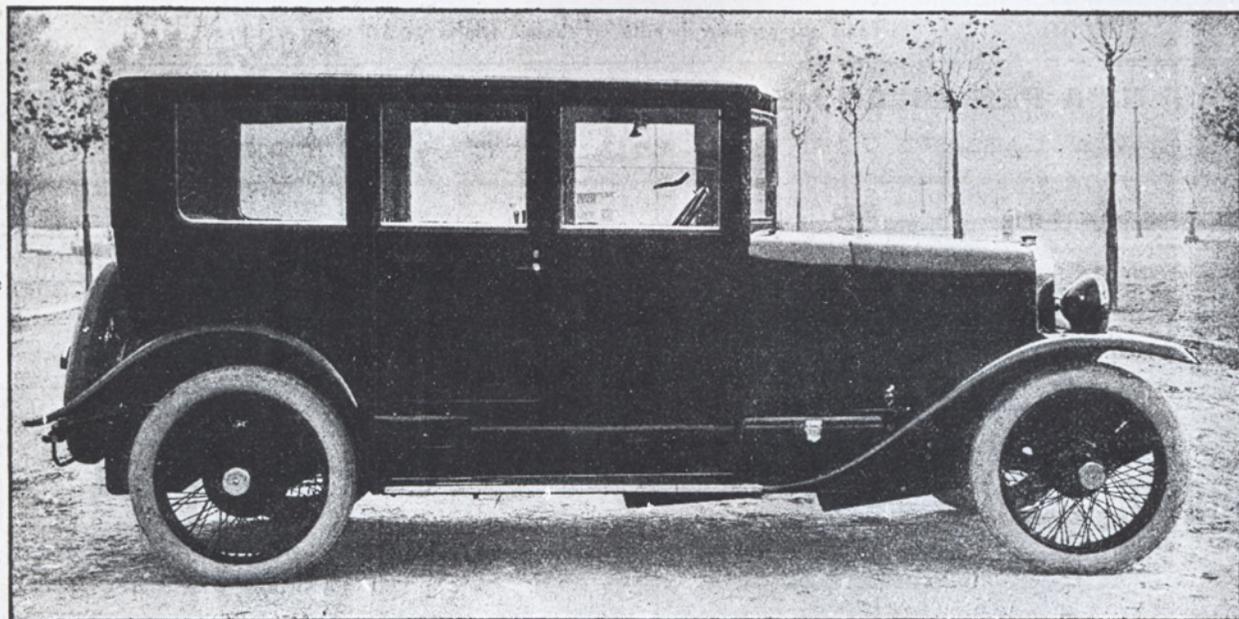


# DIATTO

NUOVI MODELLI 1922

Vetture di lusso e da turismo  
Tipi sport e da città

La piccola DIATTO 10 - il più conveniente taxis



Berlina a guida interna di gran lusso su chassis Diatto 25 HP.

**COSTRUZIONE ROBUSTA e LEGGERA - MASSIMO RENDIMENTO**

---

## Automobili Diatto

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

---

Pag. 11

# DIATTO

*Meccanica e stile*  
*di suprema distinzione*



Due età e due eleganze

## Automobili Diatto

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

# DIATTO

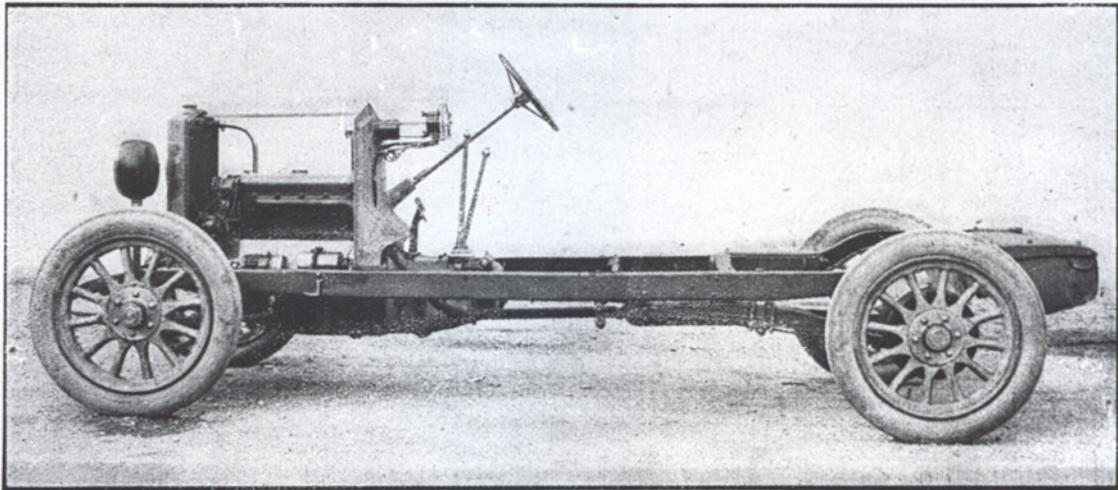
Capitale L. 10.000.000 inter. versato  
21, Via Frejus - TORINO - Via Frejus, 21

## TIPO 20

Cilindrata cc. 2012

Cilindri 4

Tassa su 20 HP L. 790

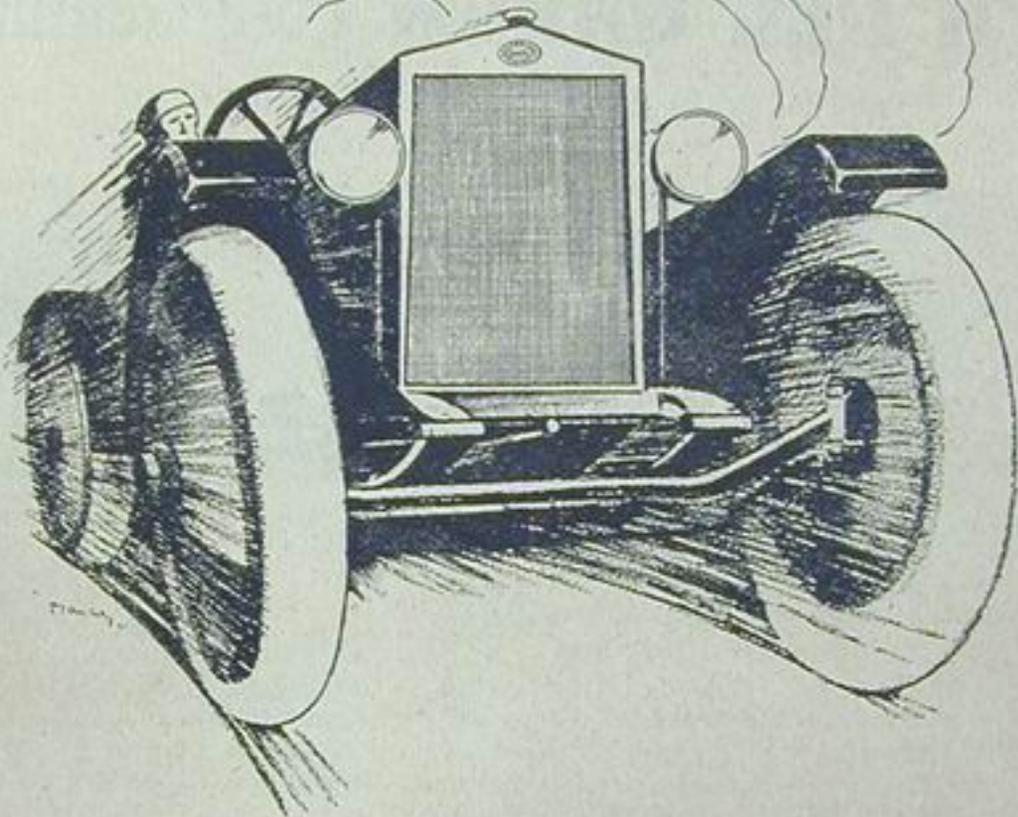


### Caratteristiche del Tipo 20

**MOTORE:** 4 cilindri, di mm. 80 d'alesaggio per 100 di corsa, monoblocco, valvole in testa, forza effettiva 40 H.P.  
Pistoni in ghisa, giri 2500. Motore. Frizione. Cambio in un sol blocco.  
**ALIMENTAZIONE:** a vuoto.  
**BLOCCO:** motore frizione e cambio.  
**ACCENSIONE:** Magnete ad alta tensione.  
**CARBURATORE:** orizzontale.  
**LUBRIFICAZIONE:** torzata.  
**VELOCITÀ:** 100 km. orari.  
**INGRANAGGI:** geason.

**SOSPENSIONE:** anteriore, semielittiche, posteriori, cantilever.  
**FRIZIONE:** monodisco.  
**CAMBIO VELOCITÀ:** quattro e retromarcia.  
**CONSUMO** litri 10 per 100 km.  
**ILLUMINAZIONE AVVIAMENTO:** elettrico.  
**FRENI:** 1 sul cambio, 2 sulle ruote posteriori,  
**PESO** dello chassis kg. 800.  
**CARREGGIATA:** m. 1400.  
**PASSO** m. 3.000.  
**SPAZIO** carrozzabile m. 2.550.

# DIATTO



## NUOVI MODELLI PER 1922

Tipo 10 da 10-12 HP

Tipo 4 DA da 25-30 HP

Tipo 20 da 25-40 HP

La più sicura e provata costruzione meccanica  
Lo stile più moderno e più signorile

---

## Automobili Diatto

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

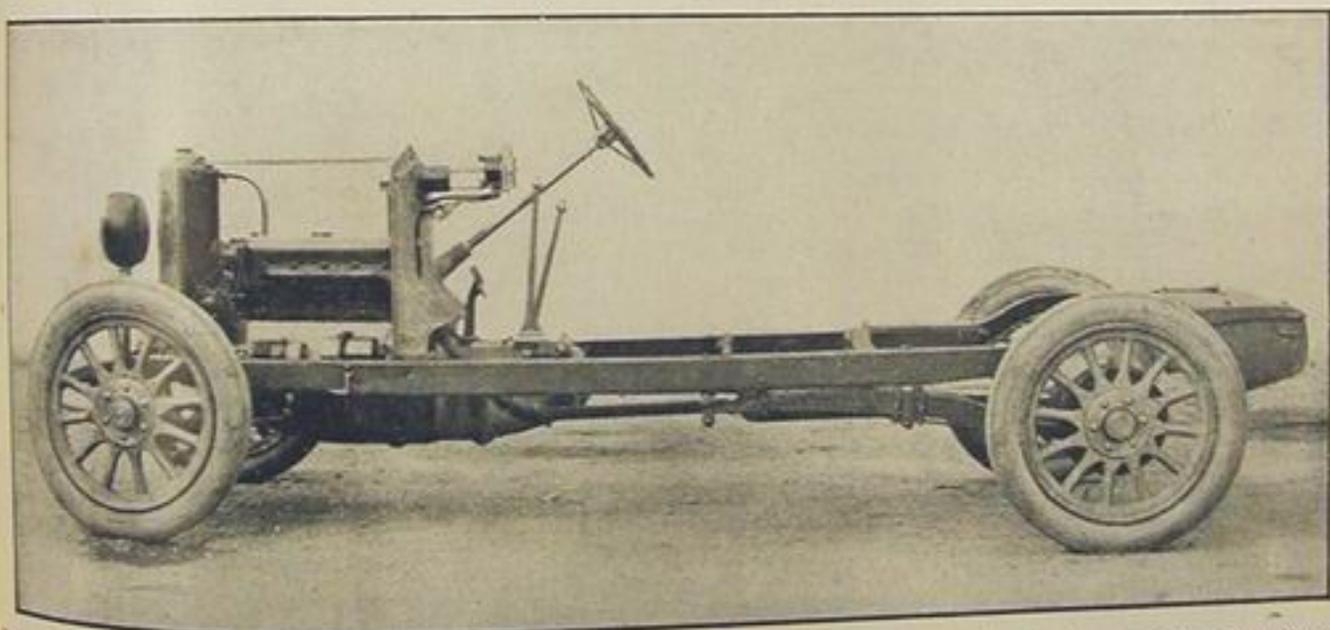
---

L'ULTIMA GRANDE NOVITA'  
DELLA COSTRUZIONE ITALIANA  
E DEL MODERNO PROGRESSO

è la

# DIATTO

## TIPO 20 SPORT



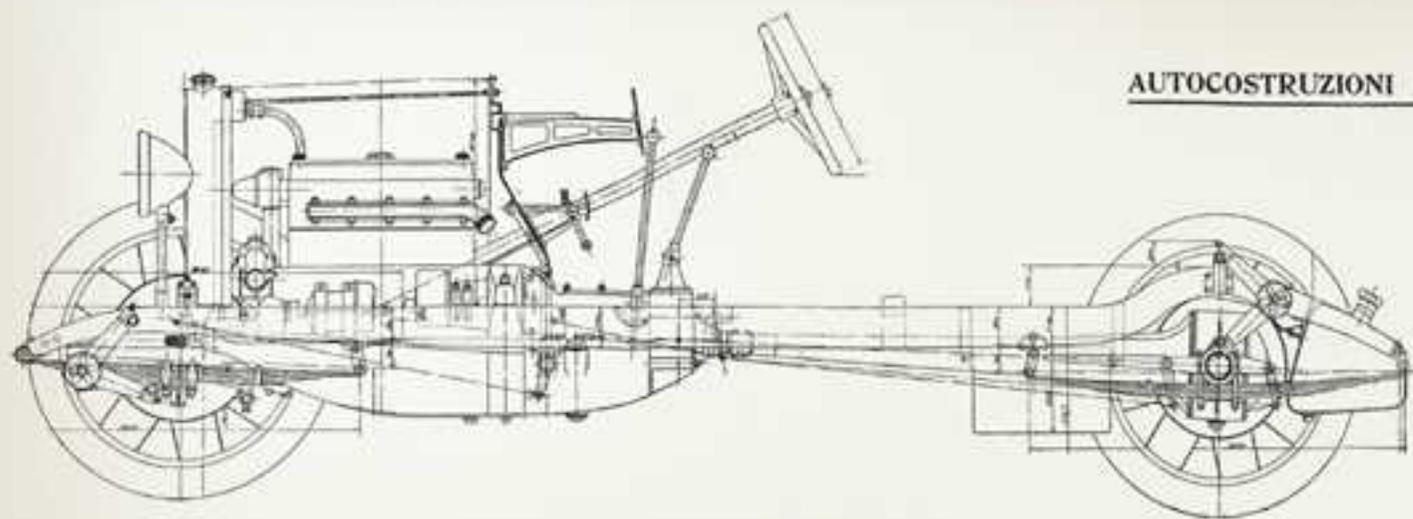
Il nuovo chassis Diatto — tipo 20 sport con motore da 2 litri — valvole in testa e molle cantilever.

