



1916 – Pubblicità del motore aeronautico Diatto-Bugatti

Le riviste dell'epoca amplificano il successo del connubio:

“Collaudo ufficiale del motore Diatto-Bugatti: un vero capolavoro tecnico, impareggiabile per precisione, robustezza ed eccellenza dei materiali, il compendio di ogni più moderno progresso”.

1919 - 1923 Prestigiose automobili Diatto-Bugatti

Finita la guerra, la collaborazione viene estesa alla produzione di automobili.

Diatto acquista 50 telai Bugatti Tipo 23 e li allestisce con le proprie specifiche tecniche e costruttive, di meccanica e di carrozzeria.

A total

of 50 Type 22 Bugattis were bought in chassis form, to be fitted with Diatto radiators and bodies. The reason for the directors' caution is not hard to find. Though the company had, on paper, done well from war production, the politicians in Rome proved to be very slow payers. This caused such a crisis that the Diatto family lost control to the Gussi brothers from Bergamo.

1915 Motori aeronautici Diatto-Bugatti

Diatto, poco prima della guerra, avvia la collaborazione con l'ex tecnico Ettore Bugatti, divenuto costruttore, stringendo un sodalizio stabile, grazie anche alle comuni spiccate doti di progettazione avio-automobilistica.

Viene realizzato un motore Diatto 8 cilindri, su licenza Bugatti, destinato alle esigenze belliche dell'industria aeronautica.

Il 23 settembre 1916, Diatto invia a Bugatti un telegramma entusiasta:

“Felice annunciarVi eccellenti risultati motore... prova terminata brillantemente a 210 CV”.

*“HEUREUX VOUS COMMUNIQUER.
EXCELLENT RESULTAT MOTEUR
CINQUANTE HEURES TERMINEES CE
MOMENT. SANS LE MOINDRE.
INCIDENT SAUF CHANGEMENT UNE
BOUGIE. ESSAI COMMENCE A
MOYENNE DEUXCENTCINQUE CHEVAUX
PREMIERES DIX HEURES TERMINA
AVEC MOYENNE DEUXCENTNEUF
FINISSANT DEUXCENTDIXSEPT TRES
BRILLAMENT. STOP RETENONS
MEILLEUR ESSAI EXECUTE JUSQU
AUJOURDHUI SUR TOUT AUTRE
MOTEUR STOP ACEPTEZ NON
FELICITATION = AUTOMOBILES
DIATTO.”*

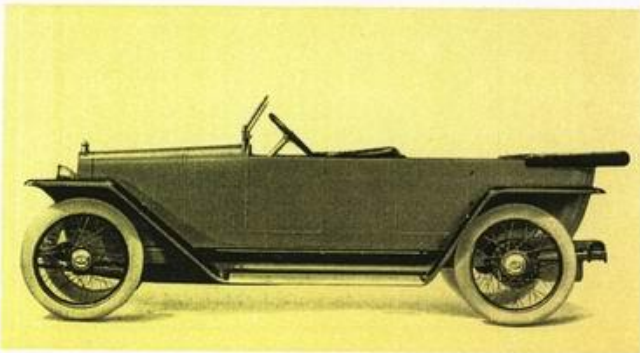
*The T 23 Bugatti
sold in Italy with a Diatto radiator.*



*Bugatti Tipo 23 venduta in Italia
con radiatore Diatto*

Vedi l'articolo su The Automobile, october 1999 (sotto la voce - Stampa in lingua Inglese -).

DIATTO



LA 15HP DIATTO

(LICENCE BUGATTI)

CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES

LE MOTEUR, du type monobloc à quatre cylindres, alésage 68 millimètres, course 100 millimètres, présente, dès l'abord, cette particularité que les soupapes commandées sont au nombre de seize et logées dans le fond des cylindres. L'arbre à cames, placé au-dessus, fonctionne dans un carter rempli d'huile et facilement démontable.

