  
 e compiendo Km. 162  
 con una sola latta di  
 benzina

CLASSIFICANDOSI

**PRIMA**  
 per la velocità

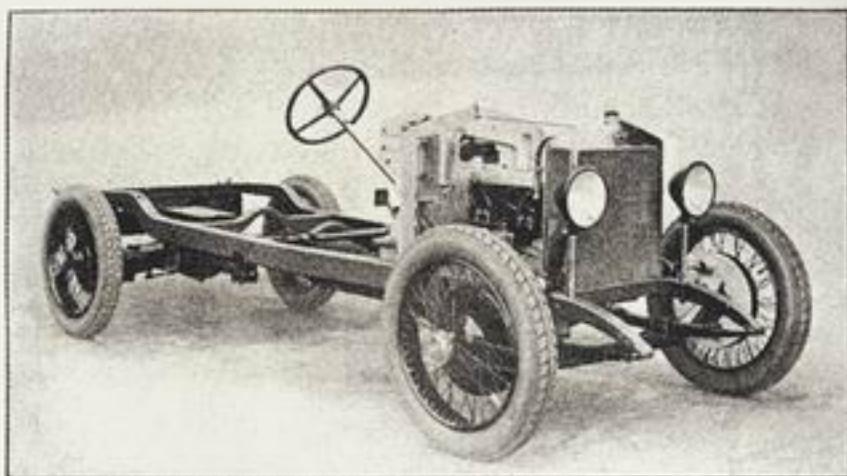
**PRIMA**  
 per la media velocità-consumo

**Soc. An. Autocostruzioni DIATTO**  
 Strada della Venaria, 73 - TORINO

Società Anon. Autocostruzioni



Strada Venaria, 73 - Torino



2 litri tipi 20 A e 30

I PIU' VELOCI

I PIU' RESISTENTI

I PIU' ELEGANTI

Il tipo 30 ha vinto brillantemente la Coppa  
"Fiera di Milano 1925" (Consumo e velocità)

Società Anonima

**Autocostruzioni DIATTO** Strada Venaria, 73 - Torino

Agenzia di Città: Piazza S. Carlo Tel. 48-740

# La I Coppa di regolarità e consumo a Genova

C'era facilmente prevedibile la manifestazione genovese che nell'intenzione dei suoi organizzatori doveva costituire una gara di regolarità e di consumo, s'è risolta, al pari di tante altre consimili prove, in una corsa di velocità, e nient'altro.

A punto per questa ragione la gara è riuscita ad interessare il pubblico e a dare occasione a qualche Casa di dimostrare la bontà della propria costruzione e a qualche pilota d'affermarsi per audacia e perizia di guida; ma dal punto di vista tecnico della prova, bisogna riconoscere che il tasso è stato completo, poiché lo scopo non è stato nemmeno lontanamente raggiunto.

Oppure un nostro confratello sportivo fa osservare che stabilendo le classifiche della gara in base al solo criterio della velocità, i risultati, almeno per i primi posti, non subirebbero alcun mutamento: il che dimostra — ma non v'era affatto bisogno di tale nuova dimostrazione — per persuadersene — che l'algebra applicata allo sport

automobilistico rappresenta un inconcepibile assurdo.

Ma per quanti errori si sieno ripetuti in alcuni decenni di sterili

tentativi, v'è sempre della brava gente che s'indebolisce di aver trovata la « formula » magica con cui si possano razionalmente valutare i ri-



Alinari, il vincitore assoluto su "Diana"...

(Fot. Borges - L'Autre Gessi)

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

Il nuovo TIPO 30 - Litri 2

# DIATTO

si afferma PRIMO ASSOLUTO

*nella prova di Velocità - ora*

col gentleman Sig. **CAMILLO GIUDICI**, dimostrando le sue doti di velocità e poco consumo, raggiungendo la maggiore velocità fra tutti i concorrenti, (Km. 107,376 in un'ora) e compiendo Km. 162 con una sola latta di benzina.

# Gomme DUNLOP

Freni DIATTO-PERROT

Carburatore ZENITH

Equipaggiamento BOSCH

Lubrificante VEEDOL

Società Anonima Autocostruzioni "DIATTO",

TORINO - Strada della Venaria N. 73 - TORINO

Agenzia per la vendita in PIEMONTE

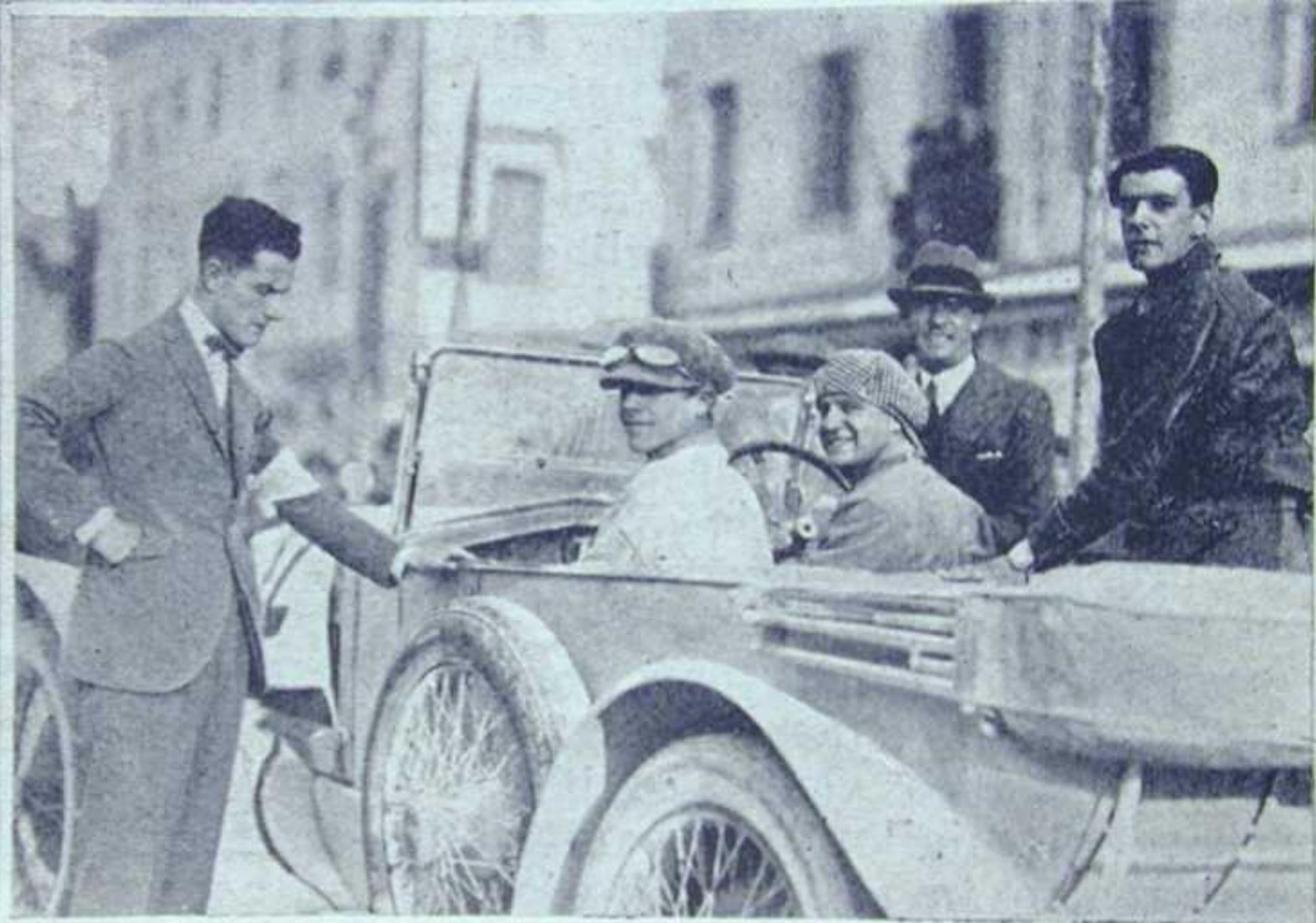
TORINO - Piazza S. Carlo - TORINO

Agenzia per la Lombardia: CARROZZERIA SCHIEPPATI

Via Lazzaro Papi N. 14 - MILANO

#### ALTRÉ AGENZIE DI VENDITA:

LIJOURIA: Garage Bogliolo - Genova. — EMILIA: Garage Testi - Bologna. — Garage Villa - Piacenza. — VENETO: Garage G. Trani - Udine. — Garage Muneris - Treviso. — F.D. Bernozzi, Via Pradovalle, 12 - Verona. — Per le Province di Padova - Venezia - Rovigo: Agenzia Automobilistica, Via Garibaldi, 4 - Padova. — VENEZIA GIULIA: Garage Apollonio - Trieste. — VENEZIA TRIDENTINA: Garage Polo, Trento. — TOSCANA: Garage Brandini, Firenze. — LAZIO: Rag. Trapani, Via Nazionale - Roma. — CAMPANIA: Garage Partenopeo, Piazza Vittorio - Napoli. — SICILIA: Garage Bilipri - Palermo.