Ammiratissimo alla Fiera di Milano - Stand n. 36 - Gruppo XIX Automobili  
 insieme agli altri Autoveicoli - Benzo Compressori ed Elettro Compressori  
 Diatto in azione Stand n. 53 - Gruppo S-T.

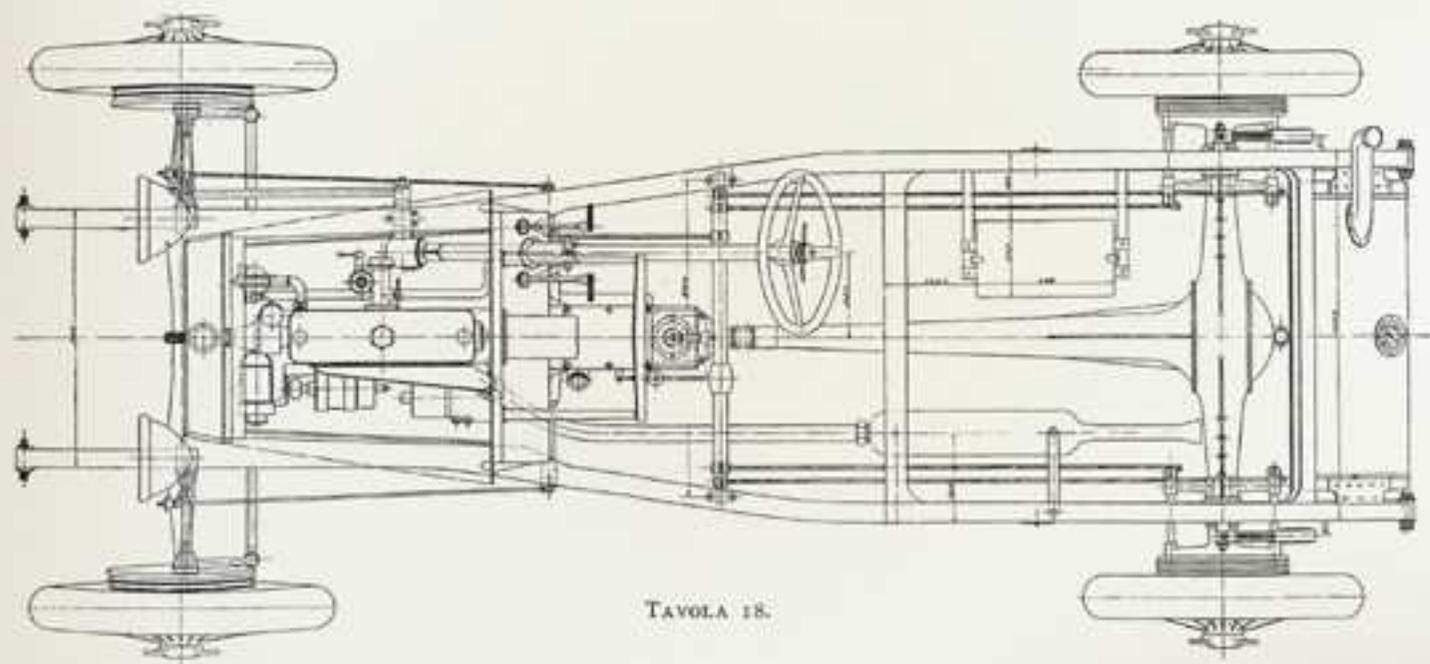
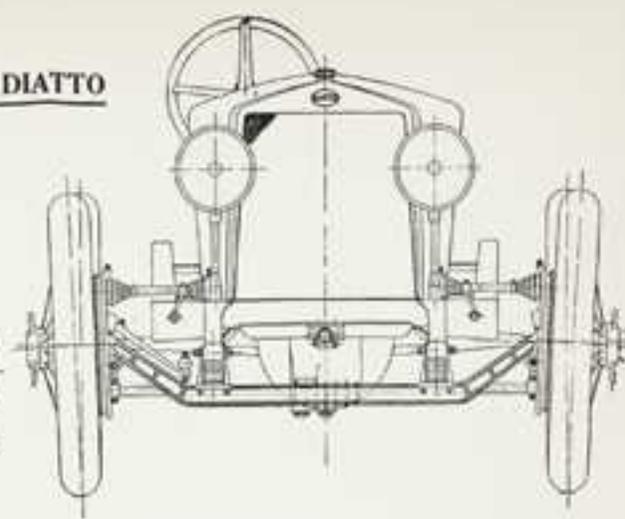
# Automobili Diatto

VIA FREYUS, 21 - TORINO - VIA FREYUS, 21





AUTOCOSTRUZIONI DIATTO



CHASSIS DIATTO

“TIPO 30 „



GRAND SPORT

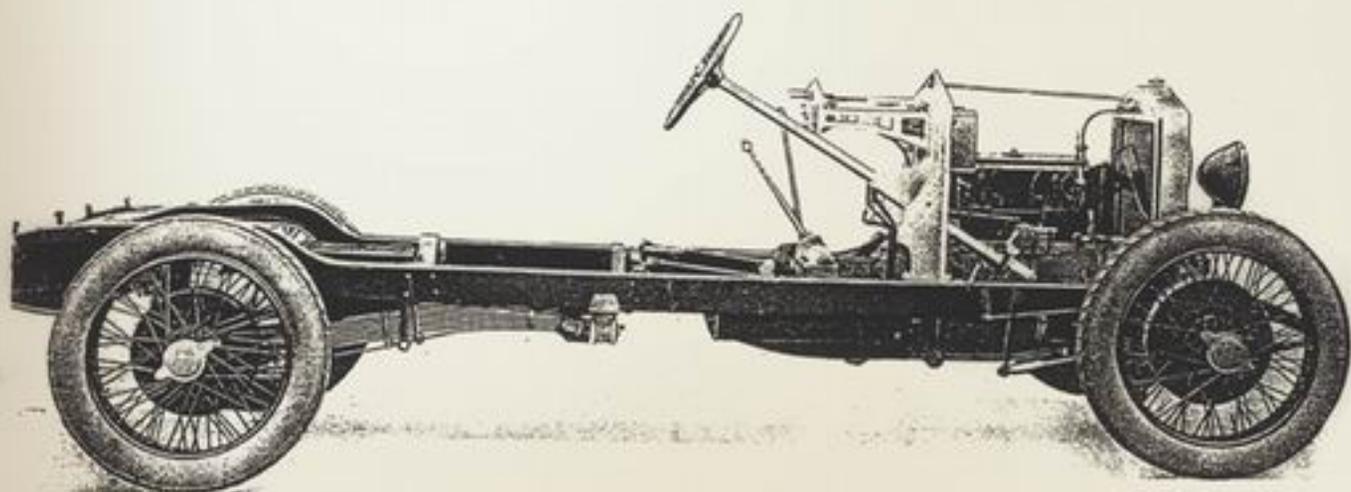


## CHASSIS " TIPO 20 A "

2 LITRI

HP TASSABILI 20

HP AL FRENO 46



### LE CARATTERISTICHE PRINCIPALI

**MOTORE** a quattro cilindri disposti verticali in linea; alesaggio mm. 79,7; corsa mm. 100; cilindrata 1995 cmc.; asse a cames superiore.

**RAFFREDDAMENTO** acqua con pompa. Radiatore Mégevet.

**INNESTO** a disco unico a secco.

**CAMBIO DI VELOCITÀ:** 4 velocità e marcia indietro, leve centrali.

**TRASMISSIONE** a cardano e ingranaggi spiroïdali.

**FRENI:** a pedale sulle ruote anteriori e posteriori, a leva sulla trasmissione.

**DIREZIONE:** vite senza fine e ruota elicoidale.

**RUOTE:** 820 x 120 smontabili Rodge Whitworth.

**SOSPENSIONE:** anteriore semielittica, posteriore cantilever.

**SPAZIO CARROZZABILE:** metri 2,655.

**CARBURATORE:** Solex.

**ACCENSIONE:** con magnete alta tensione Bosch.

**LUBRIFICAZIONE:** forzata.

**CARREGGIATA** metri 1,420.

**PASSO** metri 3,100.

**PESO:** chassis a nudo Kg. 900.

**ILLUMINAZIONE** elettrica Bosch.

**AVVIAMENTO** elettrico Bosch.

**ACCESSORI:** contachilometri, tromba elettrica, orologio, manometro per olio, ecc., ecc.

**TIPI DI CARROZZERIA** in serie: torpedo 4 e 6 posti, limousine, landaulet.

**VELOCITÀ** oraria massima: per torpedo Km. 95.

**CONSUMO** medio benzina: 14 litri ogni 100 Km.

Prezzo chassis netto senza gomme, franco Torino, L. 28.500

*Il presente prezzo non contempla i supplementi relativi all'impianto elettrico Bosch, indicatore livello benzina, ammortizzatori e scappamento libero*

poichè erano esposte due vetture della celebre *Rolls Royce*.

Indubbiamente l'interessamento delle Case estere verso le possibilità del nostro mercato deve essere assai vivo perchè molte di esse non hanno esitato a mandare i loro più notevoli modelli di lusso per non sfigurare accanto alle migliori produzioni nazionali.

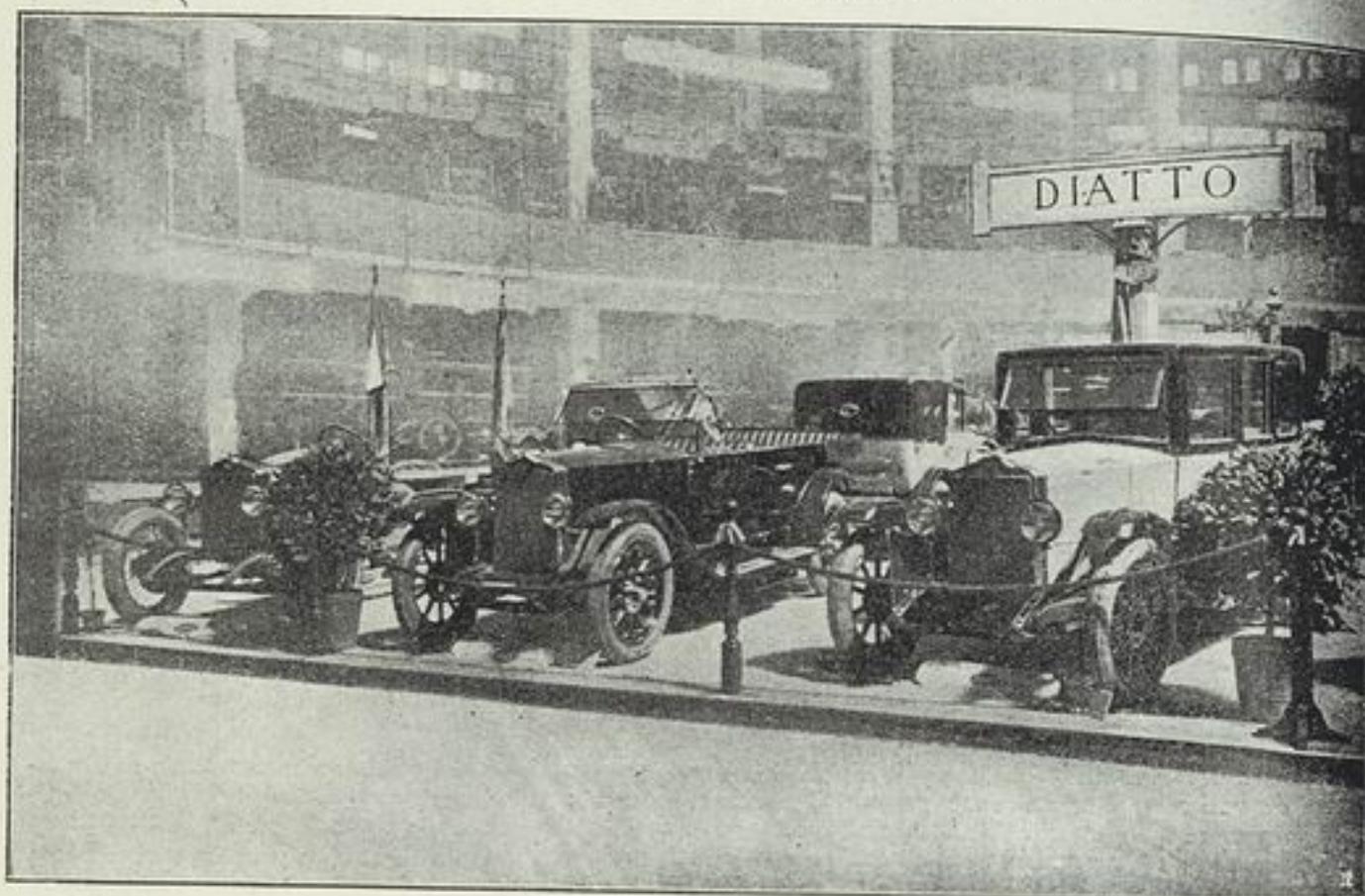
Tuttavia non ostante la completa partecipazione italiana e l'interessamento delle Case estere, il numero delle macchine esposte non era molto elevato e soprattutto in confronto alla larga presenza

di essi: le sole 501 che la *Fiat* costruisce a migliaia per tutti i mercati del mondo sono di gran lunga più numerose di tutti i cyclecars in costruzione ed importati nel momento attuale in Italia!

