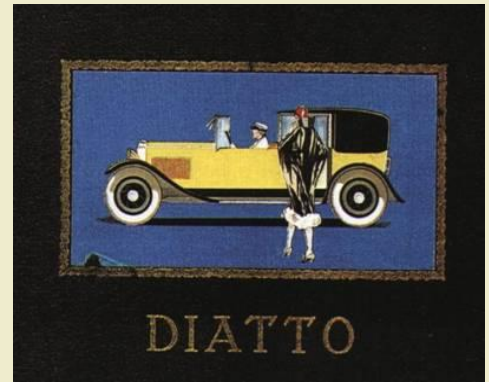




Die technisch-geschäftliche Vereinigung Diatto-Bugatti entsteht aus den gemeinsamen hervorragenden Talenten zur Luft- und Automobilplanung und aus der exzellenten Produktionsfähigkeit der Diatto-Industrien, „Präzisionsmechanik mit komplettem Zyklus“. Es handelt sich um das einzige Automobilhaus Italiens, das mit einer eigenen Abteilung für Gießereien von Gusseisen, Aluminium und Bronze ausgestattet ist.



*Diatto 30 mit Bugatti-Lizenz*

Diatto nimmt vor dem Krieg die Zusammenarbeit mit seinem ehemaligen Techniker Ettore Bugatti wieder auf und erhält dadurch die Patente zur Herstellung des Luftfahrtmotors mit 8 Zylindern, der für Kriegszwecke bestimmt war. Am 23. September 1916 schickt Diatto ein begeistertes Telegramm an Bugatti:

*“Glücklich, Ihnen exzellente Motoregebnisse ankündigen zu können... Test mit 210 PS brillant beendet”*

Die Zeitschriften der damaligen Zeit verstärken den Erfolg der Verbindung: „Offizieller Test des Motors Diatto-Bugatti: ein wahrlich technisches Meisterwerk, unvergleichlich aufgrund seiner Präzision, Robustheit und Exzellenz der Materialien, der Inbegriff eines jeden modernen Fortschritts“.

"HEUREAUX VOUS COMMUNIQUER. EXCELLENT RESULTAT MOTEUR CINQUANTE HEURES TERMINEES CE MOMENT. SANS LE MOINDRE. INCIDENT SAUF CHANGEMENT UNE BOUGIE. ESSAI COMMENCE A MOYENNE DEUXCENTCINQUE CHEVAUX AVEC MOYENNE DIX HEURES TERMINA FINISSANT DEUXCENTDIXNEUF BRILLAMENT. STOP RETENONS MEILLEUR ESSAI EXECUTE JUSQU AUJOURDUI SUR TOUT AUTRE MOTEUR STOP ACEPTEZ NON FELICITATION = AUTOMOBILES DIATTO."



*1919 Internationale Ausstellung in Paris*

*(From The Automobil, october 1999; see Print in English)*

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.

Nach Kriegsende wird die Zusammenarbeit auf die Planung und Produktion von Straßenfahrzeugen und Rennwagen mit Bugatti-Fahrgestellen und Diatto-Motoren und umgekehrt ausgedehnt. Im Jahre 1919

präsentiert Diatto auf der Internationalen Ausstellung in Paris (die ihren Sitz in der französischen Hauptstadt auf der Champs-Élysées hat) und in London fünf Admirale, darunter den „Diatto 30“, die mit auf Bugatti-Lizenz konstruierten Fahrgestellen produziert



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

wurden. *Prunkvolle Torpedos, Convertibles und Coupés mit interner Lenkung, mit luxuriös vollendeter Karosserie, eingerichtet mit antiken Seiden- und Samtstoffen.*  
 Der Pariser Adel – von Prinzessin Maurat bis zu Madame Gould – wetteifert um die luxuriösesten Diatto-Bugatti für 100.000 Francs. (Das entspricht dem damaligen Preis für einen Rolls Royce.)

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.

Die Verkaufszahlen der Diatto-Bugatti stiegen auch durch Rennsiege, z.B. das erste Rennen der Nachkriegszeit Parma-Poggio di Berceto, an und ermöglichten die Optimierung der hohen Produktionskapazität bei den Diatto-Werken.



Die Lobeshymnen in der Presse im Jahr 1919:

„Die Namen *Diatto* und *Bugatti* entstammen einer gesunden und seriösen mechanischen Tradition. Sie sind über eine gewagte und geniale Innovation miteinander verflochten und in einem gemeinsamen Werk verschmolzen. Damit sind sie für jeden Techniker und für jeden Autofahrer außerordentlich vielsagend und bedeutend.“

I nomi del resto di *Diatto* e *Bugatti*, della sana e solida 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 per ogni automobilista.  
 La *Diatto* tende a specializzarsi nella vettura leggera 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 30 al nuovo modello 30 licenza *Bugatti*, veramente senza rivali nel suo genere, mostra che l'aspirazione è prossima a realizzarsi.

## 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.

Diatto und Bugatti einigen sich im Jahr 1921 auch darüber, eine Serie spezieller Rennwagen mit Diatto-Fahrgestellen des Typs 25 HP Sport, modifiziert mit Röhrenachse, mit 4-Zylinder-Bugatti-Motor zu 1.500 ccm mit Kompressor herzustellen. Diese besonderen Diatto-Bugatti-Rennwagen, leicht und leistungsstark, sind in Rallyes und in Bergrennen äußerst konkurrenzfähig. Der italienisch-französische Champion Franz Conelli gewinnt mit einem *Diatto-Bugatti-Rennwagen* mit 1.500 ccm internationale Rennen wie den großen Gentleman-Preis in Brescia und die gestoppten Bergrennen Susa-Moncenisio und Aosta – Großer Sankt Bernhard. (Bei diesem Rennen über 30 km Steilfahrt lässt er den starken O.M. von Desio ganze 6 Minuten hinter sich.)