L'avv. Ganzina, vincitore della cat. 2000, su "Diatto",

## ALCUNE RECENTI VITTORIE DELLE

**MILANO**

Coppa Automobilistica Fiera di Milano - Velocità e Consumo: 1º DIATTO (Sig. Giudici) con il Nuovo 2 litri tipo 30 (media oraria Km. 107,376 - Consumo una normale latta di benzina per Km. 162)

**MUGELLO**

Circuito del Mugello (Km. 374,200) categoria 2 litri: 1º DIATTO (Sig. Stefanelli) con il Nuovo 2 litri tipo 30 in ore 5,33'48<sup>1/2</sup>, alla media oraria di Km. 67,224

**LIMONEST**

(Lione) - Corsa in salita del Limonest - Categoria 3 litri corsa: 1º DIATTO (Signor Lecot) in 2'22<sup>1/2</sup> - RECORD.

**RABASSADA**

(Barcellona) Corsa in salita della Rabassada - Categ. 2 litri turismo: 1º DIATTO (Signor Garcia) col nuovo 2 litri tipo 30 in 5'7<sup>1/2</sup>, RECORD - Categoria 3 litri corsa 1º DIATTO (Signor Garcia) in 4'33<sup>1/2</sup> - RECORD

**TREVISO**

Coppa Cansiglio: Cat. oltre 1500 c.c. - 1º DIATTO (Sig. Stefanelli) col nuovo 2 litri tipo 30 in 13'55<sup>1/2</sup>.

---

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



**FASE E PROTAGONISTI DELL'AOSTA-G. S. BERNARDO**

1. De Sterlich all'arrivo. - 2. De Sterlich irrompe vittorioso con la Diatto verso il traguardo. - 3. Peyrot su Fiat, primo della categ. 1500. - 4. Abde Clerici, recordman su Salmoiraghi della categ. 1100 c.c. - 5. I vincitori di categoria: da sinistra a destra, Peyrot, Pallavicini, De Sterlich, Clerici. - 6. Jacob, vincitore su Bianchi della categ. 2 litri. - 7. Marzengo su SPA, primo della categ. Turismo.

## ALCUNE RECENTI VITTORIE DELLE



## MILANO

Coppa Automobilistica Fiera di Milano - Velocità e consumo: PRIMO DIATTO (Signor Giudici) con il Nuovo 2 litri Tipo 30 (media oraria Km. 107,376 - Consumo una normale latta di benzina per Km. 162)

## MUGELLO

Circuito del Mugello (Km. 374,200) categoria 2 litri: PRIMO DIATTO (Sig. Stefanelli) con il Nuovo 2 litri Tipo 30 in ore 5'33'48<sup>1/2</sup>, alla media oraria di Km. 67,224

## LIMONEST

(Lione) - Corsa in salita del LIMONEST - Categoria 3 litri corsa. PRIMO DIATTO (Signor Lecot) in 2'22<sup>1/2</sup> - RECORD

## RABASSADA

(Barcellona) Corsa in salita della Rabassada - Categoria 2 litri turismo: PRIMO DIATTO (Signor Garcia) col nuovo 2 litri tipo 30 in 5'7<sup>1/2</sup> RECORD - Categoria 3 litri corsa PRIMO DIATTO (Signor Garcia) in 4'33<sup>1/2</sup> RECORD

## TREviso

Coppa Cansiglio - Categoria oltre 1500 cmc. PRIMO DIATTO (Sig. Stefanelli) col nuovo 2 litri Tipo 30 in 13'55<sup>1/2</sup>

## SUSA

Corsa in salita Susa Moncenisio - categ. oltre 2000 cmc. PRIMO ASSOLUTO DIATTO (Marchese De Sterlich) in 18'48<sup>1/2</sup>, alla media oraria di Km. 70,506 stabilendo il nuovo RECORD ASSOLUTO

## AOSTA

Corsa in salita Aosta - Gran S. Bernardo - Cat. oltre 2000 cmc. PRIMO ASSOLUTO DIATTO (Marchese De Sterlich) in 32'51<sup>1/2</sup>, alla media di Km. 62,642

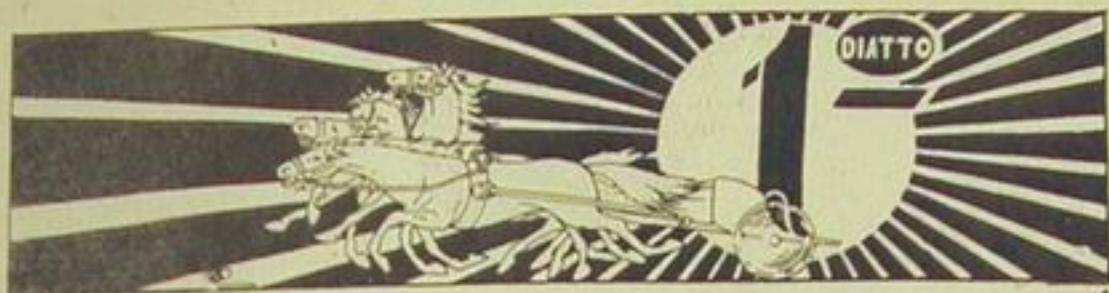
---

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

Scene della 1<sup>a</sup> Coppa del Consumo e Regolarità.



1. I concorrenti pronti per la partenza;  
2. La partenza di Tassara su Bugatti;  
3. L'arrivo di Giudici su Diatto; 4. Gior-  
dana su Assalò lungo la Circosvalazione  
a Mare; 5. L'arrivo di Tarozzi su Spa.  
*(Foto Guerini, Indre Capelli).*



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

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

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

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

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

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

TIPO 30



TIPO 30

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

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

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

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

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





## Nella II<sup>a</sup> Coppa di Consumo **"Fiera di Milano,"**

il Signor Franco Francesco, Direttore Tecnico della Società Anonima l'Auto Fiduciaria e Credito Industriale, ha vinto brillantemente su "Diatto" la propria categoria. L'ottima corsa compiuta da questo esperto guidatore ci rende sicuri che, senza il forzato ritardo in partenza, causato dalla non pronta accensione del motore e la rottura del tubo dell'olio, Franco avrebbe potuto conseguire la vittoria finale.

# 9 Maggio = tre vittorie "Diatto,,

## Circuito di Alessandria

(turismo) 1° Assoluto Signor Aymini in 1'48" 53"  $\frac{1}{2}$  alla velocità oraria di Km. 88,152. - Cat. oltre 1500 : 1° Signor Aymini ; 2° Signor Giraudo.

## Sorrento - Sant'Agata

(Corsa in salita Km. 12) 1° assoluto (Cat. corsa e turismo) Marchese Diego di Sterlich in '10'11" che stabilisce il nuovo record assoluto della prova.