E sempre per ragioni analoghe rinunciavamo a fare delle statistiche e a dedurre le percentuali delle varie tendenze costruttive delle macchine esposte. Simili cifre, raccolte su un numero relativamente esiguo di macchine, non avrebbero che un valore molto dubbio tanto più che molte caratteristiche si ritrovano ormai identicamente

sa *Lincoln* americana, ma anche negli Stati Uniti i motori a V nelle automobili, che sempre ebbero pochi esemplari, tendono ad essere sostituiti dalla disposizione normale a cilindri verticali.

Per altro la produzione automobilistica italiana è così caratteristicamente omogenea, con poche Case relativamente ma tutte ottime e quasi sempre di notevole potenzialità concentrata su pochi ed eccellenti modelli, che crediamo senz'altro più opportuno passare in rapidissima rassegna tra gli stands del Salon.



Fra le Case Italiane che si sono fatte molto onore va notata la Diatto.

di cyclecars e vetturine. Un osservatore superficiale anzi, giudicando unicamente in base al numero delle macchine esposte, avrebbe potuto essere indotto all'erroneo apprezzamento che l'industria e il movimento dei veicoli più economici ed ultra-leggeri abbiano ormai acquistata un'importanza considerevolissima di fronte alle macchine di media e grossa potenza.

In realtà il numero degli espositori non è che un indice molto relativo se non si tien conto anche della potenzialità e della capacità di produzione di ciascuno

su tutti i tipi di vetture. Come numero di cilindri nella produzione italiana il 4 cilindri resta il tipo normale per le medie cilindrato, il sei cilindri è riservato ai tipi di lusso e l'otto cilindri in linea della *I. F.* continua a non avere imitatori.

Tra le macchine estere indubbiamente il 6 cilindri conta più numerosi esemplari, e in America tende sempre più a diffondersi anche nella categoria delle macchine di prezzo più accessibile e a carattere nettamente utilitario. Di 8 cilindri a V ne era esposto un magnifico esemplare nella gros-

*FIAT* esponeva la completissima serie dei suoi modelli 501, 505, 510, 510 S, e 519. Non occorre certo indugiarsi a descrivere la produzione della massima Casa italiana e forse sarà anche superfluo ricordare che il mod. 519 apparve già incontrastabilmente uno dei più meravigliosi e perfetti tipi di lusso fra la costruzione automobilistica mondiale ai Salons di Londra e Parigi dell'autunno scorso: in esso troviamo naturalmente il motore a 6 cilindri, le valvole in testa, la frizione a dischi con Ferodo, sospensione con molle cantilever, freni sulle 4 ruote con

UNA MARCA DI FIDUCIA E DI DISTINZIONE

# LA CARROZZERIA DEI FRATELLI SOLARO

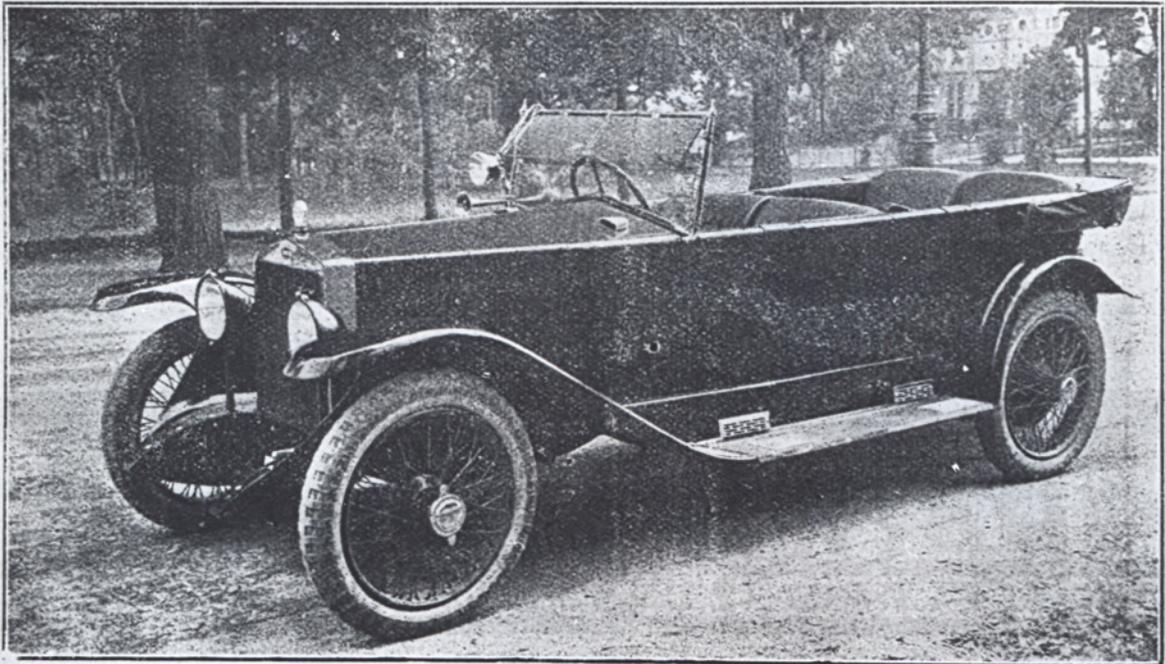
TRADIZIONE E PROGRESSO

.....

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

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

Tra gli artefici della carrozzeria che meglio hanno saputo



Carrozzeria Solaro - Torpedo su chassis 'Diatto tipo 20.

esercita il gusto della clientela. L'osservazione ne è già stata fatta, ma quasi di sfuggita; e non si è ancora tenuto debito conto di questo importante fattore psicologico così efficace e così difficilmente valutabile.

Il carrozziere nello svolgimento della sua attività non può procedere soltanto con criteri industriali, se anche eccellenti. Tutto il suo progresso tecnico, tutta la sua più fervida aspirazione alla perfezione non bastano se egli non vi aggiunga oltreché una giusta valutazione delle condizioni e necessità del momento, una pronta sensibilità dei gusti e delle inclinazioni della sua clientela. Certi atteggiamenti e avviamenti, certe rapide innovazioni o certe costanti tradizioni che si avvertono talvolta con sorpresa nel campo della carrozzeria ricevono la loro perfetta giustificazione dall'intervento di questo fattore particolare.

Il carrozziere deve esserne un interprete giudizioso e fine, e raggiungerà ogni suo scopo pratico e tecnico, colui il quale, dopo essersi fatta e affezionata una data clientela, saprà

uniformarsi a questa norma di azione emergono i Fratelli Solaro di Torino. Lo si nota nettamente.

Se è facile per un intenditore riconoscere uno *chassis* dalla sua struttura senza leggere la marca, non è sempre facile distinguere la provenienza della carrozzeria di una vettura. Molte fabbriche di carrozzeria lavorano egregiamente ma senza stile proprio. Seguono le mutevolezze della moda. Sono rari quei carrozzieri che riescono a dare un'impronta distintiva a tutte le loro creazioni. I Solaro sono tra questi.

Nelle vetture odierne si osserva una grande, forse eccessiva varietà di forme, di colori, di arredi. Si rimarkano forme bizzarre, colori stridenti, arredi bizzarri, creazioni che vorrebbero attirare l'attenzione, e che riescono sì vistose, ma appunto perciò mancano di stile. Si può loro attribuire qualsiasi provenienza, anche la più umile, e non si sbaglia.

Non è così per le vetture che escono della Carrozzeria Solaro di Via Petrarca. Quando se ne conosce qualcuna non si tarda a distinguere le altre. Esse si notano precisamente

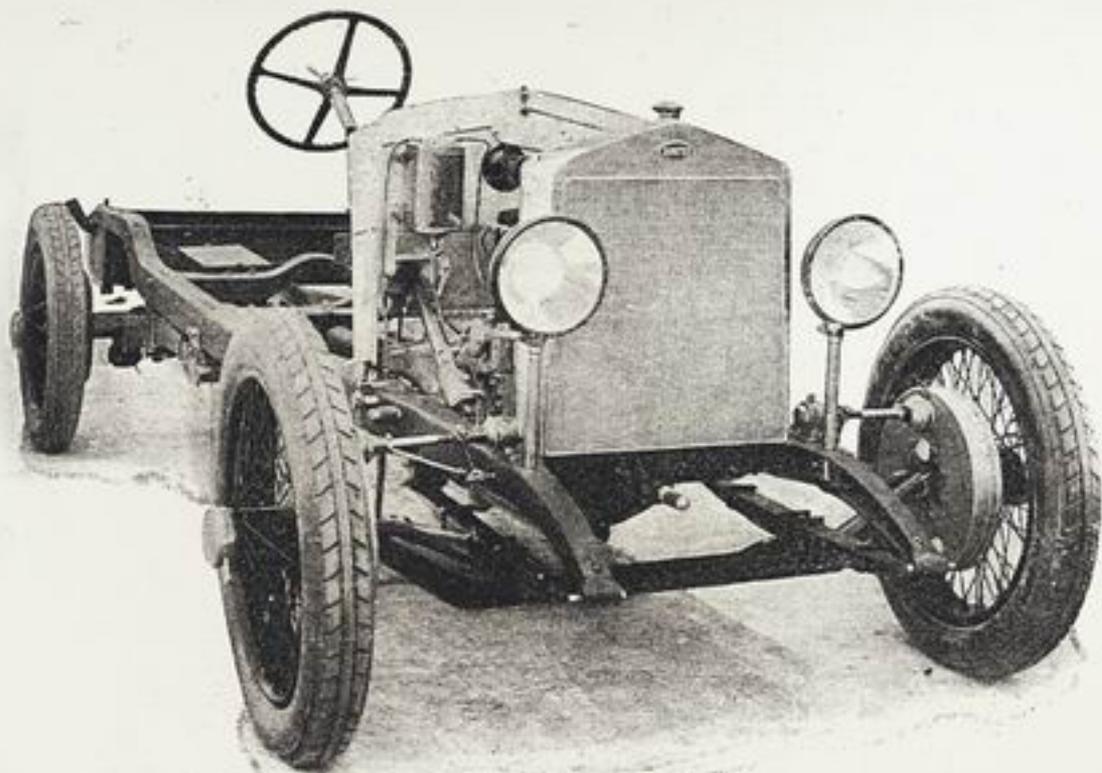


Fig. 1 - Lo chassis della due litri Diatto tipo 20 A.

## La fisionomia tecnica della due litri Diatto

La stampa automobilistica italiana ha avuto un'altra magnifica occasione per ridimostrare la sua profondità tecnica ancora una volta, in occasione della comparsa oramai non più recente ma ancora d'attualità della due litri Diatto tipo 20. Essa si è rivelata attraverso la relativa modestia — per mole e per numero — dei giudizi forniti sulla nuova vettura torinese, e attraverso il tono dei giudizi stessi. Ed è naturale che così sia stato: la nuova Diatto non esce apparentemente, nella fisionomia generale del disegno, dalle forme oramai tradizionali, delle vetture veloci di marca, né dalle forme sbalorditive eccentriche costruttive che presso i popoli economicamente colti vengono prima discutate, poi, se è il caso, ammirate, e che il nostro pubblico, spesso e volentieri, preferisce ammirare, poi, se non è il caso, critica.

Quanto invece racchiude d'interessante la Diatto non è atto a turbare una snobistica fantasia, perchè consiste nella sagace razionalità dei singoli organi e dispositivi e nel loro estremamente armonico aggruppamento, nelle

rimarchevoli novità di dettaglio, nella proporzione, nella serietà costruttiva, nell'impiego di alcuni materiali, nella lavorazione di alcuni altri, nell'elevazione della più complessa meccanica a forma d'arte impeccabilmente svol-

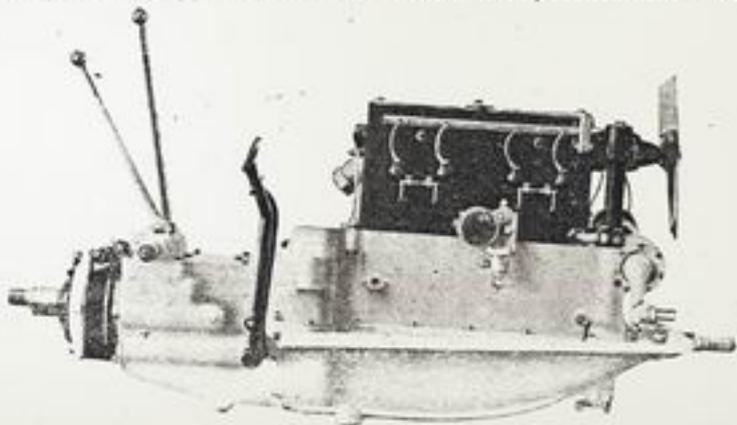


Fig. 2 - L'interessante gruppo motore visto dal lato dell'aspirazione.

1a. Un complesso di caratteri, insomma, parte squisitamente tecnici, parte, vorremmo dire, soggettivi, che l'osservatore affrettato o superficiale non può raccogliere, come in effetto non si sono raccolti nelle lodi generiche tributate dai primi commentatori, che ammirando la bella linea, la

rietà di giudizio o per dargli il desiderio, quando avesse a trovarsi davanti allo chassis nudo di cui oggi discorriamo, di completare per suo conto le osservazioni e di poter concludere con conoscenza di causa sul grado di perfezione cui è giunta oggi l'industria automobilistica nostrana.

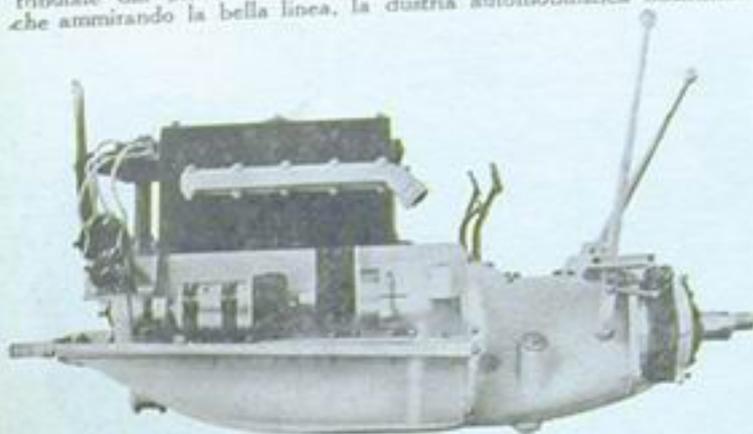


Fig. 1 - Il gruppo motore visto dal lato dello scario.

snellezza, l'aspetto possente, l'elegante finitura, la marcia signorile, la superba tenuta di strada e simili luoghi comuni hanno implicitamente — col trascurare l'impareggiabile oscuro travaglio di cesello — recato offesa ai costruttori.