Nella Parma-Poggio di Berceto vi sono due sole vetture  
*Diatto* iscritte, una è la *Bugatti* in cui sta imperniandosi  
 per la maggior parte la costruzione *Diatto* avvenire. L'altra  
 è la *Diatto 4DC*, la conosciuta e attuale *Diatto 25 HP* in cui



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

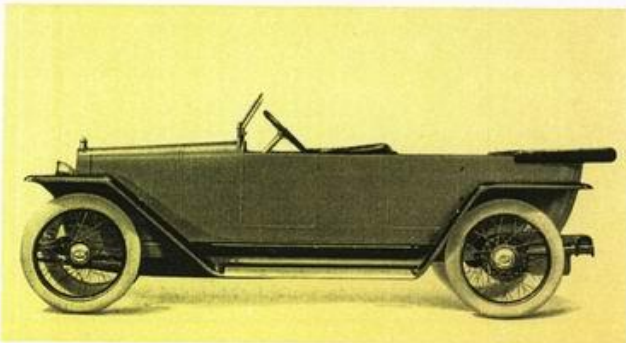
Außerdem geht aus den Bugatti-Archiven hervor, dass auch die für Rennen vorgesehenen Bugatti-Fahrgestelle Nr. 902 und 903, das zweite und dritte hergestellt für den Typ „*Brescia da corsa*“, ihrerseits mit den leistungsstarken 2-Liter-Motoren von Diatto mit 4 Ventilen pro Zylinder ausgestattet werden, als Beweis für die reziproke technologische Vielseitigkeit, die auf die Rennen angewendet wird:

Diatto-Fahrgestelle mit Bugatti-Motoren und Bugatti-Fahrgestelle mit Diatto-Motoren.

Zur Zeit des Sieges des Diatto-Bugatti beim Rennen 'Parma-Poggio di Berceto' ab 1919 bis in die frühen zwanziger Jahre bezeichnete die Presse die Diatto-Bugatti Rennfahrzeuge häufig einfach als Bugattis. (Vgl. auf der Webseite die Originaldokumente in den Abschnitten Diatto – Bugatti).

Die sich ähnelnden Bild-embleme der Marken-zeichen Diatto und Bugatti zeigen die Natur und den Umfang der Beziehungen zwischen den beiden Autohäusern, um die Produktion der luxuriösen Sportwagen von der Produktion der Rennwagen zu unterscheiden. Diatto und Bugatti bleiben zwei selbstständige und unabhängige Automobilhäuser: Diatto wurde im Jahr 1905 mit Sitz in Italien in Turin gegründet. Bugatti wurde 1910 mit Sitz in Frankreich in Molouse gegründet.

DIATTO



## LA 15<sup>HP</sup> DIATTO

(LICENCE BUGATTI)

### CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES

**L**E 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

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



**DIATTO**  
MOTORI D'AVIAZIONE  
Bugatti

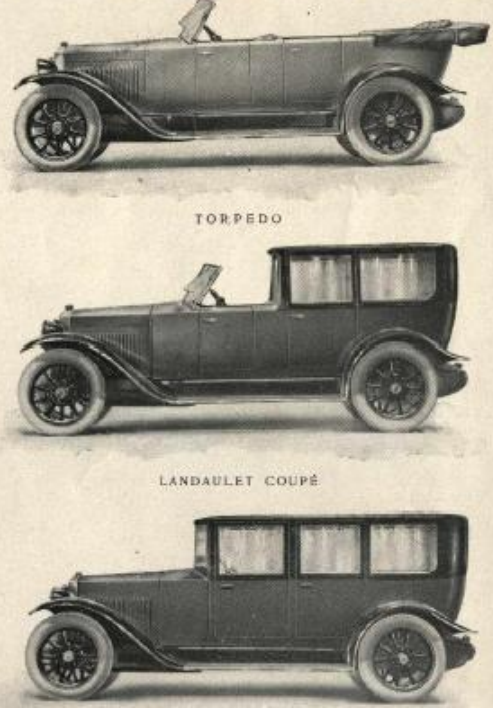
La prima invenzione della 80 ore ha confermato la superiorità, resistenza e l'elasticità del motore.

Per la grande elasticità e la massima regolarità del motore di marcia in grande portata, la robustezza e i consumi.

**DIATTO**

Automobili Diatto Torino - Via Prati, 21

ALCUNI TIPI DI CARROZZERIE MONTATE SUL TIPO "20"



**TORPEDO**

**LANDULET COUPÉ**

**CONDOTTA INTERNA**



**DIATTO**

Automobili Diatto Torino - Via Prati, 21

21 Dicembre 1911

La magnifica prova del motore "DIATTO-BUGATTI" 50 ORE DI MARCIA PERFETTA

22 Dicembre 1911

Il motore Bugatti per aviazione costruito dalla "DIATTO"

23 Dicembre 1911

Il motore Bugatti per aviazione costruito dalla "DIATTO"

24 Dicembre 1911

Il motore Bugatti per aviazione costruito dalla "DIATTO"

25 Dicembre 1911

Il motore Bugatti per aviazione costruito dalla "DIATTO"

26 Dicembre 1911

Il motore Bugatti per aviazione costruito dalla "DIATTO"

27 Dicembre 1911

Il motore Bugatti per aviazione costruito dalla "DIATTO"

28 Dicembre 1911

Il motore Bugatti per aviazione costruito dalla "DIATTO"

29 Dicembre 1911

Il motore Bugatti per aviazione costruito dalla "DIATTO"

30 Dicembre 1911

Il motore Bugatti per aviazione costruito dalla "DIATTO"