## Scalata della Rabassada

(Barcellona - Km. 4,900) Cat. 3000 turismo : 1° Signor Garcia in 4'55"  $\frac{1}{10}$  (Nuovo record) - Tutti su



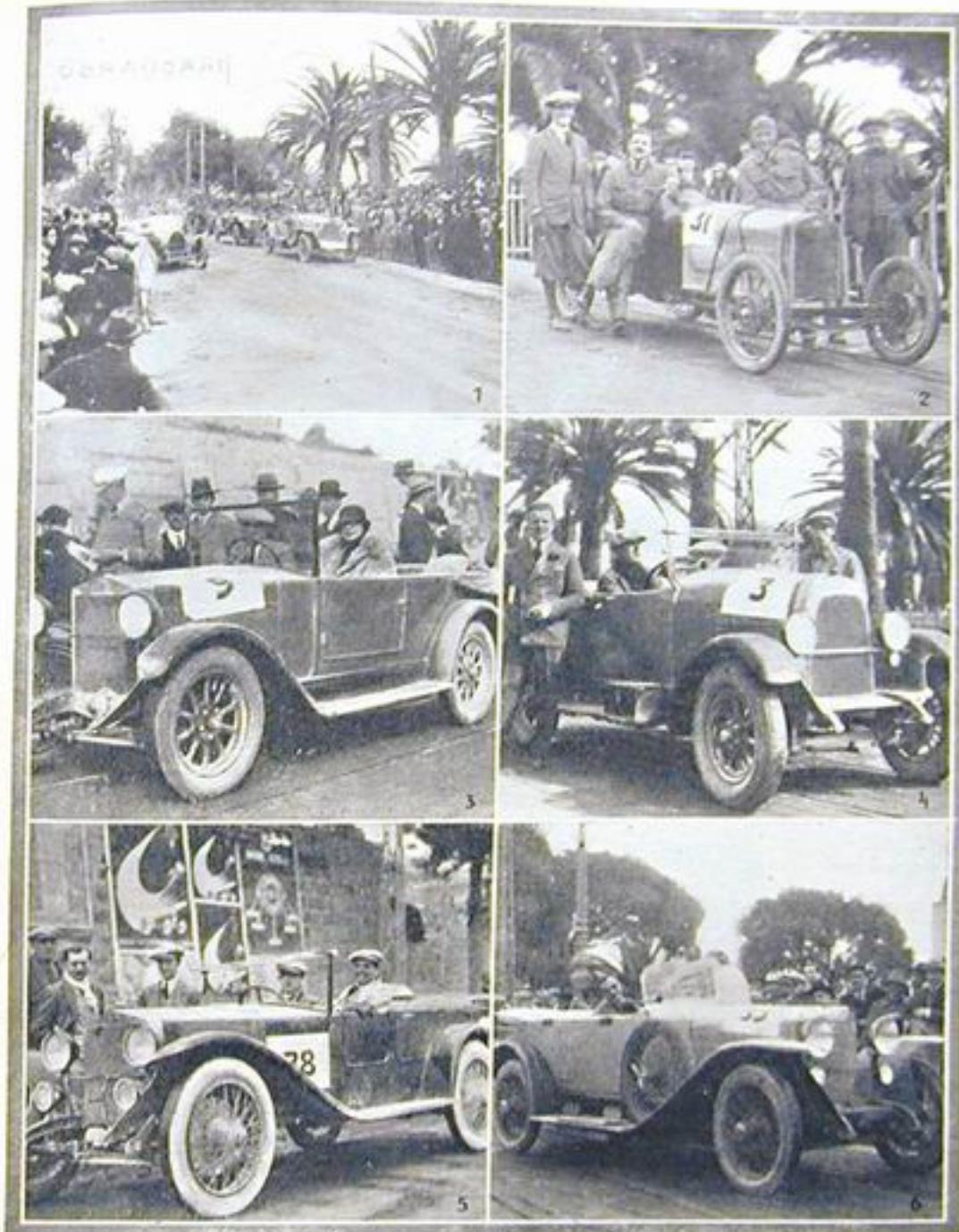

---

La Diallo monta in serie Ruote Rudge Whitworth - Candele Champion - Ammortizzatori Hartford

---

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

Prove e consegne sollecite presso tutte le Agenzie



## AL CRITERIUM DI REGOLARITÀ DI S. REMO.

1. Le macchine pronte per la partenza. - 2. Burio su Gar. - 3. Giretti su Fiat 509. - 4. Chiarò su Fiat 504, vincitore catog. 1500. - 5. Giraudo su Fiat 509, vincitore catog. 2000. - 6. Marchese Monticelli su Alfa Romeo, primo assoluto.

(Fot. Oscar Fumagalli)

Le due COPPE INTERNAZIONALI (regolarità, consumo e velocità) FIERA DI MILANO - Pista di Monza - e COMUNE DI GENOVA - percorso stradale - sono state vinte brillantemente dalla due litri



## **1. COPPA INTERNAZIONALE AUTOMOBILISTICA FIERA DI MILANO**

**1° per velocità** (media oraria Km. 107,376) **1° per consumo** (Km. 162 con una normale latta di benzina) il gentleman G. Giudici con DIATTO tipo 30 di serie

## **1. COPPA INTERNAZIONALE DEL CONSUMO E REGOLARITÀ**

(Coppa Comune di Genova)

**1° ASSOLUTO** il gentleman Aymini alla velocità media oraria di Km. 64,282 su DIATTO tipo 30 di serie battendo macchine di minore e superiore cilindrata, e vincendo inoltre la Coppa del giornale "IL CAFFARO..."

---

**Società Anonima Autocostruzioni Diatto**

TORINO - Via della Venaria, 73 - TORINO

Presso tutte le Agenzie consegne immediate dei TIPI 30 carrozzati torpedo

# ECHI

## NOTIZIE INFORMAZIONI

WILLIAM ROSSI

**Una medaglia d'oro delle maestranze ad Alfieri Maserati.**

Sabato 19 febbraio le maestranze delle Officine Maserati hanno offerto al loro capo, che stava per partire alla volta di Tripoli, in una cerimonia semplice ed affettuosa, svolta nella stessa officina del Pontevecchio, una medaglia d'oro ed un ricco mazzo di fiori quale attestato di affetto e di stima verso il lavoratore e quale augurio verso il costruttore e pilota.

Nella serata le maestranze si radunarono a banchetto ancora intorno ad Alfieri Maserati. Alla fine del banchetto, che come la medaglia e tutta la manifestazione era frutto d'una Mutua interna dello stabilimento per gli operai malati, ringraziò per il festeggiato Ancello Zanelli, Commissario sportivo dell'A. C. d'Italia e Consigliere dell'A. C. B.

### I campi della gloria.

Con questo titolo l'E.N.I.T. ha pubblicato un bellissimo ed interessantissimo volumetto contenente l'itinerario delle zone monumentali dei campi di battaglia da Trieste a Trento con 80 illustrazioni inedite e tre tavole a colori.

Esso ha una prefazione di S. E. Falvio Suvich, S. Segretario di Stato al Ministero delle Finanze ed accompagna poi il pellegrino a Trieste Capodistria, Pola, Postumia, al castello di Duino, al Cippo Randaccio, al Cimitero Enrico Toti, al cimitero degli Invitti della III Armata, al Villaggio di S. Martino del Carso, al Monte S. Michele, alle rovine del castello di Rubbia, al Castello di Gorizia (cimitero degli Eroi), al monte Sabotino (cimitero di Oslavia), a Plava, al Monte Grappa, al Monte Pasubio, all'Ossario di Bella Vista, al Museo Storico di Rovereto, al Cimitero di Ca' del Dante, a Trento.

### Rossini e non Rosmini...

... è il nome della via dove ha sede la Ditta Lappi e Velati di Milano costruttrice dei Paraurti in alluminio brevettagli «Milano» per tutti i tipi di vetture.

Nell'insertione pubblicata nel numero 3 del 15 corrente per una sosta del corriere venne stampato che questa nota ditta era domiciliata in via Rossini. Correggiamo dunque l'indirizzo non senza scusarsi presso quel lettori che per colpa nostra avranno fatto un viag-

gio inutile o che magari avranno scritto all'indirizzo errato.

### Il regolamento per la circolazione automobilistica... nel Deserto del Sahara!

Sicuro, anche il Deserto del Sahara ha ora il suo speciale regolamento di circolazione per le automobili come in qualsiasi modernissima città affollatissima.

In realtà si tratta di provvedere alla sicurezza dei turisti e specialmente di coloro che essendo oggi il deserto africano una località di moda, ci si avventurano senza le necessarie cautele. Si pensi che si tratta di dover percorrere ben 2600 Km. senza trovare alcun posto di rifornimenti di olio e benzina e non parliamo quindi di gomme e pezzi di ricambio. Vi sono poi dei tratti da 500 a 1000 chilometri nei quali non si trova né acqua, né viveri, né alcun soccorso umano.