Con questo preambolo non vogliamo arrogarci di rendere — e d'essere noi soli a rendere — una completa idea di come è costruita la Diatto. Troppa cause, e in primo luogo la mancanza di spazio, vietano anche a noi quella completezza di esame dei dettagli che vorremmo porgere. Ma cercheremo almeno di accennare a grandi tratti, non fosse altro che per indirizzare il lettore alla se-

Il motore fa blocco unico col cambio e la frizione, ed è sospeso al telaio su tre punti. La trasmissione è ad un solo giunto cardanico, con albero che a medio carico rimane perfettamente allineato coll'asse motore, donde minimo lavoro del giunto, nessuna perdita di potenza, nessun logoramento e conseguenti rumori. La spinta viene trasmessa al telaio per mezzo del ponte posteriore, che racchiude il differenziale, e del tubo di reazione la cui estremità anteriore appoggia sulla scatoletta del cambio, con l'intermediario di un giunto sferico.

Tutti i comandi sono portati dal blocco motore-cambio, con leve

al centro. Il freno sul cambio è comandato a mano, quelli sulle ruote a pedale. Lo chassis è fornito sia coi freni anteriori Panoz, come senza.

Il peso dello chassis completo con due ruote di ricambio è di 920 Kg. Il passo di mm. 3100, la carreggiata di 1400. Le ruote normali di 810-120 gommate Englebert cordé. La velocità massima con carrozzeria torpedo raggiunge i 100 Km. all'ora.

Queste, a un primo sguardo sommario e sintetico, le caratteristiche essenziali della vettura.

Ed ora, più dettagliatamente. Il motore ha quattro cilindri in monoblocco, fusi in ghisa, col blocco delle teste riportato senza l'interposizione di alcuna guarnizione, per l'assoluta precisione della lavorazione. L'alaggio è di mm. 79,7, la corsa di mm. 106, con una cilindrata complessiva di 1995 cmc. Formule di cilindrata, come si vede, relativamente tendenti alla cilindrata «quadra», in omaggio ad una minor velocità lineare assoluta del pistone a parità di velocità angolare, e in contrapposto ad alcune moderne tendenze di corse esageratamente lunghe. C'è che alla concezione di ogni dettaglio di questo motore presiedette l'intenzione di ottenere bensì un motore veloce, brioso, modernissimo, ma essenzialmente longevo e sicuro. Così il numero dei giri (date le caratteristiche di distribuzione che vedremo subito) è mantenuto in limiti onesti: 2500-3000; i 100 chilometri all'ora corrispondono a circa 2700 giri, con uno sviluppo di potenza di 45 HP.

I pistoni (che nel tipo cosiddetto sport, recante pure i freni anteriori) e capace naturalmente di maggiori velocità, sono in lega

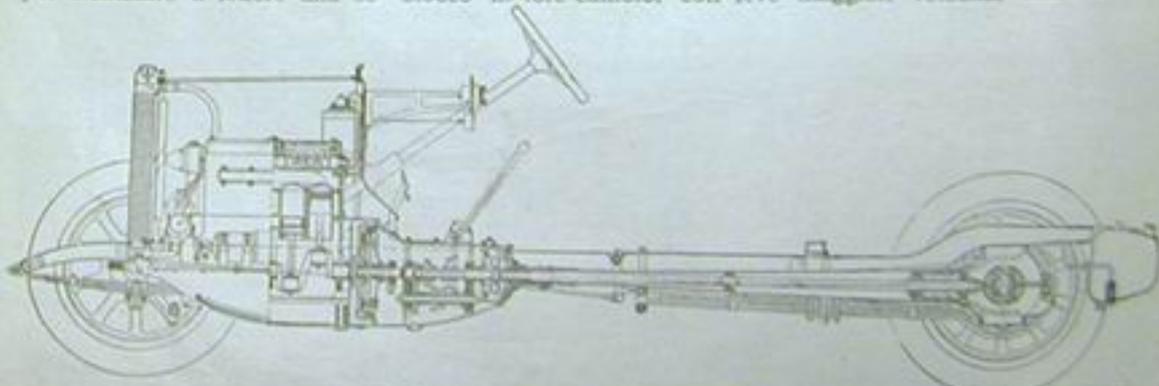


Fig. 2 - Sezione generale della chassis.

10 Ottobre 1924

d'alluminio) portano uno speciale anello raschia-olio, che appare in una nostra figura di dettaglio, per limitare il passaggio dell'olio nella camera di compressione.

L'albero a gomiti, del diametro di 40 mm., è fucinato da un pezzo di acciaio al cromo-nichel, e poggia su tre bronzine munite di metallo antifrizione lunghe 55 mm. Un quarto supporto a sfere portante ed a doppia spinta impedisce lo spostamento assiale dell'albero a gomiti. Le bielle, anch'esse di acciaio fucinato, portano bronzine di 40 mm. contro

testa al motore. Le nostre figure, e segnatamente la fig. 5 e la fig. 7, danno un'idea abbastanza chiara della disposizione, che se ha tardato tanto ad imporsi in sostituzione del sistema ad albero nel carter e punterie laterali, ha però fortunatamente subito trovato chi intravvide in questa soluzione, razionale per eccellenza, non un mezzo per sfruttare all'estremo le risorse di un diagramma paradossale e ottenere motori sempre più spinti, ma per migliorare i riempimenti e il rendimento anche a regimi più paca-

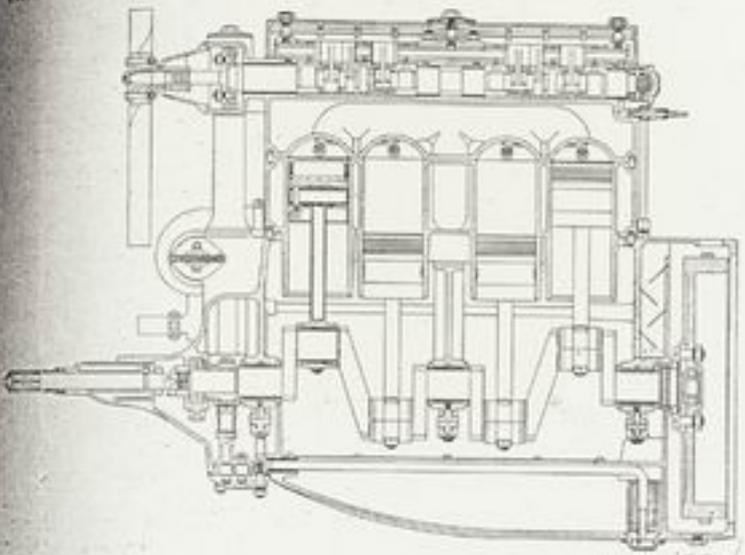


Fig. 5 - Sezione del motore.

l'albero e di 22 mm. contro lo spinotto, e sono di sezione tubolare.

La distribuzione, molto interessante, avviene per valvole in testa tutte eguali e intercambiabili, con albero delle cammes in



one con segmenti.

ti, e in altre parole per ottenere maggior potenza senza ricorrere a « tirare » quelle altre condizioni (rapporto di compressione, diagramma delle aperture, leggerezza degli organi dotati di moto alterno, diametro delle valvole) la cui conservazione in limiti ragionevoli è precipua fonte di sicurezza d'uso.

Facevamo or non è molto simili considerazioni a proposito di un'altra bella vettura italiana: oggi notiamo con piacere che l'esempio della *Diatto* ha fatto o sta per fare scuola anche ad altri chassis, e che si delinea pertanto una nuova tendenza prettamente italiana: l'adozione dell'albero a cammes in testa sulle macchine da turismo, per ottenere chassis veloci ma non motori spinti.

Ecco infatti qualche altro interessante dato sulla *Diatto*, che non spaventerà certo il più mediocre intenditore di macchine

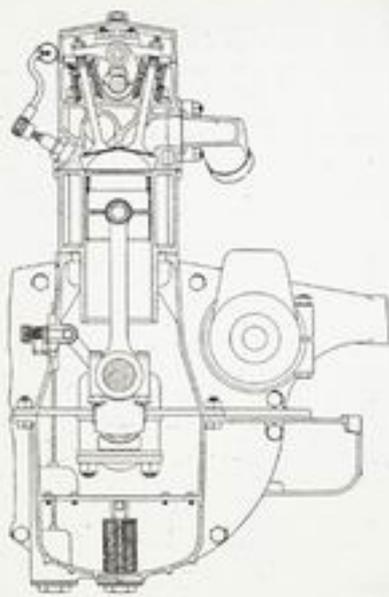


Fig. 7 - Sezione trasversale del motore.

sportive; rapporto volumetrico di compressione (anche per tipo sport): 5,2:1 diagramma di distribuzione: aspirazione apre al P.M.S., chiude 40° dopo P.M.I. Scarico apre 50° prima P.M.I., chiude 15° dopo il P.M.S. (anche questo diagramma è comune ai due tipi). Anticipo massimo dell'accensione 30° (coll'accensione in tutto-ritardo esattamente al P. M. S.).

Sulla *Diatto*, la concreta rea-

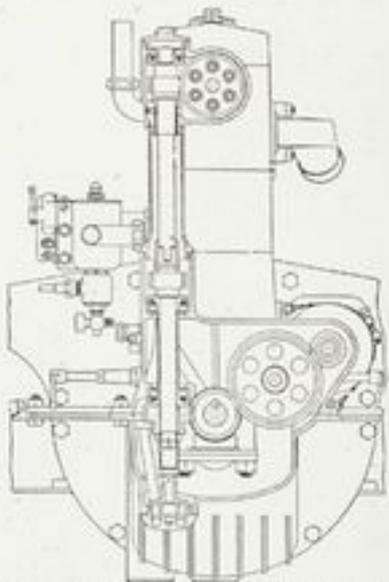


Fig. 8 - L'albero verticale anteriore per il comando dell'albero a cammes e gli ingranaggi della dinamo (una volta e mezza la velocità del motore).

lizzazione del sistema di distribuzione è ottenuta imperniando i bilancieri che comandano le valvole (queste sono, naturalmente, inclinate e richiamate da doppia molla; il loro diametro è di 40 mm) in un secondo albero fisso sovrapposto all'albero a cammes. Semplicissimo è l'aggiustaggio del gioco col gambo delle valvole, che è calcolato piccolissimo (circa 3 centesimi di mm.) a tutto incremento della silenziosità.

Ed ecco un altro considerevole vantaggio del sistema, non consentito dal maggior gioco necessario agli altri sistemi. Infatti il ricupero della dilatazione del monoblocco sotto l'azione del calore non è possibile nel caso delle punterie laterali, che lavorano di

pio giunto cardanico. Tale pompa, che è situata sul fondo della coppa anteriormente, rimane sempre adescata. L'olio aspirato nella coppa viene spinto, per un tubo verticale, a un tubo collettore longitudinale situato nel basamento, di dove si dipartono quattro tubetti. Tre vanno ai supporti dell'albero a gomiti, donde per mezzo di condotti interni all'albero l'olio arriva alle teste di biella, mentre i cilindri e i perni degli stantuffi vengono lubrificati dall'olio proiettato dalle bielle. Il quarto tubo conduce l'olio alla testa per la lubrificazione della distribuzione. Di qui l'olio ritorna alla coppa in parte dal condotto verticale che attraversa nel mezzo il gruppo dei cilindri, in

dentro sino alla base della camera d'acqua, cioè al punto morto inferiore dei pistoni.

Ci siamo dilungati oltre il previsto a proposito del motore, non per iniziare una minuta descrizione, di corrispondente mole, di tutte le altre parti della vettura — impresa che esorbiterebbe oggi dalle nostre possibilità tipografiche — ma per dare una concreta idea, non troppo vaga, dei criteri meccanici seguiti e della cura del dettaglio; e ciò abbiamo fatto appunto prendendo ad esempio l'organo capitale della macchina.

Per tutto il resto dobbiamo fare affidamento sull'intelligente interpretazione delle figure da parte del lettore, limitandoci per parte nostra a questi altri pochi cenni assolutamente generalissimi.

La frizione a secco, a disco unico d'acciaio guernito di ferro e molle multiple, è racchiusa nel volano, il quale è di dimensioni piuttosto ridotte per non ostacolare con la sua inerzia la fulminea accelerazione che è una delle tante belle caratteristiche di questa macchina.

Il cambio è a quattro rapporti e retromarcia, con la quarta in presa diretta. I singoli rapporti delle marce avanti sono: 4,17; 7,14; 11,30 e 19,20 a 1. In prima la macchina carrozzata con medio carico supera la pendenza massima del 22 per cento. Il coperchio del cambio fa da guida all'alberello sul quale sono calettate le leve per il comando delle marce; togliendolo, si rendono accessibili tutti gli organi costituenti il cambio. In una cuffia collegata posteriormente al cambio trovano posto la puleggia del freno e il giunto cardanico, racchiuso in una scatola di lamiera, e lubrificato dall'olio proveniente attraverso l'albero primario della scatola del cambio.

Il ponte posteriore è di lamiera stampata in due metà riunite con chiodatura e saldatura autogena. Il tubo di spinta viene a far corpo col ponte mediante bulloni che si prolungano posteriormente per trattenere il supporto del gruppo differenziale. La spinta delle ruote viene trasmessa dal ponte alla scatola del cambio, come s'è visto, per mezzo del tubo di reazione, il quale reagisce alla tendenza che ha il ponte di ruotare sull'asse delle ruote posteriori, sia per la coppia motrice che per il colpo di freno.