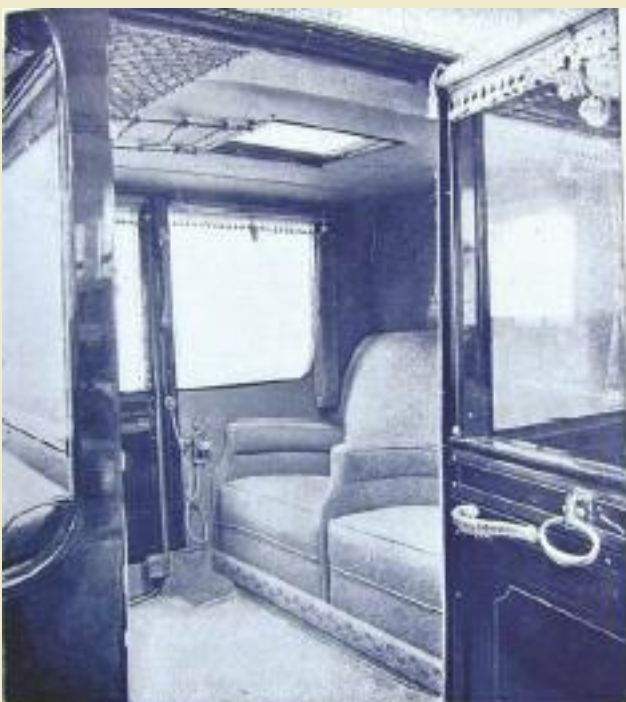
Les engrenages de distribution sont coniques et enfermés dans des carters.

Le carburateur est du type automatique. L'avance des gaz est commandée par une pédale.

L'allumage s'effectue par une magnéto à haute tension

- 3 -

Brochure della Diatto-Bugatti presentata ai Saloni di Parigi e di Londra, prodotta dal 1919



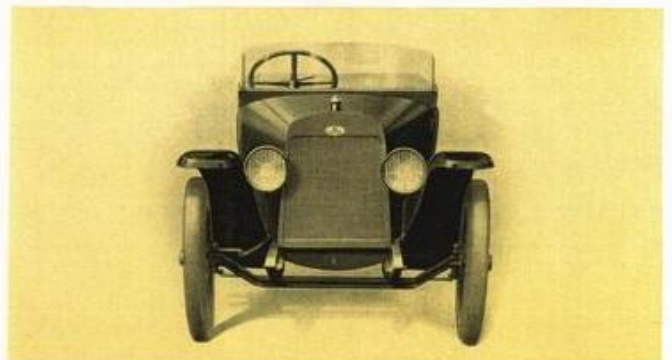
Il spazio: adatta a tutto il corpo d'auto.

Il successo riscontrato dal mercato, Le permette di sviluppare ulteriormente la partnership con Bugatti.

Nel 1919, Diatto presenta ai Saloni Internazionali di Londra e di Parigi (nella capitale francese ha la propria sede in Champs-Élysées), cinque ammiraglie, tra cui tre nuovissime **"Diatto 30, con motori a 16 valvole"**, prodotte con telai costruiti su licenza Bugatti:

Sfarzose Torpedo, Convertibili e Coupé a guida interna, con carrozzerie lussuosamente rifinite, arredate con sete e velluti antichi.

DIATTO



INTRODUCTION

L'ACHETEUR D'UNE DIATTO — licence Bugatti — sait ne pouvoir trouver nulle part ailleurs l'équivalent de ce qui lui est offert. Il n'ignore pas que le châssis présenté est une véritable création, qu'il a été conçu, étudié et exécuté dans un but précis, qu'il constitue, en un mot, la solution concrète d'un problème dont, préalablement, toutes les données ont été soigneusement et clairement déterminées. Ces données, c'est la clientèle elle-même qui les fournit. Elles peuvent se résumer dans le mot : Economie.

ECONOMIE DE TEMPS
ECONOMIE D'ENTRETIEN
ECONOMIE D'ACHAT

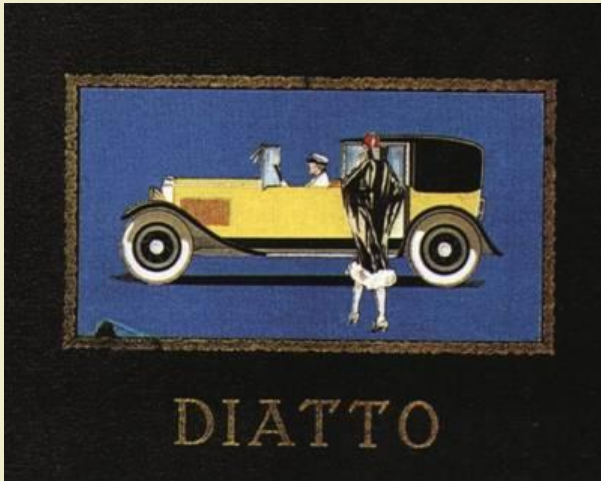
ECONOMIE DE TEMPS, car il serait puéril de nier que le tourbillon de la vie moderne, encore accentué par l'influence de cinq années de guerre, entraîne à se déplacer de plus en plus vite. Non pas certes qu'une folle allure