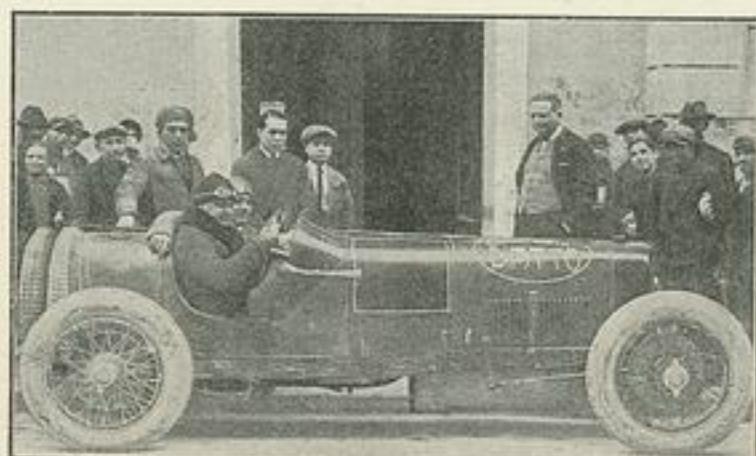
Perciò, in data 26 ottobre u. s. l'Amministrazione francese ha emanato un regolamento per cui chiunque voglia circolare nei territori al sud dell'Algeria deve darne avviso alle autorità del punto di partenza e di arrivo, deve unirsi con altre macchine e formare convoglio se non si tratta di passare su piste battute da regolare servizio di autobus. Si devono avere a bordo le

dotazioni necessarie di olio, benzina, acqua, viveri di riserva, pezzi di ricambio ed apparecchi adatti per rimediare agli incidenti di strada. Infine si deve essere armati ed avere una guida autorizzata.

Chi non si uniforma a queste prescrizioni sarà arrestato dal primo posto militare che incontrerà.

### Una nuova «Diatto speciale» 6 litri.

Il sig. Giuseppe Abruzzese, ispettore generale commerciale della S. A. Autostruzioni Diatto, parteciperà al prossimo G. P. di Tripoli con una vettura Diatto speciale, quattro cilindri (6 litri), a valvole in testa comandate da un unico albero a camme in testa, azionato da un albero verticale anteriore al blocco dei cilindri. Il cambio è a 4 velocità e retromarcia; il regime massimo è di circa 4000 giri. L'ascensione è ottenuta con due magneti Marelli e due candele per cilindro; il carburatore è uno Zenith speciale. Il radiatore è a nido d'api piatto, protetto anteriormente da un falso radiatore di retina a punta. I freni anteriori sono di costruzione Perrot-Diatto comandati dal pedale con un dispositivo di compensazione; il freno a mano, tipo Bugatti, cioè senza fissaggio agisce sulle sole ruote posteriori. Le ruote sono R. W., gomme Dunlop straight-side; il serbatoio a pres-



Il signor Giuseppe Abruzzese al volante della «Diatto speciale» 6 litri, davanti alla sede di Bari della S. A. A. Diatto.

# Alcune recenti vittorie della



- 12 Settembre - Chilometro lanciato di Pesaro - 1º Assoluto Macchine da Turismo: Signor GIOMBINI.
- 12 Settembre - Scalata al Monte Pellegrino (Km. 8.500) - Sottoclasse 4 - Turismo aperte: 1º Sig. CUCCIO in 10'28" - Sottoclasse 4 - Turismo chiuse: 1º Sig. PILLITTERI in 10'53".
- 18 Settembre - Circuito Laziale - Sabino - Prova di Turismo di Km. 650 circa - L'équipe BONAMICO-DE LELLIS-STOPPANI e la sola giunta al completo.
- 19 Settembre - Susa-Moncenisio - Corsa in salita di Km. 22.100 per Macchine da Turismo: 1º Assoluto Sig. AYMINI in 20'56"1/5 (Nuovo record) - 2º Assoluto Sig. GIRAUDO in 21'16"1/5.
- 19 Settembre - IV Coppa Collina Pistolese - Corsa in salita di Km. 15.500 - Turismo Categoria 2000 cmc.: 1º Signor BERNARDINI in 15'32"1/5.
- 26 Settembre - Vermicino-Rocca di Papa - Corsa in salita di Km. 14.400 - Turismo 2000 cmc.: 1º Sig. BONAMICO in 12'1"3 5 (Nuovo record) - 2º Signor PANCALLI in 13'32" - Corsa oltre 2000 cmc.: 1º Sig. TARTAGLIA.
- 3 Ottobre - Spoleto-Forca di Cerro - Corsa in salita di Km. 9 - Corsa Categoria oltre 1500 cmc.: 1º Sig. TARTAGLIA.
- 3 Ottobre - Bologna-Loiano - Corsa in salita di Km. 27 - Categ. Turismo - 1º Assoluto Sig. TESTI in 23'49"1/5 (Miglior tempo - Récord).
- 3 Ottobre - Adunata dell'A. C. di Sicilia per il giro più veloce sul Circuito delle Madonie (Km. 108): 1º Assoluto (corsa e turismo) Sig. VALDES con macchina da Turismo (2000 cmc. in 1.46'13"4 5).
- 17 Ottobre - Tolentino - Colle di Paterno - Km. 5 in salita: 1º Categ. Corsa e 1º Assoluto: Marchese DE STERLICH in 4'17" - Velocità oraria Km. 70,039.

---

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

---

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



## AUTOMOBILISMO

La stagione automobilistica si è iniziata, nel 1926, col Concorso Nazionale di Sanremo, che ha dato i seguenti risultati:

**1° a pari merito:** Conte Vistarino (SAM) e Crespi Gino (SAM); percorrenza km. 1700 alla media di chilometri 34,982; punti 37,9.

**3° Ambrosini** (Fiat 509); percorrenza km. 1412 alla media di km. 35.

**Classe 1100 cmc.:** 1° Rubino (Amilcar), km. 193 alla media di km. 34,812, punti 21,8; 2° Pestalozza (Fiat 509), km. 300 alla media di km. 32,963, punti 20,95.

**Classe 1500 cmc.:** 1° Canessa (Fiat), km. 671 alla media di km. 34,410, punti 26,8; 2° Belloni (Fiat 502 taxi), km. 800 alla media di km. 34,078, punti 23,1; 3° Rasi (O.M.), km. 153, punti 22,55; 4° Conelli (O.M.), km. 523.

**Classe 2000 cmc.:** 1° Carissimo (Bianchi), km. 1387 alla media di km. 28,011, punti 27,9; 2° Brocchieri (Fiat), chilometri 152 alla media di km. 35, punti 22,55.

**Classe 3000 cmc.:** 1° Savaglia (Lancia), km. 1006 alla media di km. 35, punti 30,1; 2° Cicogna (Ceirano), chilometri 200 alla media di km. 34,387, punti 23,4.

Il Circuito del Motore di Napoli ha

organizzato, sempre all'inizio della primavera, il « mezzo chilometro lanciato », con la partecipazione di S. A. il Duca di Spoleto. Ecco la classifica della prova:

**Categoria fino a 900 cmc.:** 1° Mazzocaro (Citroen) in 26", alla media di km. 67,100; 2° Ricca (Citroen) in 29", media 60,400.

**Categoria fino a 1100 cmc.:** 1° Imberte (Amilcar) in 19", alla media di km. 92,780; 2° Serafini (Fiat) in 21", media 84,900; 3° Viola (Amilcar), in 22", media 71,440.

**Categoria fino al 1500 cmc.:** 1° Vacaro (Bugatti) in 13", alla media di km. 83,300; 2° Dello (O.M.) in 22", media 83,300; 3° Albunese (O.M.) in 23", media 79,640; 4° Mazzocaro (Ceirano) in 24", media 69,760; 5° Peretti (Ceirano) in 38", media 47,370.

**Categoria fino a 2000 cmc.:** 1° Santagata (Diatto) in 18", alla media di km. 98,900; 2° Richlin (O. M.) in 19", media 93,850; 3° Acip (O.M.) in 21", media 83,300.