Il differenziale è ad ingranaggi

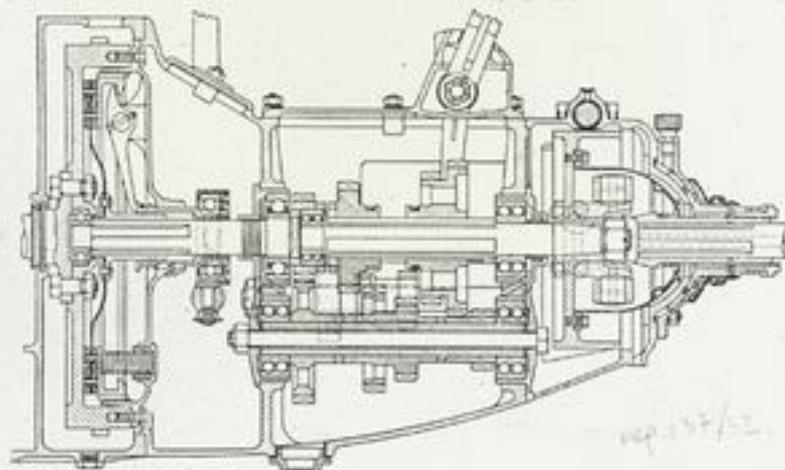


Fig. 9 - La frizione e il cambio.

punta; è invece possibile nel caso di un unico albero che lavori ruotando su sé stesso, come dimostra la nostra fig. 8. L'albero verticale, che comanda l'albero delle cammes per mezzo di un pignone conico a dentatura elicoidale, è diviso in due pezzi reciprocamente impegnati in rotazione dall'innesto che appare in figura, ma liberi di compiere lievi scorrimenti assiali, per proprio conto. Anzi, smontando le teste, la parte superiore dell'albero viene via insieme, mentre la parte inferiore, che ruota su due cuscinetti a sfere di spinta, rimane col blocco. Essa comanda, mediante un altro gruppo d'ingranaggi elicoidali, l'unico alberino trasversale per il comando del magnete e della pompa d'acqua.

Lo stesso albero verticale della distribuzione comanda ancora la pompa d'olio per la lubrificazione forzata per mezzo di dop-

parte dal tubo che fa da custodia all'albero verticale, cosicché tutti gli ingranaggi vengono lubrificati.

Il sistema è munito di valvola limitatrice della pressione, comandamente regolabile. La verifica del livello dell'olio è fornita da un galleggiante la cui asticciola esce dal basamento. L'olio si versa da un tappo collocato nel coperchio della testa dei cilindri.

Finalmente, per chiudere il nostro sguardo al motore, rileveremo ancora una particolarità di disegno chiara nelle figg. 7 e 8: il carter, naturalmente d'alluminio, è diviso secondo un piano orizzontale che passa per l'albero motore: la parte inferiore, nella zona che fa da serbatoio d'olio, ha ricavate di fusione sette alette che servono sia alla rigidità che al raffreddamento: la superiore è assai più alta del normale, e le canne dei cilindri vi penetrano

Giacca 1924

come pure il gruppo di comando: il supporto del differenziale è in alluminio, e tutto il gruppo del differenziale montato si introduce nella scatola del ponte dall'apertura posteriore.

La balestra anteriore è di acciaio stampato ad alta resistenza come pure i fuselli e le leve dello sterzo. Forse nessun'altra nazione costruttrice suole concedere all'assale e allo sterzo la robustezza che essi ricevono dalle fabbriche d'Italia, dove pare che abbiamo il primato delle strade peggiori e delle velocità turistiche più elevate. Prezioso stimolo questo: non ultima causa dell'invidiata perfezione da noi raggiunta.

E dovremmo ora, per finire, intrattenerci del telaio e delle sospensioni. Basti richiamare alle figure, dove appaiono le due balestre anteriori semi-elittiche e le due lunghe cantilever posteriori, ricordando che le molle hanno foglie non spesse e molto larghe, e che a vettura carica esse risultano quasi perfettamente diritte.

Ed ecco che, sul punto di concludere, ci avvediamo come neppure le nostre note, che per allontanare dai luoghi comuni delle lodi superficiali abbiamo ridotte a un'arida elencazione puramente tecnica, non bastano certo a rappresentare nel lettore quella somma d'impressioni e di sensazioni

che ti colgono all'esame della macchina viva vera e luccicante sotto il tuo sguardo appassionato, o alla prova su strada in velocità, su terreno smosso, in salita, nelle più affollate vie cittadine,

e perciò vanno ammirate e provate *de visu*. Ogni articolo di Rivista, per completo che sia, non può che iniziare al desiderio di una più profonda conoscenza, e perciò, giustamente, il buon gu-

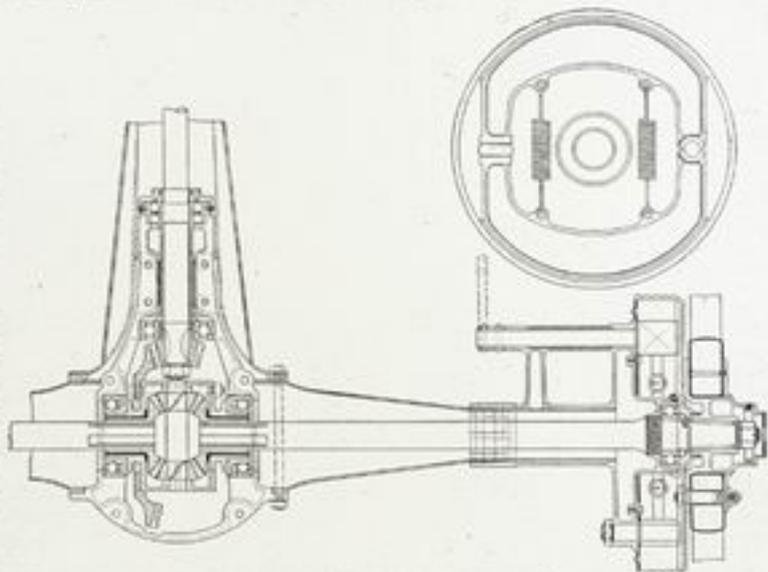


Fig. 10 - Particolare del ponte posteriore

staio li salta di piè pari. sul bagnato, nei sentieri campestri, nelle discese vertiginose.

Ma forse la colpa è della macchina e non nostra. Poiché la due litri Diatto è di quelle macchine che alla prova superano l'aspet-

taio li salta di piè pari.

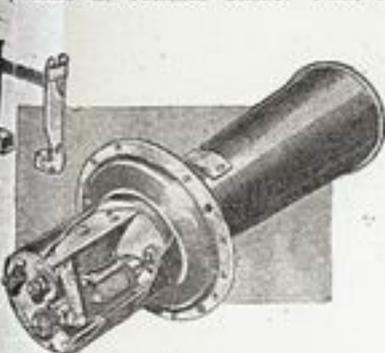
Il buongustaio sa che per noi appassionati le belle macchine son come le belle donne. Provatte ad accontentarvi della descrizione. Aldo Farinelli.

## Due interessanti accessori

### La tromba elettrica Basco.

La tromba elettrica Basco è di costruzione americana ed è fatta con l'intento di permettere un prezzo di vendita basso. Tutti i

pezzi sono stampati ed inchiodati, però la costruzione è ottima con particolari bene studiati.



Le spazzole sono facilmente levabili per l'ispezione, con unica

molla per assicurare la pressione sul collettore.

La tonalità può essere facilmente regolata dall'esterno. Il motorino elettrico ha il campo magnetico unipolare, l'altro polo essendo costituito dalla carcassa stessa.

Il coperchio si può togliere levando una sola vite. Questa tromba è fabbricata per 6 volts; si può usare per 12 inserendo una resistenza.

Il prezzo è di 27 scellini e 6 denari quindi meno di lire italiane 150.

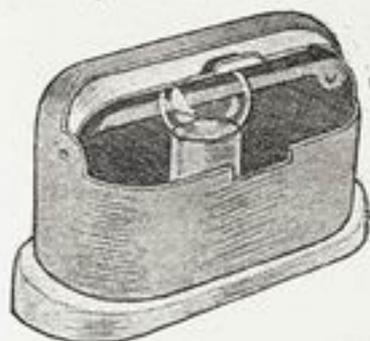
### Lampadina per cruscotto.

Una lampadina per cruscotto non abbagliante è questa della quale riproduciamo l'illustrazione.

Come è chiaramente visibile, la lampadina è chiusa in una specie di astuccio che ha la parte superiore con coperchio mobile e re-

golabile in modo da far uscire più o meno luce.

E' ben noto agli automobilisti come sia utile non avere luci sul cruscotto per non diminuire la vi-



sibilità della strada e come d'altra parte sia necessario poter dare una occhiata agli strumenti di controllo; ecco dunque che questa lampadina può essere veramente utile.

# Diatto

L'anziana Casa torinese costruisce in serie due modelli entrambi quattro cilindri  $79,7 \times 100 = 1995$ , 56 cmc. a valvole in testa comandate da asse a camme pure in testa e comandate mediante albero verticale a coppie elicoidali; entrambi tassati in L. 790.

Il modello 20 A, del passo di m. 3,10 è un poco più pesante del modello 30 raggiungendo, a chassis nudo, il peso complessivo di Kg. 950 e presenta la caratteristica della sospensione posteriore per molle a cantilever.

Il motore alimentato per carburatore Solex e provvisto di magnete Marelli rende la sua potenza massima di HP. 45 al regime di 3000 giri e viene munito a scelta o di ruote *Sonkey* oppure di smontabili *Rudge W.*  $720 \times 120$ . La carreggiata è di 1,42. L'ingombro totale di m. 4,20. La velocità da 95 a 100 Km. all'ora. Il modello 30 di passo più corto, m. 3,810, è un po' più leggero, raggiungendo lo chassis nudo il peso di Kg. 880.

Il motore è leggermente più spinto: il suo regime massimo di rotazione raggiunge infatti i 3500 giri rendendo sino a 50 HP. al freno. In conseguenza di ciò la velocità del tipo 30 che viene fornito soltanto con ruote *Rudge W.*, con carburatore *Zenith T. D.* e magnete *Bosch* è notevolmente più veloce del tipo 20 A, raggiungendo i 115 Km. ora.

Le sospensioni di questo modello sono ottenute entrambe mediante molle semielittiche raggiungendo così una più sicura stabilità trasversale del treno posteriore, in armonia con le caratteristiche di notevole velocità del modello stesso.

Per il resto questi due motori sono assolutamente simili; vale a dire dispongono di pistoni d'alluminio di lubrificazione forzata, di raffreddamento a pompa e radiatore a nido d'api, di innesto monodisco a secco, di trasmissione a giunto cardanico e guaina spingente, di sterzo irreversibile a vite senza fine e settore, di alimentatore a depressione ed infine di frenatura integrale sulle quattro ruote.

Entrambi gli chassis sono completi di impianto elettrico ed avviamento.

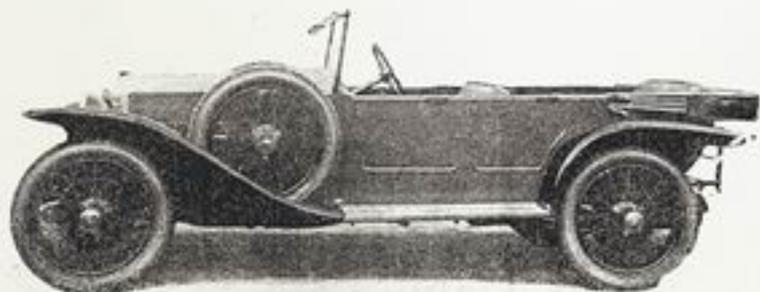
Esiste poi un terzo modello che, benchè non venga esposto alla Fiera Campionaria è pure in vendita.

Si tratta del modello 26 che per dimensioni e peso generali di chassis è identico al 20 A ma è munito di motore notevolmente più potente; un quattro cilindri in linea valvole ed asse a camme in testa, alesaggio e corsa rispettivamente  $85 \times 116 = 2632$  cmc. che pur essendo tassato per soli 24 HP. (L. 1074) rende la rispettabile potenza di 70 HP. al regime di 3000 giri e può imprimere perciò alla vettura, carrozzata torpedo 4

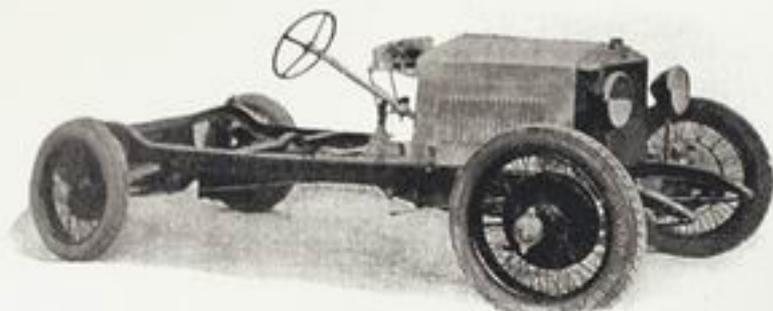
posti, la velocità di 125 Km.-ora.

Anche in questo modello le sospensioni sono entrambe ottenute mediante molle semielittiche, il passo è di m. 1,47 l'ingombro totale di m. 4,20.

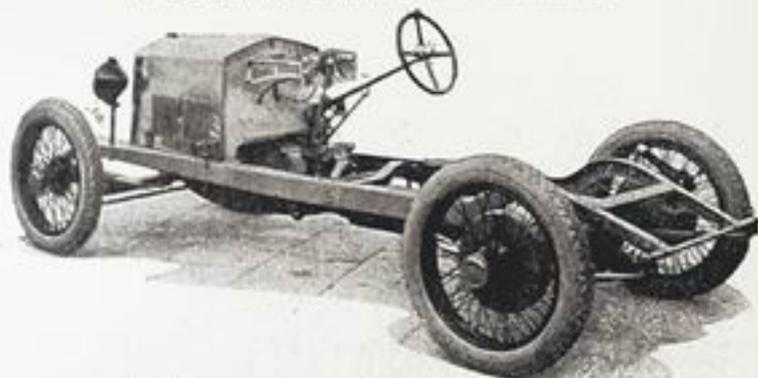
Il disegno del radiatore è il classico *Diatto* a linea diritta che ha fatto scuola; i telai abbassati si prestano ad essere carrozzati molto elegantemente costituendo vetture basse a linee sfuggenti e dritte come impone la sobria concezione della moda corrente.