- 5 -

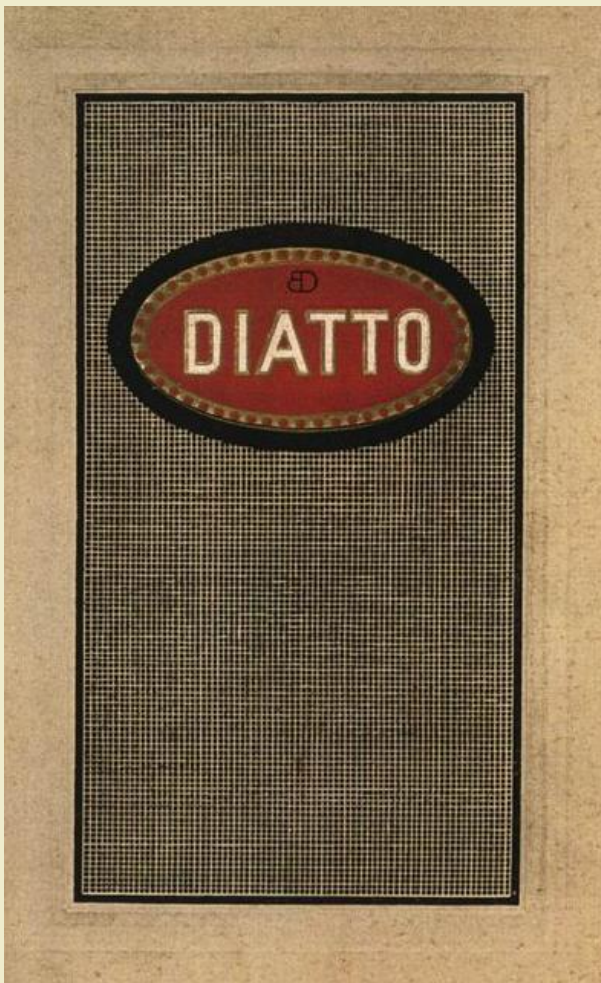
La nobiltà parigina, dalla principessa Murat a madame Gould, si contende le Diatto-Bugatti più lussuose, per 100.000 franchi.

Foto dei lussuosi interni della Diatto- Bugatti

1919 -
Salone Internazionale di Parigi -
Presentazione della Diatto 30 Bugatti



Copertina della brochure della
Diatto 30 Bugatti





Nella prima corsa del dopoguerra, la Parma-Poggio di Berceto, Diatto piazza due vetture ufficiali al primo e al secondo posto: una Diatto 30 Bugatti e una Diatto 4DC.

Gli elogi pubblicati dalla stampa, nel 1919 (vedi sotto):

“I nomi Diatto e Bugatti, dalla sana e seria tradizione meccanica e dalla più ardita e geniale innovazione, intrecciati e fusi insieme in un’opera comune, sono straordinariamente eloquenti e significativi per ogni tecnico e per ogni automobilista”.

Diatto e Bugatti, nel 1921 si accordano anche per costruire una serie di auto da corsa, inizialmente con telai Diatto tipo 25 HP Sport, modificati con assale tubolare, motorizzati Bugatti 4 cilindri di 1.500 cc. con compressore.

1919 – Primi successi agonistici Diatto-Bugatti

I nomi del resto di *Diatto e Bugatti*, della sana e serena tradizione meccanica e della più ardita e geniale innovazione intrecciati e fusi insieme in un’opera comune, sono già straordinariamente eloquenti e significativi per ogni tecnico e per ogni automobilista.

La *Diatto* tende a specializzarsi nella vettura leggiera che è poi la vettura moderna e la vettura di grande avvenire, aspira in questo ramo al primato, e il passo decisivo che ha compiuto dal pur ottimo e irresistibile modello DC 25 al nuovo modello 30 licenza *Bugatti*, veramente senza rivali nel suo genere, mostra che l’aspirazione è prossima a realizzarsi.