**Categoria 3000 cmc.:** 1° Caffis (Alfa Romeo) in 16", alla media di chilometri 109,750; 2° S. A. R. il Duca di Spoleto (Alfa Romeo), media 105,880; 3° Caretto (Cannù) in 18", media 100; 4° Lamberti (Alfa Romeo) in 18", media 100.

**Categoria oltre i 3000 cmc.:** 1° Duca Avalli (Isotta Fraschini) in 13", alla

(3 maggio 1925); 2° Minoia (Bugatti oltre 2000 c.m.c.) in ore 7.36'49"; 3° Goux (Bugatti oltre 2000 c.m.c.) in ore 7.35' e 56"; 4° Materassi (Itala oltre 2000 c.m.c.) in ore 7.44'26" 1/2; 5° Dubonnet (Bugatti 2000 c.m.c.) in ore 7.44'58"; 6° Wagner (Peugeot oltre 2000 c.m.c.) in ore 7.52'25" 1/2; 7° Balestrero (O.M.) oltre 2000 c.m.c.) in ore 8.20'35"; 8° Candrilli (Steyr oltre 2000 c.m.c.) in ore 8'35'55"; 9° Maserati (Maserati 1500 c.m.c.) in ore 8.37'11"; 10° Croce (Bugatti 1500 c.m.c.) in ore 8.45'21" 1/2; 11° Caliri (Bugatti 1500 c.m.c.) in ore 8'50'46" 1/2.

Giro più veloce: Costantini (il 5°), km. 108 in 1.26' (velocità media oraria km. 75,348). Partiti 36; arrivati 10.

#### Classifiche di categoria:

*Prima categoria, 1100 c.m.c.:* 1° Borzacchini (Salmson) compiendo i 3 giri del circuito, pari a km. 324, in ore 4'14'20" 1/2, alla velocità media oraria di km. 67,780; 2° Rallo (Salmson) in ore 5.33'56" 1/2; 3° Zubiaga (Austin-Martin) in ore 5.37'20"; 4° Geri (Salmson) in ore 5.47'42" 1/2; 5° Starabba (Amilcar) in ore 6.47'09".

*Seconda categoria, 1500 c.m.c.:* 1° Ma-  
bonnet (Bugatti) compiendo i 5 giri del circuito, pari a km. 540, in ore 8.37'11", alla velocità media oraria di chilometri 62,600; 2° Croce (Bugatti) in ore 8.45' 21" 1/2; 3° Galiri (Bugatti) in ore 8.50' 46" 1/2.

*Terza categoria, 2000 c.m.c.:* 1° Du-  
bonnet (Bugatti) compiendo i 5 giri del circuito, pari a km. 540, in ore 7.44'58", alla velocità media oraria di km. 69,800.

*Quarta categoria, oltre 2000 c.m.c.:*  
1° Costantini (Bugatti) compiendo i 5 giri del circuito, pari a km. 540, in ore 7.20'45" (nuovo record) alla velocità media oraria di km. 73,511; 2° Minoia (Bugatti) in ore 7.30'49"; 3° Goux (Bu-  
gatti) in ore 7.35'56"; 4° Materassi (Ita-

la), in ore 7.44'26" 1/2; 5° Wagner (Peu-  
geot) in ore 7.52'25" 1/2; 7° Balestrero  
(O.M.) in ore 8.20'35"; 7° Candrilli  
(Steyr) in ore 8.35'55".

La Sanremo-Sanromolo dava luogo a queste classifiche:

*Classe 3000 c.m.c.:* 1° Schiapparelli (Lancia) in 20'11" 1/2, alla media di chi-  
lometri 44,532; 2° Maglio (Ceirano) in  
20'22" 1/2.

*Classe 2000 c.m.c.:* 1° Ricci, (O.M.)  
in 20'23", alla media di km. 44,424.

*Classe 1500 c.m.c.:* 1° Barilaro (Fiat)  
in 20'15", alla media di km. 44,052;  
2° Catoppi (Fiat) in 21'14" 1/2.

*Classe 1100 c.m.c.:* 1° Morandi (Fiat)  
in 22'2" 1/2, alla media di km. 40,801;  
2° Rubino (Amilcar) in 22'30" 1/2.

*Categoria corsa:* 1° Bona Gaspare  
(Bugatti) in 16'33" (miglior tempo), al-  
la media di km. 54,334; 2° Grasso (O.  
M.) in 17'45"; 3° Bianchi (Bugatti) in  
18'13" 1/2.

Si giunge così al 2° Circuito di Mes-  
sina per la disputa della Coppa Vinci,  
che dà l'esito sottoindicato:

1° Balestrero-Renato (O.M.) di Lucca,  
percorrendo km. 260 in ore 3.41'31" 1/2 al-  
la media oraria di km. 70,422 (battendo  
il record precedente); 2° Cutelli Gio-  
vanni (Bugatti) di Messina in ore 3.36' 15" 1/2; 3° Musumeci Salvatore (Bugatti)  
di Catania, in ore 3.57'46" 1/2; 4° Tricomi  
Antonino (Fiat) di Messina in ore 5.23" 1/2  
(fuori tempo massimo); 5° Cucinotti  
Letterio (Sam) di Messina in ore 5.4'10"  
(fuori tempo massimo); 6° Candrilli Sa-  
verio (Steyr) di Palermo in ore 5.4'  
(fuori tempo massimo).

Giro più veloce: Fasone Salvatore  
di Messina (Diatto) che ha impiegato a  
compiere i 52 chilometri del circuito  
41'5", alla velocità media oraria di  
km. 75,943 (battendo il record prece-  
dente).

**SOCIETÀ ELETTRICA BERGAMASCA**  
**BERGAMO**

La 2<sup>a</sup> Coppa Etna ha dato i seguenti risultati:

1<sup>o</sup> Maggi Aymo (Bugatti) che ha compiuto i km. 360 in ore 3.54'5", alla media oraria di km. 89,700; 2<sup>o</sup> Giusti Angelo (Bugatti) in ore 4.13'56"; 3<sup>o</sup> Balestrero Renato (O.M.) in ore 4.18'39"; 4<sup>o</sup> Irrera (Bugatti) in ore 4.21'9"; 5<sup>o</sup> Maravigna (O.M.) in ore 4.21'50"; 6<sup>o</sup> Marano (Fiat) in ore 4.27'8"; 7<sup>o</sup> Borzacchini (Salmson) in ore 4.34'18"; 8<sup>o</sup> Notaro (O.M.) in ore 4.38'20"; 9<sup>o</sup> Patanè (Bugatti) in ore 4.48'50"; 10<sup>o</sup> Puglisi (Diatto) in ore 5.6'47"; 11<sup>o</sup> Candrilli (Steyr) in ore 5.23'4".

#### Classifica per categorie:

*Categoria oltre 2000 cmc.*: 1<sup>o</sup> Balestrero; 2<sup>o</sup> Puglisi; 3<sup>o</sup> Candrilli;

*Categoria sino a 2000 cmc.*: 1<sup>o</sup> Maggi; 2<sup>o</sup> Maravigna; 3<sup>o</sup> Notaro.

*Categoria sino a 1500 cmc.*: 1<sup>o</sup> Giusti; 2<sup>o</sup> Irrera; 3<sup>o</sup> Marano; 4<sup>o</sup> Patanè.

*Categoria sino a 1100 cmc.*: 1<sup>o</sup> Borzacchini.

La Sorrento-Sant'Agata dava, invece, i risultati che seguono:

*Categoria da corsa*: 1<sup>o</sup> De Sterlich (Diatto) in 10'11", alla media di chilometri 70,103 (1<sup>o</sup> assoluto); 2<sup>o</sup> Croce Pasquale (Bugatti) in 10'25", alla media di km. 69,075 (2<sup>o</sup> assoluto); 3<sup>o</sup> Cortese (Itala) in 11'15", alla media di km. 64 (3<sup>o</sup> assoluto); 4<sup>o</sup> De Vitis (Bugatti) in 11'36"1/2, alla media di chilometri 62,015 (4<sup>o</sup> assoluto).

N<sup>n</sup> arrivi: Astarita, Forte, Piacella e Grossi.