Torpedo su Diatto 30.



Chassis Diatto tipo 30 visto tre quarti anteriormente.



Chassis Diatto tipo 30, visto tre quarti posteriormente.



Lo stand Diatto.

vetture cosiddette « goutte d'eau » di Rumber, per la prima volta sottoposte al giudizio del pubblico svizzero, ottengono un vivo successo... d'ilarità da parte dei visitatori che non sono al corrente dei loro principi costruttivi.

Gli chassis e le vetture francesi, sempre molto apprezzate sul mercato svizzero, non rivelano alcuna novità dal Salon parigino, all'infuori dei recentissimi perfezionamenti di dettaglio e la sempre maggior raffinatezza della carrozzeria, di gusto fine e somma eleganza. Ma nel confronto della costruzione e soprattutto delle carrozzerie italiane, presenti a Ginevra, si nota una leggera ma netta prevalenza della nostra industria, sia per quanto riguarda meccanica pura come per l'eleganza e buon gusto della carrozzeria; superiorità che gli stessi visitatori francesi riconoscono di buon grado.

Fra la produzione francese, molto ammirato lo chassis due litri Cottin-Desgouttes « surbaissé »; il suo assale posteriore è al disopra del telaio, che nella sua parte posteriore assomiglia nella for-

ma allo chassis della discussa « goutte d'eau » Rumber.

Due originali carrozzerie sono esposte nello stand Voisin; la prima, in cuoio, rassomiglia ad una carrozza del medio evo, e il disegno della seconda, d'un aspetto curioso, venne già esposta da Neumann-Neander al primo salon di Berlino del dopo guerra.

Tutte le vetture francesi salvo Citroen, sono munite di freni alle quattro ruote, anche le vetturine ed i cyclecars.

Negli stands belgi, austriaci e svizzeri, nessuna novità di qualche importanza, all'infuori di un camion S. L. M., della Fabbrica di Locomotive di Winterthur, e le cui ruote motrici sono le anteriori; un altro ammirato veicolo industriale è un colossale camion a sei ruote, di 10 tonnellate, montato su gomme semipneumatiche di fantastiche dimensioni, costruito da una Casa svizzera, la quale faceva anche circolare per le vie di Ginevra un'auto-pompa d'incendio.

L'industria svizzera era naturalmente presente al completo: Martini, Motosacoche (Maximag),

con le loro vetture automobili e Arbenz (Cetiker), Berna, Brocinovic, e Saurer coi loro camions. Il Belgio ha inviato F. N. e Metallurgique, di cui si dice siano state vendute 100 vetture al salone di Berlino; l'Austria è presente con Steyr ed Austro Daimler.

Entrando nella grande Galleria, per il passaggio dal Palais Electoral, il primo stand che attrae l'attenzione è quello di Alfa Romeo, che unitamente a quelli di Itala ed Isotta Fraschini, è uno dei più belli ed affollati di tutto il Salon.

Alfa Romeo espone fra l'altro un magnifico chassis 4 cilindri R. M. con radiatore a tagliavento, ed una rossa vettura sport carrozzata dal sig. Pozzi di Renens, un italiano residente in Svizzera, che ha saputo creare una carrozzeria veramente italiana per stile, eleganza e buon gusto. Una lussuosa limousine carrozzata dalla Casa svizzera Brichet, ed un'altra di Gangloff sono le più ammirate e le meglio finite della industria svizzera della carrozzeria. Nel centro del suo stand, Alfa Romeo



La Diatto, coi suoi tipi tanto apprezzati.

selva di piante ornamentali, e ci richiama imperiosamente magari all'altro capo del settore del Salone, fendendo la densa folla, e sul nostro cammino ecco ancora altri cartelli prima nascosti e che col nome iscritto richiamano imperiosamente la nostra attenzione: così, a caso, ci fermiamo dinanzi allo stand Bianchi nome glorioso dell'industria italiana, anche se non infiorato da vittorie in competizioni sportive di grande importanza. Così noi, come tutti gli altri visitatori, ci fermiamo in osservazione del nuovo modello dalla marca dell'aquila reale, la S 4, presentata in una elegante torpèdo che pur nascondendo i dettagli costruttivi dello chassis, non impedisce al conoscitore di indovinare sotto la lucida veste il complesso armonioso di questo modello di vettura leggera cui accanto ai platonici commenti ammiratori non mancarono i pratici successi commerciali. Per quanto non nuova al pubblico italiano,



Molti articoli di primissime marche e fan a montale erano esposti in questo stand.

## Società Anonima Autocostruzioni Meccaniche Chiribiri

Turin (5), Via Carglio.

Telegrammadresse / Telegraphic address / Adresse télégraphique:

Chiribiri, Torino.

Telefon:

Turin 43-792.

Aufsichtsrat / Board of Directors / Conseil d'administration:

Cav. Antonio Chiribiri, Presidente.

Rag. Santaniello Achille, Consigliere.

Verga Gaudenzio, Consigliere.

Avv. Giartosio Giovanni, Consigliere.

Gründungsjahr und Gründungshergang / year and history of establishment /  
année et histoire de la fondation:

Gegründet 1919. Seit dem 24. November 1925 Aktiengesellschaft.

Aktienkapital / Joint stock / Fonds sociaux:

150 000 Lire.

Besitztum / Properties / Possessions:

Grundbesitz und Fabrikanlagen in Turin in Größe von 10 000 qm.

Produktion:

Bis zu 4 Wagen täglich.

TYPE (Modell): Chiribiri „Monza“, „Spinto“.

Steuerformelleistung / Horse power by formula for state taxes / Puissance  
suivant la formule pour l'impôt:

16 H. P.

Bremsleistung / Brake horse power (effective horse power) / Puissance au  
frein (puissance effective):

50 H. P.

Bohrung und Hub / Bore and stroke / Alésage et course de piston:

65×120 mm = 1500 ccm.

Zahl der Zylinder und Arbeitsweise / Number of cylinders and cycles /  
Nombre des cylindres et système:

4 Zylinder.

Zahl der Gänge und Schaltung / Number of speeds and gear control / Nombre  
de vitesses et changement de vitesse:

3 vorwärts, 1 rückwärts.

Achsstand / Wheel base / Empattement:

2,60 m.

Spurweite / Wheel gauge / Ecartement de voie:

1,25 m.

Bereifung / Tyres / Bandages:

760×90 mm.

Chassis- und Wagen-Gewicht / Weights of chassis and of car / Poids du  
chassis et de la voiture:

Chassis 700 kg.

## Società Anonima Autocostruzioni Diatto

Turin, Via Venaria 73.

Telegrammadresse / Telegraphic address / Adresse télégraphique:

Diattauro.

Telefon:

Turin 3208 und 8079.

Aufsichtsrat / Board of Directors / Conseil d'administration:

Consiglio d'amministrazione:

Ing. Comm. Panetti Prof. Modesto, Presidente.

Ing. Comm. Maurizio Musso.

Cav. Uff. Guiseppe Musso.

Stefano Carlo Gorrini, Administratore Obligato.

Collegio sindacale:

Rag. Pietro Ferroglio.

Clodoreo Pasqualini.

Francesco Bertagna avv.

Gründungsjahr und Gründungshergang / year and history of establishment /  
année et histoire de la fondation:

Gegründet April 1924; hervorgegangen aus der Società Automobili  
Diatto.

Aktienkapital / Joint stock / Fonds sociaux:

Lire 3 500 000.

Anzahl der Arbeiter und Angestellten / Number of workmen and employees /  
Nombre des ouvriers et des employés:

400 Arbeiter, 50 Angestellte.

Produktion:

Im Jahre 1925: 650 Wagen.

TYPE (Modell): Diatto „20 A“.

Steuerformelleistung / Horse power by formula for state taxes / Puissance  
suivant la formule pour l'impôt:

Italienische Formel: 20 PS. (Deutsche Formel:  $\frac{8}{04}$ ).

Bremsleistung / Brake horse power (effective horse power) / Puissance au  
frein (puissance effective):

45 PS.

Bohrung und Hub / Bore and stroke / Alésage et course de piston:

79,7×100 mm.

Zahl der Zylinder und Arbeitsweise / Number of cylinders and cycles /  
Nombre des cylindres et système:

4 Zylinder, 4-Taktmotor.

Zylinderinhalt / Cylinder capacity / Cylindrée:

1995 ccm.

Zahl der Gänge und Schaltung / Number of speeds and gear control / Nombre  
de vitesse et changement de vitesse:

4 vorwärts, 1 rückwärts.

Achsstand / Wheel base / Empattement:

3100 mm.

Spurweite / Wheel gauge / Ecartement de voie:

1420 mm.

Bereifung / Tyres / Bandages:

820×120.

Anzahl der Sitzplätze / Number of seats / Nombre des sièges:

4 oder 6.

**Höchstgeschwindigkeit / Maximum speed / Vitesse maximum:**  
115 km-Std.

**Brennstoffverbrauch / Fuel consumption / Consommation de combustible:**  
15 l pro 100 km.

**Art der Zündung / Nature of ignition used / Genre d'allumage:**  
Hochspannungsmagnet.

**Voltstärke der Batterie / Battery voltage / Voltage de la batterie:**  
12 Volt.

**Chassis- und Wagen-Gewicht / Weights of chassis and of car / Poids du chassis et de la voiture:**  
Chassis 950 kg, 6-Sitzer Torpedo 1450 kg.

**Karosserieform und Preis / Forms of the carriage bodies and prices / Formes des carrosseries et prix:**  
Torpedos, Innenlenker, Coupés, Cabriolets, Spider.

TYPE (Modell): Diatto „30“.

**Steuerformelleistung / Horse power by formula for state taxes / Puissance suivant la formule pour l'impôt:**  
Italienische Formel 20 PS, (Deutsche Formel: 8/40.)

**Bremsleistung / Brake horse power (effective horse power / Puissance au frein (puissance effective):**  
50 PS.

**Bohrung und Hub / Bore and stroke / Alésage et course de piston:**  
79,7×100 mm.

**Zahl der Zylinder und Arbeitsweise / Number of cylinders and cycles / Nombre des cylindres et système:**  
4 Zylinder, 4-Taktmotor.

**Zylinderinhalt / Cylinder capacity / Cylindrée:**  
1995 ccm.

**Zahl der Gänge und Schaltung / Number of speeds and gear control / Nombre de vitesses et changement de vitesse:**  
4 vorwärts, 1 rückwärts.

**Achsstand / Wheel base / Empattement:**  
2860 mm.

**Spurweite / Wheel gauge / Ecartement de voie:**  
1420 mm.

**Bereifung / Tyres / Bandages:**  
820×120 mm oder gerade Seite 30×5,25.

**Anzahl der Sitzplätze / Number of seats / Nombre des sièges:**  
Vier.

**Höchstgeschwindigkeit / Maximum speed / Vitesse maximum:**  
120 km-Std.

**Brennstoffverbrauch / Fuel consumption / Consommation de combustible:**  
15 l pro 100 km.

**Art der Zündung / Nature of ignition used / Genre d'allumage:**  
Hochspannungsmagnet.

**Voltstärke der Batterie / Battery voltage / Voltage de la batterie:**  
12 Volt.

**Chassis- und Wagen-Gewicht / Weights of chassis and of car / Poids du chassis et de la voiture:**  
Chassis 850 kg, 4-Sitzer Torpedo 1380 kg.

**Karosserieform und Preis / Forms of the carriage bodies and prices / Formes des carrosseries et prix:**  
Torpedos oder Spider.

## Fabbrica Automobili Sport Torino

Turin, Via La Loggia 18.

TYPE (Modell): „Fast“ S-2.

**Steuerformelleistung / Horse power by formula for state taxes / Puissance suivant la formule pour l'impôt:**  
26 H. P.

**Bohrung und Hub / Bore and stroke / Alésage et course de piston:**  
84×135 mm = 2991 ccm.

**Zahl der Zylinder und Arbeitsweise / Number of cylinders and cycles / Nombre des cylindres et système:**  
4 Zylinder.

**Zahl der Gänge und Schaltung / Number of speeds and gear control / Nombre de vitesses et changement de vitesse:**  
4 vorwärts, 1 rückwärts.

**Achsstand / Wheel base / Empattement:**  
3065 mm.

**Spurweite / Wheel gauge / Ecartement de voie:**  
1416 mm.

**Bereifung / Tyres / Bandages:**  
820×120 mm.

**Chassis- und Wagen-Gewicht / Weights of chassis and of car / Poids du chassis et de la voiture:**  
Chassis 1000 kg.

## F. A. T. A. Automobili Aurea

Turin, Corso Peschiera 250.

**Telegrammadresse / Telegraphic address / Adresse télégraphique:**  
Fata, Turin.

**Telefon:**  
Turin 51-839.

**Vorstand / Management / Administration:**  
Ciro Riva, Presidente.  
Ing. Effrem Magrini, Direttore tecnico.  
Dott. Carlo Notari, amministratore delegato.

**Bankverbindungen / Bankers / Banquiers:**  
Banca Popolare Anonima Cooperativa di Novara, Turin, Via Alfieri.

**Gründungsjahr und Gründungshergang / year and history of establishment / année et histoire de la fondation:**  
Gegründet 1922.

**Anzahl der Arbeiter und Angestellten / Number of workmen and employees / Nombre des ouvriers et des employés:**  
300.

**Produktion:**  
1924: 380, 1925: 430, 1926: 415 Wagen.

**Umsatz / Sales / Ventes:**  
1924: 370, 1925: 420, 1926: 422 Wagen.

TYPE (Modell): „Aurea“ 500.

**Steuerformelleistung / Horse power by formula for state taxes / Puissance suivant la formule pour l'impôt:**  
16/27 H. P.

Achsstand / Wheel base / Empattement:

2,60 m.

Spurweite / Wheel gauge / Ecartement de voie:

1,25 m.

Bereifung / Tyres / Bandages:

760×90 mm.

Chassis- und Wagen-Gewicht / Weights of chassis and of car / Poids du chassis et de la voiture:

Chassis 700 kg.

## Società Anonima Autocostruzioni Diatto

Turin, Via Venaria 73.

mancat risposta dell' Questionario 1.