Per la *Diatto 30 licenza Bugatti*, il calcolo non è ancora stato istituito dato che il suo motore è di mm 68 per 100, mentre il calcolo è fatto per mm. 60 o 65 o 70, ma anche giudicando approssimativamente si scorge che la sua tassazione si aggirerà sui 15 o 16 HP e cioè da 100 a 410 lire, pur essa inferiore a quella di ogni altra vettura, mentre indubbiamente il motore modernissimo di questa *Diatto* con 16 valvole in testa è superiore in potenza a quelli di vetture che pagheranno una tassa anche doppia.

Queste speciali Diatto-Bugatti da corsa, leggere e potenti, risulteranno molto competitive nei rally e nelle gare in salita.

Il campione italo-francese Franz Conelli, con una di queste *Diatto-Bugatti* da corsa di 1.500 cc., vince gare internazionali, quali il Gran Premio Gentleman di Brescia e le crono-scalate Susa - Moncenisio e Aosta - Gran San Bernardo, 30 Km. di corsa in salita, distanziando di ben 6 minuti la potente O.M. di Desio (vedi resoconto).

L' AOSTA - S. BERNARDO

LE CLASSIFICHE:

Categoria 1500 cmc.

1. CONELLI FRANZ. (*Diatto-Bugatti*), coprendo i Km. 30.500 del percorso in 38'35"3/5;
2. Desio (O. M.) 44'37"1/5;
3. Sirtori (*Bianchi*) 45'27"3/5; 4. Chiribiri Ada (*Chiribiri*) 50'27"1/5; 5. Petromilli (*Star-Petromilli*) 52'7"3/5; 6. De Prospero (*Prince*) 54'8"; 7. Meinardi (*Chiribiri*) 57'43"1/5.

Inoltre, dagli archivi Bugatti, risulta che anche i telai Bugatti da competizione, n. 902 e n. 903, il secondo e il terzo prodotti per il tipo "Brescia da corsa", vengono a loro volta dotati dei potenti motori 2 litri Diatto a 16 valvole (ndr "Bugatti Magnum", pag. 94), a riprova della reciproca versatilità tecnologica, applicata alle competizioni:

telai Diatto motorizzati Bugatti e telai Bugatti motorizzati Diatto.

Con la vittoria della Diatto-Bugatti alla 'Parma - Poggio di Berceto', dal 1919 e fino ai primi anni venti, la stampa identificava le Diatto-Bugatti da corsa, semplicemente come Bugatti (vedi i documenti originali Diatto-Bugatti, di cui riportiamo l'estratto di un articolo della rivista "Auto moto cicli sport").

Nelle vetture di 1500, Franz Conelli, il favorito, su *Diatto-Bugatti*, ha vinto facilmente con un ottimo tempo attribuendosi un record per le piccole macchine che non potrà essere tanto facilmente battuto: il precedente record apparteneva a Monti con 51'53".



La vettura Bugatti vincitrice della seconda categoria al suo arrivo al traguardo di Berceto.

Page 38 MOTORI AEREO CICLI E SPORTS Settembre 1918 Settembre 1918 MOTORI AEREO CICLI E SPORTS Page 38



DIATTO
MOTORI D'AVIAZIONE
(Licenza Bugatti)

La prova severa delle 50 ore ne ha confermato la superiorità meccanica e l'eccellenza del funzionamento

Sulla fronte Italiana e franco-inglese-belga i camions di media e grande portata le autoambulanze e i compressori

DIATTO
hanno fornito le prove più meravigliose della loro ottima costruzione

AUTOMOBILI DIATTO TORINO - Via Frejus, 21

UNA COSTRUZIONE ECCELSA

IL MOTORE DIATTO-BUGATTI IL SUO STILE E LE SUE PROVE

La costruzione dei grandi motori è sempre stata... (text continues)

coltivata per tutto il mondo... (text continues)

La sua grandezza... (text continues)



Il Motore DIATTO-BUGATTI per aerei, 1000 cc. 1000 giri al minuto.

di 1000 cc. il motore... (text continues)

con 120 cilindri... (text continues)



La costruzione dei grandi motori è sempre stata... (text continues)

coltivata per tutto il mondo... (text continues)

La sua grandezza... (text continues)

La sua grandezza... (text continues)

Il motore Bugatti per aviazione COSTRUITO DALLA "DIATTO"

Il grande motore... (text continues)

coltivata per tutto il mondo... (text continues)

La sua grandezza... (text continues)

coltivata per tutto il mondo... (text continues)

Advertisement for Bugatti cars showing three models: TORPEDO, LANDAULET COUPÉ, and CONDOTTA INTERNA.