*Categoria 750 cmc.*: 1<sup>o</sup> Orilia (Peugeot) in 17'19"1/2, alla media di chilometri 41,516.

Non partito: Mars.

*Categoria 1100 cmc.*: 1<sup>o</sup> Fondi (Giroën) in 13'23"1/2, alla media di chilometri 53,894.

Ritirati: Sangricca, Pepe e Viola.

*Categoria 1500 cmc.*: 1<sup>o</sup> Cattaneo (Ceirano) in 11'44"1/2, alla media di chilometri 61,346 (1<sup>o</sup> classificato nelle macchine di serie e 5<sup>o</sup> assoluto); 2<sup>o</sup> Fourquet (Fiat) in 12'20"1/2, alla media di km. 58,362; 3<sup>o</sup> Finamore (Fiat) in 16'47", alla media di km. 42,884.

Non partito: Caruso.

*Categoria 2000 cmc.*: 1<sup>o</sup> Caflish (Itala) in 11'54"1/2, alla media di chilometri 60,470; 2<sup>o</sup> Turrella (Alfa Romeo) in 14'25"1/2, alla media di km. 49,919.

Non partito: Santagata. Ritirati: Fondi e Gaso.

*Categoria 3000 cmc.*: 1<sup>o</sup> Caflish (Alfa Romeo) in 11'47"1/2, alla media di chilometri 61,068 (2<sup>o</sup> delle macchine di serie e 5<sup>o</sup> assoluto); 2<sup>o</sup> De Rosa (Diatto) in 12'24"1/2, alla media di km. 58,017; 3<sup>o</sup> Lamberti (Alfa Romeo) in 12'54"1/2, alla media di km. 56,529; 4<sup>o</sup> Duca d'Arenella (Alfa Romeo) in 13'59"1/2, alla media di km. 51,404.

Ritirati: Mazza e De Biasi.

*Categoria oltre 3000 cmc.*: 1<sup>o</sup> Contaldi (Itala) in 11'53", alla media di km. 60,589 (3<sup>o</sup> delle macchine di serie e 7<sup>o</sup> assoluto); 2<sup>o</sup> Avati (I.F.) in 12'16", alla media di km. 58,595.

Un successo grandioso ha ottenuto il Circuito del Savio. Ecco le classifiche:

*Concorso di economicità*: 1<sup>o</sup> Weber (Fiat 501), carburante Motol (nafta) con punti 1107; 2<sup>o</sup> Longoni (Puch), carburante Motol (nafta) con punti 895; 3<sup>o</sup> Fiorini (Fiat), carburante Nafta con punti 814; 4<sup>o</sup> Minguzzi (O.M.), carburante Elcosina con punti 245; 6<sup>o</sup> Passarelli (O.M.), carburante Bizzarri con punti 168..

*Gara di velocità - Categoria oltre 2000 cmc.*: 1<sup>o</sup> Brilli-Peri conte Gastone (Ballot) che compie km. 200 in ore 2'21"23", alla media di km. 123,067; 2<sup>o</sup> Foroni (Foroni) in ore 2.34'30"1/2.

**FARINA LATTEA NESTLÉ**  
CAMPIONE LETTERATURA A SEMPLICE RICHIESTA  
ALLA SOCIETÀ NESTLÉ, VIA ARCO N. 1  
MILANO (110) TELEFONO N. 87-930

Giro più veloce: Brilli Peri al 43° in 6'41" 1/2, alla media di km. 129,980.

Partiti: 4.

*Categoria 2000 cmc.:* 1° Stefanelli Ugo (Bugatti) che compie km. 290 in ore 2.25'18", alla media di km. 119,747; 2° Rostì (Bugatti) in ore 2.25'42"; 3° Montanari (Bugatti) in ore 2.31'30"; 4° Tesli (Diatto) in ore 2.58'5"; 5° Pedroni (Ansaldi) in ore 2.58'34"; 6° Corà (Ansaldi) in ore 2.58'35"; 7° Daolio (Ansaldi) in ore 3.7'19".

Giro più veloce: Stefanelli al 7° in 6'55", alla media di km. 125,783.

Partiti: 15.

*Categoria 1500 cmc.:* 1° Serboli Roberto (Chiribiri) che compie km. 290 in ore 2.45'36", alla media di chilometri 105,073; 2° Platè (Chiribiri) in ore 3.4'48"; 3° Bacchilega (Fiat) in ore 3.12'36". Fermati al 19° giro: Tonucci (Fiat) e Negri (Bugatti).

Giro più veloce: Serboli al 17° in 7'58" 1/2, alla media di km. 109,022.

Partiti: 5.

*Categoria 1100 cmc.:* 1° Clerici Abele (Salmson) che compie km. 290 in ore 2.6'34", alla media di km. 103,127; 2° Zanelli (Fiat 509) in ore 2.60'19"; 3° Belloni (Amilcar) in ore 2.42'1"; 4° Bondini (Fiat 509) in ore 2.47'23".

Giro più veloce: Clerici al 7° in 8'13" 1/2, alla media di km. 105,794.

Partiti: 6.

La III Coppa della Perugina ha dato luogo a una lotta combattuta ed emozionante e si è risolta con la vittoria dei migliori. Ecco le classifiche:

*Categoria oltre 2000 cmc.:* 1° Materassi E. (Itala) in 2.37'41" 1/2, coprendo i km. 295,200 (pari a 18 giri del circuito) alla media di km. 112,316; 2° Presenti (Alfa-Romeo) in ore 2.51'28"; 3° Avanzo Maria Antonietta (Mercedes) in ore 3.25'21" 1/2.

Giro più veloce: il 10° di Materassi

in 8'36" 1/2, alla media di km. 114,329.

*Categoria 2000 cmc.:* 1° Rostì (Bugatti) in ore 2.54'29" 1/2, alla media di km. 101,217; 2° Zamiratti (bugatti) in ore 3.12'1"; 3° Nicoli (O.M.) in ore 3.3 36" 1/2.

Giro più veloce: il 9° di Stefanelli in 8'58" 1/2, alla media di km. 109,576.

*Categoria 1500 cmc.:* 1° Croce Pasquale (Bugatti) in ore 2.51'23" 1/2, alla media di km. 103,341; 2° Serboli (Chiribiri) in ore 2.57'6" 1/2; 3° Péter (Bugatti) in ore 3.20'55" 1/2; 4° Durazzo (Bugatti) in ore 3.31'9" 1/2.

Giro più veloce: il 7° di Croce in 9'16" 1/2, alla media di km. 106,034.

*Categoria 1100 cmc.:* 1° Clerici Abele (Salmson) in ore 3.12'8" 1/2, alla media di km. 92,162; 2° Borzacchini (Salmson) in ore 3.22'57" 1/2; 3° Graziani (Fiat 509) in ore 3.33" 1/2.

Giro più veloce: il 13° di Borzacchini in 9'47", alla media di km. 100,579.

Nella Terni-Passo della Somma tutti i records sono stati battuti nella categoria corsa e quasi tutti nella categoria turismo. Le classifiche sono state così stabilite:

*Categoria turismo - Classe fino a 1500 cmc.:* 1° Belli Rigoletto (Fiat 509) in 12'36" 1/2, alla media di km. 65,644; 2° Anselmi Pietro (O.M.) in 12'51" 1/2 (1° delle macchine oltre i 1100 cmc.); 3° Leonardi Gioacchino (Ceirano) in 13'02" e 1/2; 4° Pavesio (Ceirano) in 13'25"; 5° De Bernardinis (Fiat) in 13'42" 1/2; 6° Alarrani (Fiat) in 13'58" 1/2; 7° Garavita (Ceirano) in 14'33" 1/2; 8° Della Porta (Fiat 509) in 15'07"; 9° Tartaglia (Amilcar) in 15'16" 1/2; 10° Tassini (Fiat 509) in 16'14" 1/2; 11° Franceschini (Fiat 509) in 16'15" 1/2; 12° Napoleone (Ceirano) in 17'14" 1/2; 13° Morelli (Fiat) in 18'46".

*Classe oltre i 1500 cmc.:* 1° Mancinelli Oscar (Alfa-Romeo) in 11'53", alla

**BRODAGGIO**  
Croce Stella

media di km. 67,677; 2° Gani Edoardo (Alfa-Romeo) in 12'29"; 3° Contaldi (Itala) in 12'43"; 4° Bonanuovo (Diatto) in 12'53"; 5° « Marameo » (O.M.) in 12'57"; 6° Anselmi (O.M.) in 13'43".