Telegrammadresse / Telegraphic address / Adresse télégraphique:

Diattauto.

Telefon:

Turin 3208 und 8079

Aufsichtsrat / Board of Directors / Conseil d'administration:

Consiglio d'amministrazione:

Ing. Comm. Antonio Panitti Prof. Modesto, Presidente.

Ing. Comm. Maurizio Musso.

Cav. Uff. Guiseppe Musso.

Ing. Gianinto Prandi.

Stefano Carlo Gorrini.

Collegio sindacale:

Rag. Pietro Tenoglio.

Francesco Miniotti.

Francesco Bertogna avv.

Gründungsjahr und Gründungshergang / year and history of establishment /  
année et histoire de la fondation:

Gegründet April 1905; hervorgegangen aus der Società Automobili  
Diatto A. Clemens.

Aktienkapital / Joint stock / Fonds sociaux:

Lire 3 500 000.

Anzahl der Arbeiter und Angestellten / Number of workmen and employees /  
Nombre des ouvriers et des employés:

400 Arbeiter, 50 Angestellte.

Produktion:

Im Jahre 1925: 650 Wagen.

TYPE (Modell): „30“ & „20 - A“.

Steuerformelleistung / Horse power by formula for state taxes / Puissance  
suivant la formule pour l'impôt:

16 H. P. & 20 H. P.

Bohrung und Hub / Bore and stroke / Alésage et course de piston:

79,7×100 mm = 1,995 ccm.

Zahl der Zylinder und Arbeitsweise / Number of cylinders and cycles /  
Nombre des cylindres et système:

4 Zylinder, 4-Taktmotor.

Zahl der Gänge und Schaltung / Number of speeds and gear control / Nombre  
de vitesses et changement de vitesse:

4 vorwärts, 1 rückwärts.

Achsstand / Wheel base / Empattement:

2860 mm & 3100 mm.

Spurweite / Wheel gauge / Ecartement de voie:

1420 mm.

Bereifung / Tyres / Bandages:

820×120 mm.

Höchstgeschwindigkeit / Maximum speed / Vitesse maximum:

115 km-Std.

Brennstoffverbrauch / Fuel consumption / Consommation de combustible:

15 l pro 100 km.

Chassis- und Wagen-Gewicht / Weights of chassis and of car / Poids du  
chassis et de la voiture:

Chassis 850 kg & 950 kg.

TYPE (Modell): 12 H. P.-Kompressor-Motor „MCA“ & „MCD“.

Bohrung und Hub / Bore and stroke / Alésage et course de piston:

Type „MCA“: 90×120 mm.

Type „MCD“: Motor-Zylinder 95×120 mm.

Kompressor-Zylinder 80×120 mm.

Zahl der Zylinder und Arbeitsweise / Number of cylinders and cycles /  
Nombre des cylindres et système:

4 Zylinder (2 Motore, 2 Kompressor).

Brennstoffverbrauch / Fuel consumption / Consommation de combustible:

4 kg pro Stunde.

## Fabbrica Automobili Sport Torino

Turin, Via La Loggia 18.

TYPE (Modell): „Fast“ S-2.

Steuerformelleistung / Horse power by formula for state taxes / Puissance  
suivant la formule pour l'impôt:

26 H. P.

Bohrung und Hub / Bore and stroke / Alésage et course de piston:

84×135 mm = 2991 ccm.

Zahl der Zylinder und Arbeitsweise / Number of cylinders and cycles /  
Nombre des cylindres et système:

4 Zylinder.

Zahl der Gänge und Schaltung / Number of speeds and gear control / Nombre  
de vitesses et changement de vitesse:

4 vorwärts, 1 rückwärts.

Achsstand / Wheel base / Empattement:

3065 mm.

Spurweite / Wheel gauge / Ecartement de voie:

1416 mm.

Bereifung / Tyres / Bandages:

820×120 mm.

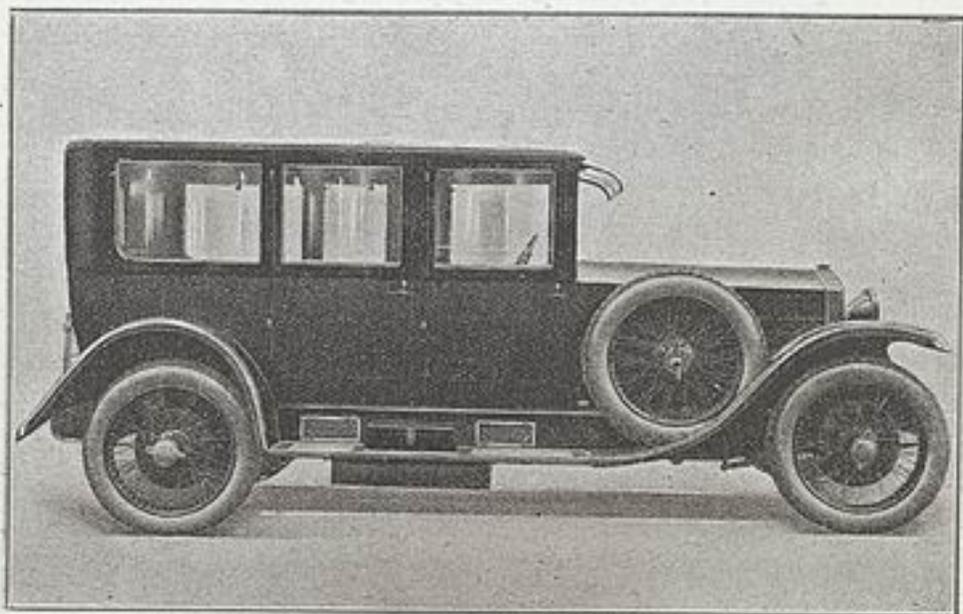
Chassis- und Wagen-Gewicht / Weights of chassis and of car / Poids du  
chassis et de la voiture:

Chassis 1000 kg.

S. A.  
AUTOCOSTRUZIONI



Via Venaria, 73 - TORINO



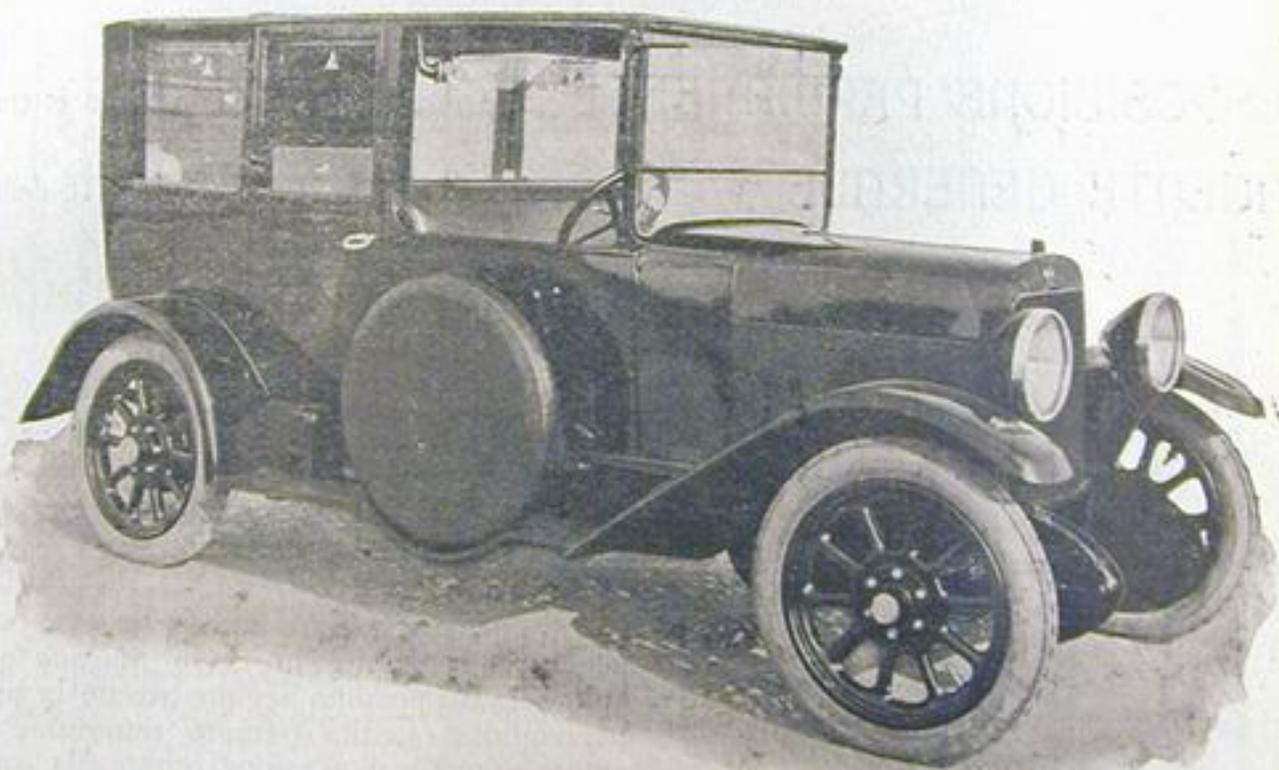
La migliore e più elegante vettura da città  
La più veloce 2 litri - 4 cilindri da gran turismo