Record della classe turismo: Mancinelli Oscar (Alfa-Romeo) in 11'53", alla media oraria di km. 69,677.

*Categoria corsa - Classe fino a 1100 c.m.c.: 1° Borzacchini Bacolla (Salmson) in 10'24", alla media di km. 79,615; 2° Faccelli Luigi (Salmson) in 11'30"; 3° Alessandrelli (Salmson) in 13'4"; 4° Toti (Amilcar) in 13'21"; 5° Del Re (Harley Davidson) in 13'26".*

*Classe fino a 1500 c.m.c.: 1° Serboli Roberto (Chiribiri) in 10'53", alla media di km. 76,079; 2° Pegoraro Giuseppe (Bugatti) in 10'53"; 3° Rabitti (Silvani) in 11'1"; 4° Torriani (Bugatti) in 11'34"; 5° Orognaio (Bugatti) in 13'11".*

*Classe fino a 2000 c.m.c.: 1° Stefanelli (Bugatti) in 10'58"; alla media di chilometri 75,478; 2° Montanari (Bugatti) in 11'5"; 3° Astarita (Bugatti) in 11'47" e 1/2; 4° Forte (Bugatti) in 11'50".*

*Classe oltre i 2000 c.m.c.: 1° De Sterlich Diego (Diatto) in 10'8"; alla media di km. 81,656; 2° Foroni (Itala) in 11'8" e 1/2; 3° Angelini (Alfa-Romeo) in 11'53" e 1/2; 4° Paparini (Ausiro Daimler) in 12'47".*

Record della categoria corsa e assoluto: De Sterlich (Diatto) in 10'8".

Il G. P. di Francia, vinto da Goux su Bugatti, non ha avuto alcun interesse, perché disputato da una sola marca. Ricorderemo, invece, il chilometro a lancio di Brescia, che ha dato i risultati sottosegnati:

*Categoria corsa - Macchine fino a 1100 c.m.c.: 1° Marino (Marino) alla velocità di km. 139,012; 2° Clerici (Salmson) a 135,338.*

*Macchine fino a 1500 c.m.c.: 1° Ferrari (Bugatti) a 139,012.*

*Macchine fino a 2000 c.m.c.: 1° Maggi Aymo (Bugatti) a 187,500; 2° Rostì (Bugatti) a 176,470.*

*Macchine fino a 3000 c.m.c.: 1° Berti (Bugatti) a 137,400.*

*Categoria sport: 1° Compagnoni (Al-*

fa-Romeo) a 129,965; 2° Marchesi (Ansaldi) a 109,109.

*Categoria Turismo - Macchine fino a 1100 c.m.c.: 1° Rieppi (Salmson) a chilometri 105,882; 2° Nember (Peugeot) a 79,883*

*Macchine fino a 1500 c.m.c.: 1° Perron (Bugatti) a 110,093; 2° Silvani (Fiat) a 104,348; 3° Puccini (O.M.) a 92,683; 4° Schironi (Fiat) a 91,370; 5° Padua (Fiat) a 85,205.*

*Macchine fino a 2000 c.m.c.: 1° Maffredi (O.M.) a 116,500; 2° Cantoni (Lancia-Lambda) a 101,194; 3° Monti (Lancia-Lambda) a 93,509.*

*Macchine fino a 3000 c.m.c.: 1° Piccoli (Alfa-Romeo) a 118,508.*



Campari

Nel 4° Gran Premio d'Europa, disputato a S. Sebastiano, la battaglia è stata ardente fra la Bugatti e la Delage e si è risolta con la vittoria della prima, che trionfò ancora con Goux, il quale nella classifica ufficiale, precedeva Constantini.

Sui dieci chilometri del classico percorso Giubiasco-Monte Ceneri, svolgentsi sopra una salita che ha una pendenza media del 7% ed una massima pendenza dell'8%, si è svolta, la domenica dell'11 luglio, con grande successo, l'annuale grande gara internazionale. Per merito dell'Alfa-Romeo 3000 c.m.c. del pilota svizzero Kessler, non soltanto si è ottenuto il miglior tempo della giornata, ma si è anche stabilito un nuovo record sul difficile percorso, mentre Ansaldi e Chiribiri hanno ottenuto degli ottimi successi. Abele Clerici

media di km. 130,130; 2° Montefredini (Fiat) in 18'3"; media di km. 98,300.

*Categoria corsa:* 1° Astarita (Bugatti) in 11'5"; alla media di km. 157,800; 2° Forte (Bugatti) in 13'4"; 3° Croce (Bugatti) in 14'3"; media 126,400.

Scarso interesse destava il Circuito Automobilistico del Pozzo, effettuatosi a Verona e che dava luogo al seguente ordine d'arrivo:

1° assoluto: Consonno Alessandro di Milano (Bugatti) che compie il percorso di km. 254,400 in ore 2.14'49" alla media di km. 112,888; scarto totale minuti secondi 159 e 3"; 2° Serboli in ore 2.20'40", scarto totale min. sec. 118 e 3", vincitore della Coppa Verona; 3° Saccomani in 2.21'48"; 4° Cacciatori in 2.26'30"; 5° Ancilotto in 2.46'35"; 6° Mattioli in 2.49'31"; 7° Venturi in 2.51' e 12"; 8° Braianigo in 2.57'33"; 9° Zironda in 3.18'9"; 10° Dal Re in 3.41'8"; 11° Panicucci in 4.17'49".

Giro più veloce: Tassara in 6'9", alla media di km. 118.

Il Criterium di Regolarità di Sanremo, dava, invece, questi risultati:

*Classe 1100 c.m.c.:* 1° Girotti (Fiat 509), somma delle differenze 34'3"; 2° Rubino (Amilcar), 47'3"; 3° Traverso (Amilcar), 13'3"; 4° Cereseto (Fiat), 1'2" e 3"; 5° Moalli (Fiat 509), 1'31'3"; 6° Barilaro (Fiat), 1'52'3".

*Classe 1500 c.m.c.:* 1° Ciari (Fiat), somma delle differenze 38"; 2° Santinelli (O.M.), 1'3"; 3° Cifarelli (Ceirano), 1'4"; 4° Laura (Fiat), 1'31"; 5° Conelli (O.M.), 1'45'3"; 6° Calvo (Gniribiri), 2'1'3"; 7° Canessa (Fiat), 2'17'3"; 8° Belotti (Fiat), 2'24'3"; 9° Rossati (Ceirano), 4'15'3".

*Classe 2000 c.m.c.:* 1° Giraudo (Diatto), 1'23'3"; 2° Pagliano (Bugatti), 1'55" e 4"; 3° signora Lepori (Delage), 3'7".

*Classe oltre 2000 c.m.c.:* 1° Marchese Monticelli (Alfa Romeo), 1'5'3"; 2° Cro-

vella (Lancia), 1'5'1"; 3° Holleri (Lancia), 1'11'3".

*Categoria corsa classe unica:* 1° Buzio (Gar), 1'34"; 2° Astengo (Bugatti), 2'6'3". Buzio (Gar) ha fatto il percorso di km. 98 in 1 ora 38'6", alla media di km. 59,931.

Seguiva il Premio Romano del Turismo, con una prova diurna e una notturna, dopo le quali la classifica generale veniva così stabilita:

*Categoria 3000 c.m.c.:* 1° Tortima Arnaldo (Austro Daimler) in 5.46'50'3, alla media di km. 77,879.

*Categoria 2000 c.m.c.:* 1° Anselmi Pietro (O.M.) in 5.52'36'3, alla media di km. 76,560; 2° Sorrentino Oscar (O.M.) in 6.10'44'3, alla media di km. 73,821.

*Categoria 1500 c.m.c.:* 1° Gattaneo (Ceirano) in 5.44'17'3, alla media di km. 78,436; 2° Ceirano Ernesto (Ceirano) in 5.58'22'3, alla media di chilometri 75,339; 3° Lettieri Guglielmo (Fiat 501) in 6.53'3", fuori tempo; 4° Maraini Nicolò (Fiat 501) in 7.5'48'3, fuori tempo.

*Categoria 1100 c.m.c.:* 1° Tortima Roberto (Salmson) in 6.25'18", alla media di km. 76,993; 2° Trivellato Alberto (Fiat 509) in 6.48'46'3, alla media di km. 67,706; Deila Porta Arduino (Fiat 509) in 7.6'40" e Benigni Mario (Fiat 509) in 7.1'21'3 non sono classificati perché fuori tempo.

Un grande successo ha ottenuto la XVII Targa Florio, che, peraltro, ha voluto la sua vittima nel conte Giulio Masetti, l'appassionato sportivo fiorentino. L'esito della grande prova è stato il seguente:

*Classifica generale:* 1° Costantini Meo (Bugatti oltre 2000 c.m.c.) compiendo i 5 giri del circuito pari a km. 540 in ore 7.20'45", alla velocità media oraria di km. 73,541 (record precedente: Costantini su Bugatti 2000 c.m.c., 7.32'27'3).

## FARINA LATTEA NESTLÉ

CAMPIONI E LETTERATURA A SEMPLICE RICHIESTA

ALLA SOCIETÀ NESTLÉ, VIA ARCO N. 1

MILANO (110)

TELEFONO N. 87-930

# IL COPPA DELLA PERUGNA

## Elenco completo degli iscritti

### Categoria fino a 1500 cmc.

Maserati Alfieri su Maserati  
 Croce Pasquale su Bugatti  
 " Peter .. su Bugatti  
 Durazzo Enrico su Bugatti  
 Antici Marchese Adalberto su Bugatti  
 Rosti Carietto su Bugatti  
 Bona Gaspare su Bugatti  
 N. D. Firpo Vozzi Emma su ~~Uawa Speciale~~  
 Serboli Roberto su Chiribiri  
 Panerai Alberto su Chiribiri  
 Sbraci Vasco su Chiribiri  
 Mazzacurati Mario su X  
 Alloati Giovanni su X  
 Ciriaci Guido su Fiat  
 Rabitti Luigi su Silvani  
 Vagnarelli Luigi su Mathis  
 Berretta Alfredo su Aurea  
 Princ. Del Drago Rodolfo su Amilcar  
 Graziani Omero su ~~Willys~~  
 Clerici Abele su Salmoan  
 Borzacchini Baconin su Salmoan  
 Spongia su Salmoan  
 T. A. su Salmoan  
 Ricci Sandro su Salmoan  
 Fagioli Luigi su Salmoan

### Categoria oltre 1500 cmc.

Bar. Maria D'Avanzo su Mercedes  
 Antonelli Conta Domenico su ~~Peugeot~~  
 Stefanelli su Bugatti  
 Zaniratti Ferruccio su Bugatti  
 Spinozzi Luigi su Bugatti  
 Ponno Antonio su Bugatti  
 " Tribi .. su Bugatti  
 Brilli-Peri conte Gastone su Ballot  
 Anselmi Pietro su O. M.  
 Presenti Bruno su Alfa Romeo  
 Nicoli su X  
 Materassi Emilio su Itala  
 Aymini Giulio su Diatto  
 De Sterlich Marchese Diego su Diatto  
 Tartaglia su Diatto  
 Baroncini Giulio su Diatto

## PREZZI D' INGRESSO :

Ingresso al Circuito	.	.	.	.	L 10
Tribune di traguardo	.	.	.	.	" 40
Tribune di curva	.	.	.	.	" 40
Automobili	.	.	.	.	" 40
Motociclette	.	.	.	.	" 10

Compresa l'ingresso  
Incluso il conduttore

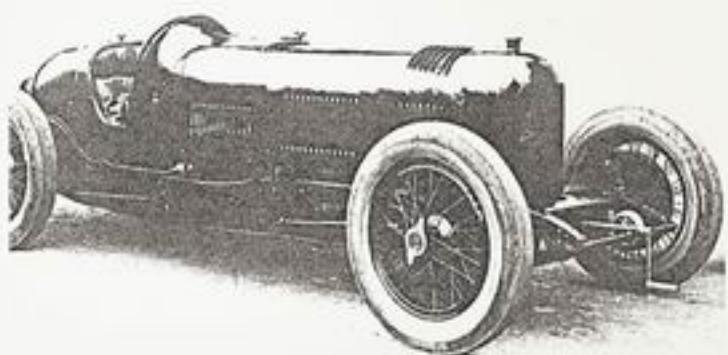
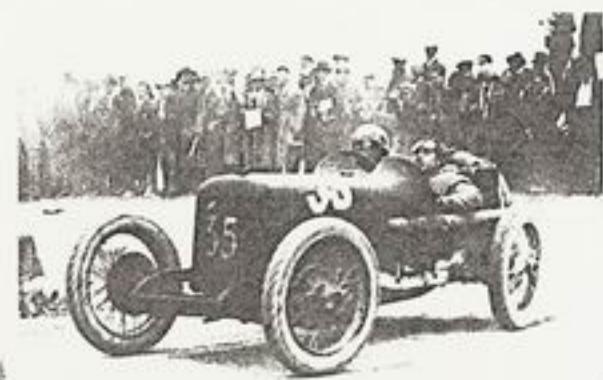
I.e. tribune saranno completamente coperte

# Diatto

*La specialista in cronoscalate*



Sotto: la Diatto Tipo 20 da corsa al circuito del Mugello del 1923; a destra: la Tipo 20 S impegnata sui tornanti della Parma-Poggio di Berceto del 1924. In basso: la Diatto Grand Prix 20 S che partecipò al G.P. d'Italia del 1922. Il suo motore di 1996 cc sviluppava 75 cv.



Museo dell'Automobile di Torino

La Diatto era una vecchia azienda torinese che costruiva fin dal 1835 carrozze a cavalli. Dopo settant'anni di fiorente esercizio decise di volgersi all'attività automobilistica. Fu così che nel 1905 si costituì, fra la Vittorio e Pietro Diatto e la francese Clément-Bayard, la Società Diatto-A. Clément Vettura Marca Torino, per la costruzione di auto su licenza Clément. La produzione regolare iniziò nel 1906.

Nel 1909 Adolphe Clément lasciava la società e venivano sciolti i legami con la Casa francese con conseguente variazione della ragione sociale, divenuta Officina Fonderia Frejus-Vetture Diatto. Sempre nel 1909 comparve il primo monoblocco a 4 cilindri, di concezione originale, mentre a partire dal 1911 e fino al 1915

la produzione si orientò sulla «Tipo Unico», una quattro cilindri di 2212 cc passati poi a 2413 cc. Nel 1920 la sede sociale della Diatto, sino allora a Torino, fu trasferita a Roma.

Al Salone dell'Automobile di Milano del 1922 fu presentato il nuovo modello 20. La 20 con la sua versione sportiva 20 S si rese ben presto popolare. Si trattava di una vettura a 4 cilindri di 1996 cc (80x100 mm), con valvole e asse a camme in testa; la 20, poi sostituita nel 1924 dalla 20 A con un lieve incremento di potenza, erogava 40 cv mentre la 20 S arrivava a 75 cv.

La partecipazione sportiva delle Diatto era iniziata sin dal 1906 e si intensificò nel dopoguerra raccogliendo buoni risultati. Nel 1906 una 20/25 HP fu premiata con targa e meda-

glia d'oro alla Coppa Herkomer, importante gara tedesca di regolarità. Alla Targa Florio del 1919 la Diatto si piazzò al terzo posto, mentre per tre anni consecutivi (dal 1922 al 1924) si affermò al Circuito del Garda. Molte invece le sue vittorie nelle cronoscalate italiane di maggior prestigio nel periodo 1921-1927.

Nel 1924 ci fu anche un tentativo di inserirsi nella massima formula realizzando una vettura da Gran Premio la cui progettazione è attribuita ad Alfieri Maserati. Si trattava di una otto cilindri in linea di 2 litri, fornita di compressore, che prese parte, alla guida di Materassi, al G.P. d'Italia del 1925, ma non riuscì a portare a termine la gara per guasti meccanici.

In seguito la Diatto sospese la produzione di automobili per dedicarsi ad altre costruzioni meccaniche; la sua attività terminò nel 1955.