---

AMMORTIZZATORI HARTFORD - OLIO OLEOBLITZ  
RUOTE RUDGE WHITWORTH - CANDELE CHAMPION

# DIATTO

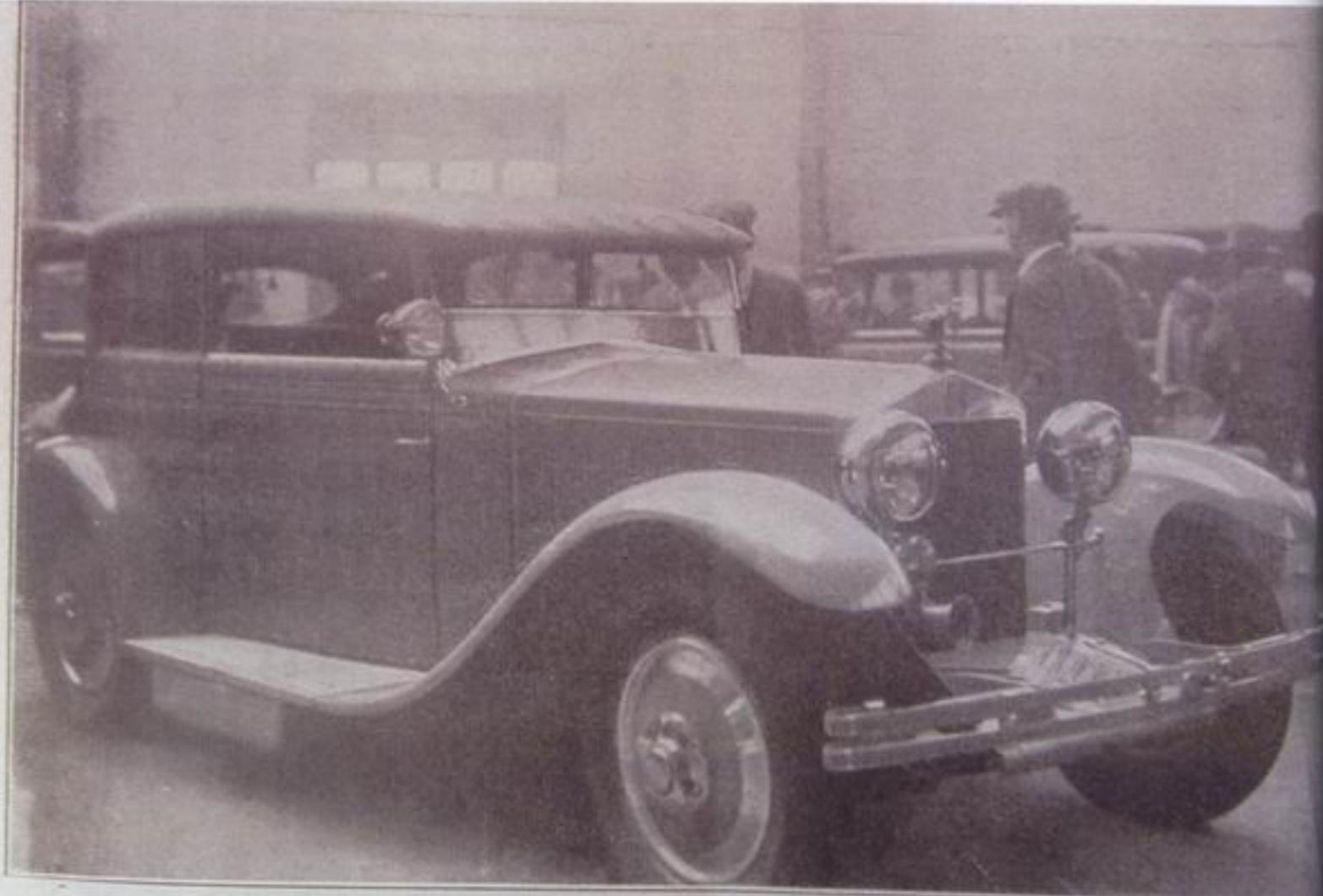
LA REGINA DELLE VETTURE LEGGERE  
PER VELOCITA' COMFORT E DISTINZIONE



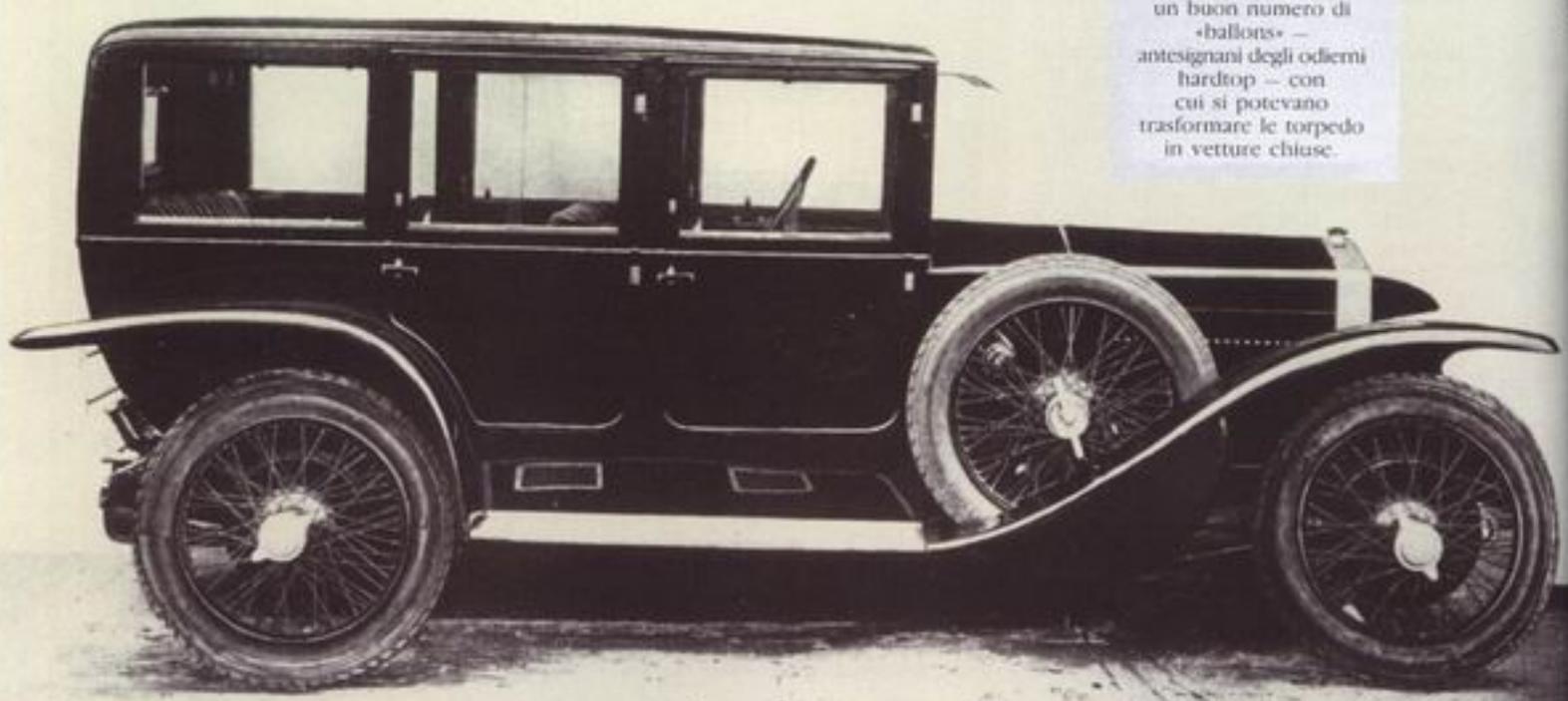
Vettura Diatto tipo 4DC 1920 con carrozzeria a landaulet-limousine

**Automobili Diatto**

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



La Guida interna sport "Plumelastica", del Garavini su chassis "Diatto tipo 30", ricoperto in tessuto speciale "moiré", a finissima con fascia azzurra.



Una Diatto 30 berlina del 1923. La Bertone produsse in quegli anni un buon numero di «ballons» — antesignani degli odierni hardtop — con cui si potevano trasformare le torpede in vetture chiuse.

sce solo sui due freni delle ruote posteriori. Nei tipi di serie il comando delle valvole in testa è sempre effettuato con aste e bilancieri ed albero a camme posto nel carter motore, i pistoni sono in lega alluminio nei modelli da turismo e in elektron in quelli Sport. Un altro particolare di dettaglio che sembra ora favorito dalle Case italiane è il radiatore a punta, adottato anche dall'*Alfa-Romeo*, per quanto nei disegni italiani la punta sia generalmente meno acuta di quella tipica delle macchine germaniche.

Se tutte le grandi Case italiane si attengono generalmente alle soluzioni costruttive più classiche, non mancano però delle interessanti innovazioni: la *BARISON* di Livorno ad esempio che non si può considerare una novità essendo sul mercato da un paio d'anni, ma che non è per questo meno degna di nota per la sua distribuzione con cono ruotante in testa ai cilindri; è curioso a questo proposito rilevare che il concetto di un distributore rotativo è stato ripreso dal *Barison* dopo esser stato realizzato nell'anteguerra dall'*Itala* a valve, mentre i tipi di motori senza valvole con foderi di distribuzione (*Knight* e derivati) non sono mai stati popolari presso i costruttori italiani.

Notevole anche nello chassis *Barison* il largo impiego dell'alluminio, il freno a mano sulla trasmissione e la sospensione, molto curata, con molle anteriori semi-ellittiche e posteriori a cantilever compensato.

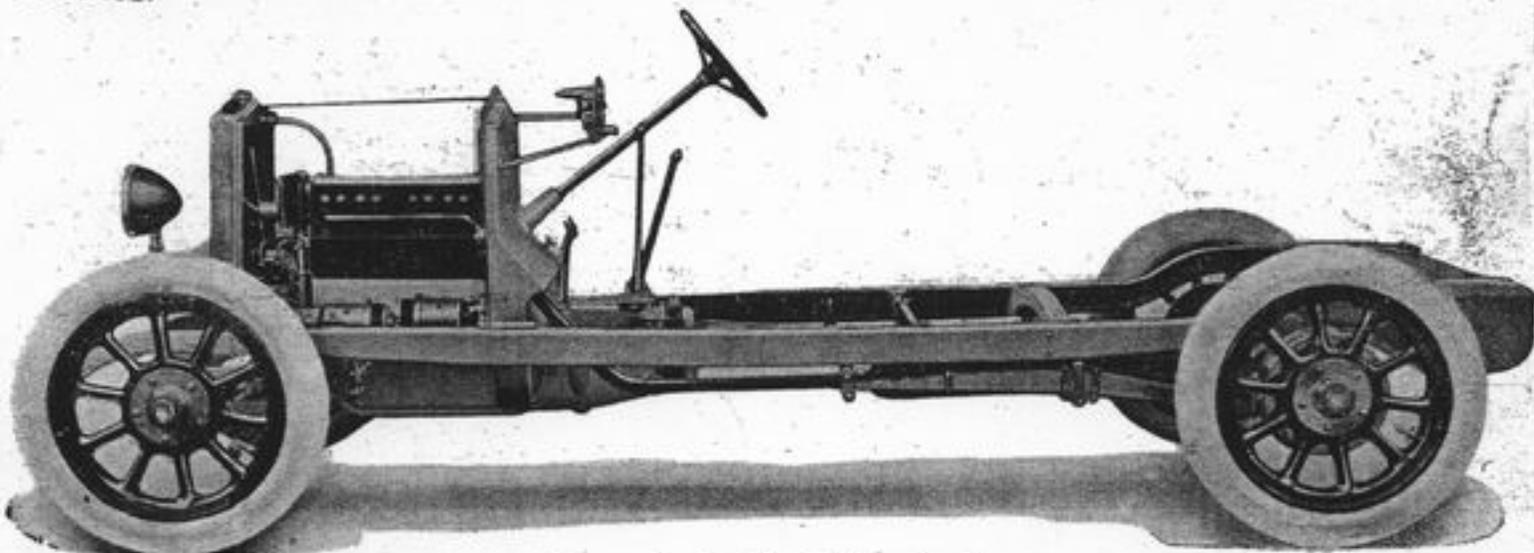
Di tutt'altro genere, ma non meno interessante è la vettura elettrica leggera (chassis tipo V 4) studiata e presentata dalla Casa *STIGLER* che ha già fatto molto



Chiribiri ha accentuato la sua produzione nei tipi sport.

per diffondere in Italia l'uso della macchina di grande economia d'vetture ad accumulatori e che tra servizio per professionisti, mercanti, per servizio di città, etc.

Il motore ad eccitazione in serie che permette una grande elasticità di carico ha una tensione

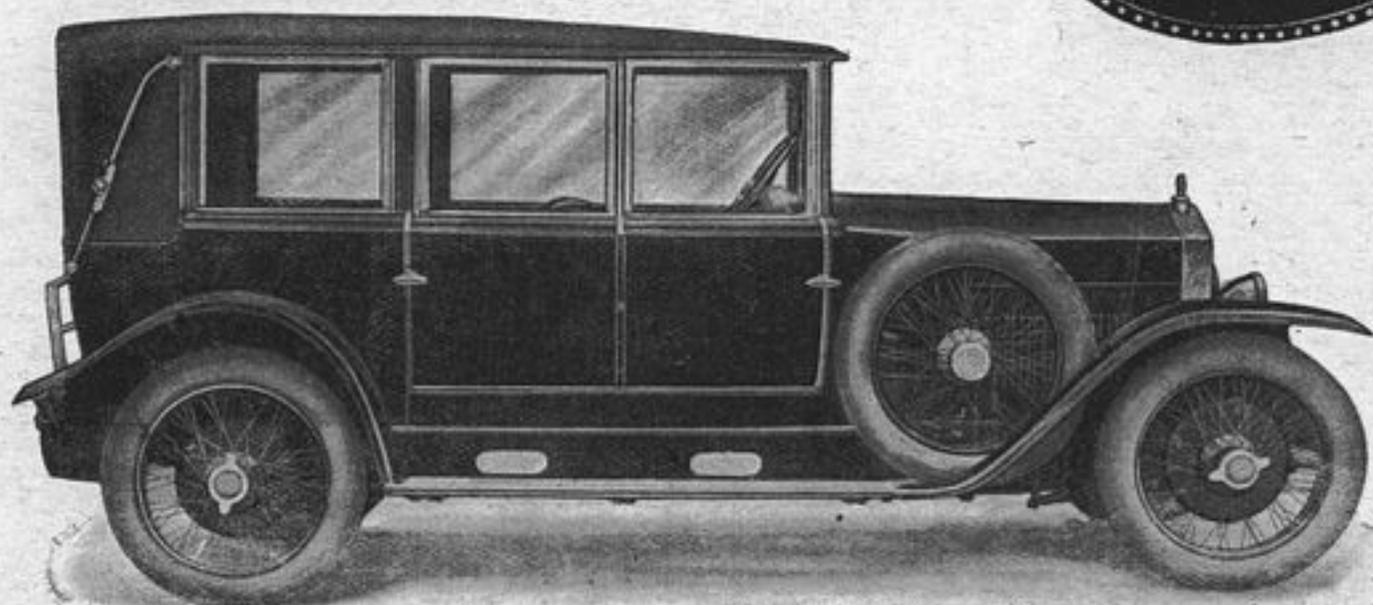


Il nuovo chassis Diatto 2 litri - tipo 20.

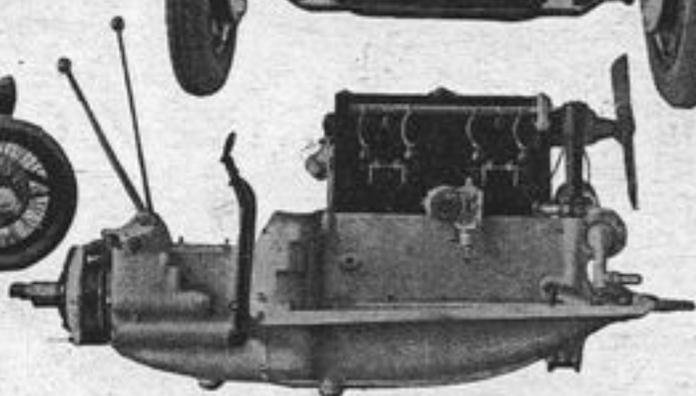
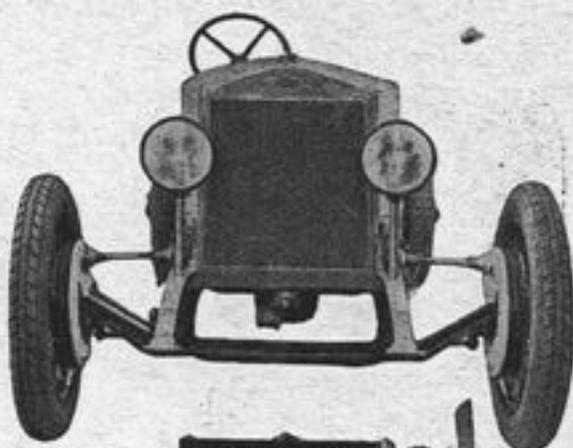
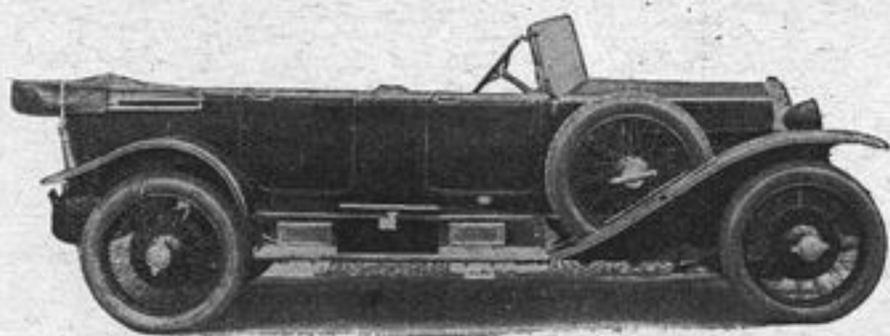
# CARROZZERIA SCHIEPPATI

VIA L. PAPI N. 14 - MILANO - TELEFONO 50-030

AGENZIA LOMBARDA AUTOMOBILI



La confortabile nuova guida interna trasformabile SCHIEPPATI su chassis DIATTO tipo 20 A, esposta al Salone dell'Auto e tanto ammirata per la sua linea elegante.



VETTURA, CHASSIS E MOTORE DIATTO TIPO 20 - A

:: Automobili ::  
**DIATTO**

Telef. 20-94 **TORINO** Via Fréjus, 21

Vetture da 10 HP. :: :: :: :: :: :: ::

==== Semplici - Pratiche - Economiche ====

:: :: :: :: :: :: Vetture da 25 HP.

Le vetture di servizio, ideali, le più veloci e di minor consumo.

:: **Reparto speciale** ::

per costruzione macchinari ed apparecchi

: **Aria Compressa** :

==== Cataloghi a richiesta ====